



BENELLI

TRK 502 X



» TESTES

HONDA PCX

KAWASAKI NINJA H2 SX SE

» NOVIDADES BMW 2019

» ÓCULOS DE SOL

E O MOTOCICLISMO

» ACTUALIDADE

TRUMP VS HARLEY

» 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 NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Incrível fascinação

O mundo das motos é fascinante. Consegue congrega os mais diversos tipos de pessoas, das mais diversas origens, estratos sociais e convicções, em torno de máquinas que, apesar de terem todas apenas duas rodas, se segmentam em quase infinitas vertentes, categorias, faixas de preço ou níveis de potência, e cuja utilização vai desde ferramenta de trabalho a objecto de culto ou tendência de moda.

A compra de uma moto é quase sempre um acto solene, objecto de muita meditação, ponderação, cálculo, aconselhamento e consulta. Obviamente que há excepções, e por isso muitos motociclistas compram a moto errada, também pelas mais variadas razões, vendo-se posteriormente na situação de admitir (obviamente que apenas para si próprios) que fizeram a escolha errada. Desses, uns têm capacidade financeira e estaleca moral para proceder à troca, e assumir o facto descomplexadamente, mas outros nem por isso. Uns, arranjam mesmo uma desculpa qualquer para deixar de andar de moto, enquanto outros saltam de marca para marca e de modelo para modelo da moda, em busca de um “Santo Graal” que simplesmente não existe. O meu “correio sentimental de motociclismo” está cheio de exemplos disso, a que tento responder da melhor forma possível, com base na minha experiência pessoal de mais de 15 anos a rolar em praticamente todas as motos à venda em Portugal, e na companhia de muitos motociclistas, técnicos e representantes das diversas marcas.

No meu tempo, dizia-se que a melhor moto era a nossa, independentemente da marca, modelo, idade ou condição. Mas nos dias que correm, para muitos a melhor moto é frequentemente aquela

que tem um maior clube de fãs, ou a da marca que ganha mais corridas, a mais linda, ou ainda a que tem mais “status”, seja lá o que quer que seja que isso quer dizer.

Mas os resumos de vendas oficiais revelam que, se calhar, ainda há esperança para a humanidade. Alguns modelos começam a revelar uma tendência de despreconceitualização do mercado, e números oficiais provam que não é a moto mais cara ou a mais potente, ou nem sequer de marca tradicional, que se transforma necessariamente num grande sucesso de vendas, e algumas marcas chegadas recentemente ao mercado já conseguem volumes de vendas significativos.

Nesta edição da comprovadamente mais lida revista mensal de motociclismo, trazemos-lhe dois exemplos de sucesso do nosso mercado, dois modelos completamente diferentes entre si, mas que provam que os consumidores motociclistas do nosso país estão a ficar maduros e cada vez mais racionais nas suas opções, e que factores como a potência, a estética, o nível de acessorização ou o carisma da marca, são cada vez menos importantes.

São eles a Honda PCX e a Benelli TRK 502, modelos que, em conjunto, representam uma bastante significativa fatia do mercado nacional, sendo que cada um deles vende, por si só, bastante mais do que todos os modelos juntos de muitas outras marcas.

Quais são os seus encantos, ou o seu segredo? Como é que conquistaram o mercado e a preferência de portugueses e não só? Pois pode ler os testes dos novos modelos, que publicamos nas próximas páginas, e vai ficar a saber. Isso e outras coisas! Ou então não! //



» Galeria de fotos aqui



Ducati apresenta Monster 1200 versão 25º aniversário

NO ANO EM QUE SE COMEMORAM 25 ANOS DESDE A APRESENTAÇÃO DA PRIMEIRA VERSÃO DO MODELO MONSTER, A DUCATI REVOCA O ESPÍRITO DA TESTATRETTA TRICOLORE COM O LANÇAMENTO DE UMA EDIÇÃO MUITO ESPECIAL.

NO ANO EM QUE SE COMEMORAM 25 ANOS desde a apresentação da primeira versão do modelo Monster, a Ducati reevoca o espírito da testastretta tricolore com o lançamento de uma edição muito especial.

Longe vai o ano de 1993 em que a Ducati salvou a sua empresa de tempos difíceis em termos de posicionamento de mercado. Com o aparecimento da Monster a casa transalpina conheceu uma nova alma, que a lançou novamente para a ribalta das melhores marcas italianas de motos com longa tradição histórica.

São essencialmente os aspectos estéticos que marcam esta Monster 1200 edição especial dos 25

anos, a começar pelo depósito que apresenta a bandeira tricolor, no banco do passageiro e na pequena carenagem frontal. Além do mais, o monobraço oscilante da ohlins apresenta-se da cor dourada, o mesmo acontecendo com as jantes que conferem ao conjunto um arrojado resultado final.

Limitada a 500 unidades, esta Monster 1200 é caracterizada também pela inserção do logótipo alusivo aos 25 anos no banco.

Quanto à sua motorização, esta é assegurada pelo testastretta de dois cilindros de 1198cc de 4 válvulas por cilindro, refrigerado a líquido, estando a prestação garantida em parte também graças ao novo design e a um escape específico. // >>



"LIMITADA A 500 UNIDADES,
ESTA MONSTER 1200 É
CARACTERIZADA TAMBÉM
PELA INSERÇÃO NO ACENTO
DO LOGÓTIPO ALUSIVO
AOS 25 ANOS."



Moto Emotion

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

NAKED
125cc




VORTEX
Motorcycles



Harley-Davidson: festa rija nos 115 anos da casa norte-americana

FOI NO INÍCIO DESTE MÊS QUE TIVERAM INÍCIO AS COMEMORAÇÕES DO 115º ANIVERSÁRIO DA HARLEY-DAVIDSON EM PRAGA, ONDE COMPARECERAM MILHARES DE PESSOAS A UMA FESTA MUITO ESPECIAL. NEM OS ROLLING STONES FALTARAM.

PARA UMA MARCA como a Harley-Davidson comemorar um aniversário é sinónimo de festa em grande e foi isso mesmo que o fabricante de motocicletas norte-americano fez quando entre os dias 5 e 8 de julho levou milhares de pessoas à loucura, conseguindo juntar na noite de 4 de julho, 110.000 amantes da marca americana, procedentes de 77 países diferentes, que receberam uma calorosa recepção ao evento por parte de Bill e Karen Davidson.

E realmente vieram de todas as partes. O Rides In foi patrocinado pela Dunlop e contou com a partici-

pação de mais de 100 concessionários de locais tão dispares como Moscovo, Nápoles e Trondheim.

SEMPRE A HISTÓRIA PRESENTE

Um dos grandes atrativos desta grande festa foi a exposição Harley-Davidson Historic, que levou os visitantes num percurso interativo pelos 115 anos de história da marca americana. A Custom Gallery foi outra das atividades com mais êxito entre o público com a exposição de 45 customizações realizadas pelos melhores construtores de duas rodas da >>>



Europa. Além disso, o evento brindou os visitantes com a oportunidade de testar toda a gama de modelos deste ano, onde estavam incluídas as novas Forty-Eight Special e Iron 1200 - assim como também de disfrutar do H.O.G. Village. Este grande evento ofereceu a possibilidade de explorar a região da Bohemia Central com guias locais e organizaram-se excursões a Kutná Hora, Křivoklát, Český Štemberk e Konopiště.

O domingo, 8 de julho, foi dedicado às famílias e crianças e a atividade do evento centrou-se principalmente em Holešovice. Os organizadores reservaram este dia para celebrar o 115º Aniversário com os seus entusiastas mais pequenos. A entrada dos locais era gratuita, com a apresentação de um cartão de identificação.

Cabe destacar que a Harley-Davidson mantém uma relação histórica de 100 anos com a República Checa e Praga conta com o clube de proprietários HD mais antigo -Harley-Davidson Club Praha, com 90 anos de existência- um marco histórico que se celebrou na Czechoslovak Island. //



Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles

Honda Super Cub C125 2018

UM VERDADEIRO MITO
DO MOTOCICLISMO
SURGE AGORA
RENOVADO E VAI SER
COMERCIALIZADO
PELA PRIMEIRA VEZ
NO NOSSO PAÍS.



A HONDA SUPER CUB é o veículo a motor mais vendido em todo o mundo. Uma nova versão regressa à Europa e vai ser comercializada pela primeira vez em Portugal.

O modelo anterior, a Super Cub C110, apenas estava disponível no Japão, onde é muito popular entre os utilizadores executivos, incluindo os correios japoneses, e nos países do sudoeste asiático, sendo usada como meio privado de transporte da maioria das pessoas. Mas se quer conhecer melhor a história desta scooter que já vendeu mais de 100 milhões de unidades por todo o mundo, clique aqui.

Consciente de todo um conjunto de novos utilizadores urbanos, mais jovens e também mais maduros, que procuram um veículo de duas rodas de inspiração retro e um estilo marcante, a Honda revela agora a Super Cub C125, uma evolução do lendário modelo, que se apresenta como o capítulo seguinte na sua já longa história, concebido especificamente para a vida moderna nas cidades.

O modelo de que agora se fala foi apresentado no Salão de Milão, em 2017, e mantém as famosas características de fiabilidade, resistência e performance bastante acessíveis e um estilo único e intemporal, mas beneficia de um novo motor de 125

cm³, obviamente a 4 tempos, dotado de uma caixa semi-automática (sem embraiagem) com mudanças muito suaves e silenciosas, e um quadro novo e mais robusto.

Simples, fiável e económico são os adjectivos que melhor resumem o motor da Super Cub C125. A unidade monocilíndrica SOHC de 125cc, arrefecida por ar, tem duas válvulas e beneficia de um novo sistema de injeção de combustível. O seu exterior foi melhorado em termos estéticos com um acabamento metalizado de tom mate e diversos componentes cromados que lhe dão um aspecto premium. O ruído do motor é mantido no mínimo, graças à utilização de carretos primários helicoidais e moentes de biela com bronzes de alta precisão. Os rolamentos da caixa melhoram as capacidades em engrenar as relações e o selector das mudanças tem inserções de borracha (que também ajudam a baixar o ruído) tal como o amortecedor da embraiagem.

A potência máxima é de 9,5cv (7,1kW) às 7,500rpm e o binário de 10,4Nm surge às 5.000 rpm, e com uma disponibilidade muito linear.

Os consumos da Super Cub C125 são quase inacreditáveis, com valores indicados de 66,7km/l (1,5 l/100 km em modo WMTC) o que se traduz numa >>



autonomia teórica de cerca de 245km por cada depósito de 3,7 litros.

A condução divertida e fácil sempre foi um dos aspectos marcantes da Super Cub, chegando até a inspirar a canção 'My little Honda' dos Beach Boys, na década de 1960.

Para manter a sua natureza tranquila, mas em conformidade com a actualização das especificações do motor de 125 cm³, o desenvolvimento da Super Cub C125 começou tendo como base o quadro mono-trave tubular em aço da C110.

A rigidez na zona da coluna da direcção e dos suportes do motor foi melhorada, para otimizar a capacidade de alojamento do propulsor de maior cilindrada, e o guiador e o assento estão agora mon-

tados em apoios de borracha. Os poisa-pés também apresentam inserções de borracha.

O ângulo da coluna da direcção é de 26,5° e a distância entre eixos é de 1245mm. O peso em ordem de marcha ronda os 109kg.

A forquilha da suspensão dianteira tem um curso de 100 mm e a suspensão traseira de duplo amortecedor tem 84 mm de deslocamento (mais 10 e 19 mm, respectivamente, do que na C110), absorvendo as irregularidades da estrada de forma irrepreensível, enquanto as jantes de 17 polegadas, em alumínio fundido, aumentam a estabilidade e a precisão da direcção.

Os pneus são "tubeless" (sem câmara-de-ar) e têm medidas 70-90-17 na frente e 80-90-17 atrás. O travão dianteiro conta com um disco de 220mm com pinça de um só êmbolo, complementado por um travão traseiro de tambor de 130mm.

A Super Cub 125 foi concebida segundo um conceito de universalidade. O que quer dizer que este teria de ser um modelo fácil de usar para um enorme leque de pessoas. Uma parte deste carácter é a silhueta tipo "S", inclinada para a frente, que define todo o design até ao guarda-lamas traseiro, facilitando a entradas e a saídas do condutor.

Apesar da aparência não se desviar muito do "look" clássico, o aumento dos parâmetros do motor de 125cc, potência e binário, mantém a Super Cub sem- >>



..."SMART KEY, QUE BASTA COLOCÁ-LO NO BOLSO E ARRANCAR COM A SUPER CUB."

pre à frente do trânsito das cidades; a sua embraiagem centrífuga automática também foi actualizada para suportar o aumento de potência e oferecer mudanças silenciosas e ultra-suaves.

Os detalhes cuidados conferem uma sensação e um aspecto de elevada qualidade, com um equilíbrio elegante entre as curvas suaves e subtis e as extremidades abruptas das protecções das pernas e das extremidades dos guarda-lamas à frente e atrás. O guarda-lamas traseiro é ultrafino, em aço prensado em vez de plástico, destacando a silhueta clássica com a tal forma de 'S'.

Um dos elementos-chave desde o primeiro modelo Super Cub é a frente, que unifica os elementos separados, forquilha, guidador e protecções para as pernas, numa única unidade coesa. No modelo original, o guidador, com formato a fazer lembrar as asas de uma ave, era um argumento de venda forte, e agora, na Super Cub C125 foi construído em aço forjado e com diâmetro variável, e em resina moldada, incorporando interruptores e instrumentação.

Os punhos estão colocados em posição natural e

fácil de agarrar e complementam a posição de condução elevada, com uma excelente visibilidade para a frente e a toda a volta. Sempre com intenção de melhorar o conforto, o assento apresenta recortes dos lados e à frente para maior facilidade em chegar com os pés ao chão.

A iluminação integral em LED vem trazer a este modelo um toque de modernidade complementado pelo comando Smart Key, que basta colocá-lo no bolso e arrancar com a Super Cub.

A Smart Key também comanda o imobilizador, o que representa um dispositivo extra anti-roubo, e está equipado com a função 'answer-back' que acende os piscas quando se pressiona o respectivo botão do comando, localizando facilmente a sua moto no meio de outras. E, numa referência aos seus antepassados (e sublinhando a sua história Honda), o comando da Smart Key possui um logótipo de estilo antigo "Old Wing".

Os instrumentos destacam a profundidade do design geral, com um mostrador de dois anéis cromados; o anel exterior recebe toda a escala do ponteiro do velocímetro analógico e as luzes avisadoras, e o anel interior recebe o mostrador digital minimalista.

Espera-se que a nova Super Cub C125 chegue aos concessionários Honda durante o mês de Agosto de 2018, mas o seu preço ainda não foi oficialmente revelado. //

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)**



» Galeria de fotos aqui

Travis Pastrana bateu recorde de Evel Knievel em Las Vegas

AOS COMANDOS DE UMA INDIAN SCOUT FTR750, PASTRANA ENTROU PARA A HISTÓRIA COM 3 MANOBRAS ARRISCADAS NO “EVEL LIVE”.

COMO TÍNHAMOS ANUNCIADO ANTERIORMENTE, Travis Pastrana, em parceria com o Nitro Circus e a Indian Motorcycles, e o apoio do Canal História, ia arriscar 3 manobras arriscadas no “Evel Live”, um evento destinado a comemorar o cinquentenário do histórico salto protagonizado por Evel Knievel no Caesars Palace em Las Vegas.

E assim aconteceu, no passado dia 8 de Julho de 2018, com Pastrana a cumprir com sucesso 3 saltos que batem os recordes anteriores de Evel Knievel, um sobre a fonte do Caesars Palace, (que Knievel tinha tentado em 1967, mas que lhe valeu uma queda grave que lhe causou inúmeros ferimentos,

alguns bastante graves, a que acabou por sobreviver), outro por cima de 52 automóveis (Knievel em 1973 tinha saltado por cima de “apenas” 50), e outro por cima de 16 autocarros, num total de 58,5 metros (Knievel em 1975 tinha saltado sobre 14).

Para o destemido piloto, que conta com 17 medalhas conquistadas nos X-Games, parece que o mais difícil não foram os saltos que realizou, nem o stress de estar em directo para as câmaras do Canal História, vestido a rigor num espampanante fato réplica dos que Knievel usava nas suas acrobacias:

“Para mim a parte mais difícil foi mesmo vestir o fato!” comentava Travis Pastrana. //

REV'IT GT AIR 2 – UM BLUSÃO PARA OS DIAS DE VERÃO

**MODERNO E DESPORTIVO, O
CORTE DO GT AIR 2 APELA A
FAZER QUILOMETROS NO VERÃO.**

A REV'IT APRESENTA O MODELO AIR GT 2, um blusão em poliéster 600D e malha 3D, concebido especificamente para os dias quentes. Preparado para montar o colete de refrigeração Challenger, este produto assume-se assim como uma aposta ideal para os tradicionais dias quentes de verão que teimam em chegar. Os painéis laterais são produzidos em malha, o que permite manter um fluxo de entrada de ar fresco, o que sabe sempre bem para quem luta contra as altas temperaturas quando se desloca de moto.

Naturalmente que a segurança não foi descuidada e assim a REV'IT dotou o GT Air 2 com as protecções confortáveis SEESMART nos ombros e cotovelos, sendo que a protecção cervical está disponível como acessório.

O corte do GT Air 2, para além de apresentar um estilo diferenciado das demais propostas existentes no mercado, como o colarinho em V, realça a cintura curta e o facto de ser ajustado ao corpo do motociclista.

Disponível nas cores preto/branco, preto, branco/preto e preto/amarelo néon, o REV'IT GT Air 2 está disponível nos tamanhos S ao 3XL e tem um PVP de 159 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



Miguel Oliveira e GNR juntos pela segurança dos motociclistas

PORQUE O SABER NUNCA É DEMAIS, DEZENAS DE MOTOCICLISTAS RUMARAM A QUELUZ, À ESCOLA DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA PARA MAIS UMA ACÇÃO DE FORMAÇÃO. A PRESENÇA DE MIGUEL OLIVEIRA FOI FUNDAMENTAL PARA DIVULGAR A IMPORTÂNCIA DA FORMAÇÃO NA SEGURANÇA RODOVIÁRIA.

A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA, organizou no passado dia 4 de julho, na Escola da Guarda, em Queluz, uma ação de sensibilização teórico-prática de técnicas de condução defensiva de motociclos e ciclomotores, que contou com a presença especial do “nosso” piloto de motociclismo Miguel Oliveira.

Esta ação tal como as realizadas anteriormente e que já tínhamos tido oportunidade de participar (clique aqui para ver a reportagem), destinou-se sobretudo a sensibilizar os motociclistas, no sentido de contribuir para a diminuição da sinistralidade rodoviária envol-

vendo este tipo de veículos.

Ministrada por militares especialistas em segurança rodoviária e em condução defensiva de veículos motorizados de duas rodas, esta acção consistiu numa parte teórica que abrange temas como a posição de condução, segurança ativa e passiva, travagem de emergência e trajetórias de segurança, e uma parte prática na qual os participantes colocam em prática os ensinamentos de segurança rodoviária e de perícia de condução, percorrendo um circuito dentro das instalações da Escola da Guarda.

Em ambos os momentos, a GNR contou com a experiência do piloto Miguel Oliveira para sensibilizar os motociclistas sobre uma utilização segura deste tipo de veículo.

A presença e o mediatismo de Miguel Oliveira nesta acção magnetizou bastantes jornalistas de meios generalistas, um factor relevante no sentido de divulgar a necessidade de formação adequada como uma ferramenta fundamental na prevenção de acidentes em duas rodas, pois de acordo com as estatísticas apresentadas no início da sessão teórica, os acidentes fatais com motociclos aumentaram bastante de 2016 para 2017, mas sobretudo em motos com mais de 125cc, e numa faixa etária entre 30 e os 50 anos.

A nossa “colunista” motociclista e viajante Paula Kota também esteve presente nesta acção de formação, e conta na primeira pessoa a sua experiência e o balanço que fez sobre esta iniciativa. Clique aqui para ler a sua Opinião: Multar ou ensinar? //



LUVAS IXON LADY RS SHINE 2

**A IXON LANÇA ESTE VERÃO O
NOVO MODELO DE LUVAS PARA
SENHORA LADY RS SHINE 2**

As **RS SHINE 2** são umas luvas de senhora, 100% respiráveis e ventiladas, fabricadas em pele e tecido mesh e com forro em algodão, indicadas para uma utilização urbana durante o Verão.

Estas luvas têm punho curto com fecho em velcro e protetores de nós dos dedos nas costas das mãos. São também compatíveis com touch screen.

As luvas RS SHINE 2 estão disponíveis em Portugal com o PVP recomendado de 49,99 euros.

Para mais informações, contacte o importador da Ixon para Portugal, a Lusomotós (clique aqui). //



Moto Vintage

sinta a inspiração!



CAFE RACER 125cc




VORTEX
Motorcycles

Lubrificantes Honda com preços competitivos

A HONDA CONTINUA A APOSTAR NA GAMA DE PRODUTOS DE MANUTENÇÃO PARA TODAS AS SUAS MOTOS, SEMPRE AO MAIS ALTO NÍVEL.

A HONDA DESENVOLVEU uma nova linha de produtos para manter as suas motos como novas. Assim e com o mesmo entusiasmo e os mesmos níveis de qualidade de toda a gama de motos, surge agora esta nova linha de produtos Honda.

A Honda possui o seu próprio centro de desenvolvimento no Japão, onde os seus técnicos retiram todo o partido dos mais recentes recursos à sua disposição e desenvolvem os melhores lubrificantes do

mercado pensados especificamente para as motos Honda. Esta gama completa de produtos cumpre todos os exigentes padrões de qualidade da marca e superam em toda a linha as normas estabelecidas a nível mundial e europeu.

A nova linha de lubrificantes Honda inclui produtos que ajudam à manutenção correcta de todos os componentes da moto: sprays para correntes de transmissão, óleos para o motor, forquilha de suspensão e amortecedores, bem como toda uma gama de produtos de limpeza para jantes, travões e plásticos, entre outros. E, o que é ainda melhor, a um preço extremamente competitivo!

Esta gama de produtos está disponível na rede de concessionários Honda. //



KOVIX KAZ 10: O CADEADO DE DISCO COM ALARME INCORPORADO



PORQUE OS AMIGOS DO ALHEIO ANDAM MUITAS VEZES À ESPREITA, A KOVIX APRESENTA O SEU MAIS RECENTE CADEADO DE DISCO. TUDO PARA QUE POSSA DORMIR DESCANSADO.

O DESIGN MODERNO, associado às suas pequenas dimensões fazem do cadeado Kovix um importante acessório para quem pretende manter a sua moto longe de olhares indesejados. Para além disso, a robustez do pino de segurança, a fechadura inviolável e o

sistema sonoro de alarme de 120 dB, afasta de imediato qualquer tentativa de assalto, devido aos sensores de movimento. Sendo 100% anti-ferrugem, e com uma bateria de lítio, o Kovix KAZ 10 tem um PVP de 73,99, sendo distribuído pela Golden Bat. //



KAPPA APRESENTA NOVOS PROJECTORES LED KS321

OS NOVOS PROJETORES LED KS321 DA KAPPA SÃO O COMPLEMENTO DE SEGURANÇA IDEAL PARA OS DIAS MAIS ESCUROS E DE NEVOEIRO INTENSO.

OS KS321 são projectores anti-nevoeiro universais, certificados, com tecnologia LED e com caixa de alumínio pintada de preto.

A tecnologia LED garante um baixo consumo de energia, tornando os projectores KS321 adequados para montagem em motos com motores pequenos, sem o risco de acabar com a bateria.

Os projectores ligam-se facilmente a todas as protecções do motor com um diâmetro tubular entre 21mm e 25mm e são fornecidos com fusíveis e cabos para conexão directa à bateria e com um interruptor à prova de água para montar no guidador. O kit inclui também um terceiro cabo para conectar ao bloqueio de ignição da moto.

Os projectores Led KS321 estão já disponíveis em Portugal com o PVP Recomendado de 330,15€.

Para mais informações, contacte o importador da Kappa para Portugal, a Lusomotos (clique aqui). //



Moto Adventure

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL 125cc




VORTEX
Motorcycles



Setúbal volta a acolher Custom Weekend

A CIDADE DE SETÚBAL VAI ACOLHER PELO 4º ANO CONSECUTIVO O CUSTOM WEEKEND, UM EVENTO QUE VAI DECORRER A 29 DE SETEMBRO.

OS STANDS que irão marcar presença no evento serão em maior número face a edições anteriores e irão mostrar aos visitantes as suas últimas construções/criações de motos de vários estilos (Chopper, Bagger, Café Racer, Bobber, entre outras).

Este ano os Harley Riders Setúbal e a Câmara Municipal de Setúbal, co-organizadores do evento retomam a eleição da Miss Pin-up, voltam a premiar a melhor customização amadora, através do concurso Backyard Builders, e prometem um cartaz musical de grande qualidade, com rock'n'rol dos 50's, uma banda de tributo a Led Zeppelin e a fechar uma banda de tributo aos The Doors.

Mas as notícias não ficam por aqui, o patrocinador principal do evento, a Harley-Davidson/American Motorcycles, irá apresentar oficialmente na Setúbal Custom Weekend os modelos 2019 da lendária marca americana, permitindo aos visitantes a realização

de test rides e um conjunto de outras surpresas.

Como habitualmente, para além do tradicional passeio de mota pela região, o evento contará com alguns artistas que farão trabalhos de personalização ao vivo, tais como "pintura com aerógrafo, pinstripping e posca, gravação de metal, trabalhos em pele",

uma exposição de carros clássicos, roupas e acessórios vintage, barbeiros e para alimentar o estômago e matar a sede, não faltarão bancas de street food e de bebidas, ou os excelentes restaurantes que existem espalhados na cidade.

Mas se isto não bastasse para convencer os cerca de 30.000 visitantes

que habitualmente visitam o Setúbal Custom Weekend no último fim de semana de Setembro, a cidade alia-se uma vez mais a este evento dos Harley Riders, oferecendo um conjunto de atividades culturais que fazem da cidade uma meca para os fãs da personalização e das Harley. //



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.



Moto Morini Milano: a edição limitada

A MOTO MORINI ANUNCIOU QUE IRÁ PRODUZIR UMA EDIÇÃO LIMITADA A 30 UNIDADES DO SEU NOVO MODELO MILANO.

SERÃO APENAS 30 os felizes proprietários da Moto Morini Milano Limited Edition, moto que a casa transalpina irá apresentar brevemente, e que o ANDAR DE MOTO já teve oportunidade de testar para lhe contar tudo sobre ela muito brevemente.

Com umas linhas claramente retro, e uns acabamentos cuidados e de elevada qualidade, este modelo não é contudo uma recriação de outros modelos da história da marca.

Com um motor Bilabero, Corsacorta, desenhado por Franco Lambertini, o pai das famosas 350cc da marca, a recente aposta da Moto Morini irá primar por características como a sua leveza, facilidade de

condução e modularidade, já que a nova plataforma em que assenta, irá permitir níveis de personalização ainda mais elevados.

A Moto Morini anuncia outros adjectivos para a Milano Limited Edition, como o baixo centro de gravidade, conseguido graças a um assento rebaixado, o que irá oferecer mais agilidade a cada curva.

Quanto à vertente estética, esta esteve a cargo do designer Angel Lussina, que se inspirou claramente nas motos da década de 70, não esquecendo contudo de lhe inculir um toque actual que condiz com a actualização do carismático motor para a norma Euro4.

A Moto Morini Milano Limited Edition começará a ser entregue no final do mês de outubro de 2018 e terá um PVP de 17.500 euros. No início de 2019 chegará ao mercado a versão "normal", ligeiramente mais económica, mas sem o charme das edições limitadas agora apresentadas, que contam com uns "mimos" especiais.

Os interessados em saberem mais sobre a marca italiana, poderão contactar o importador clicando aqui.



#BEaSprinter

f i @sprintmoto.pt

 **SPRINT**
Motorcycle Equipment

Coleção Verão 2018
www.sprintmoto.pt

NOVIDADES *BMW*

2019 ANO DE NOVIDADES

O Grupo BMW apresentou as alterações para a sua gama de motociclos a serem colocados no mercado internacional a partir do próximo ano, sendo que as encomendas podem ser já efectuadas a partir do próximo mês de agosto.





C650 GT



G310 R

São inúmeras as mudanças que a BMW implementa nos seus modelos a partir do próximo ano, sendo que a tónica do conforto da utilização dos piscas será um dos principais requisitos a aplicar de origem na quase totalidade da gama. A excepção irá contudo aplicar-se a modelos como a X 650 Sport, C 650 GT, G 310 GS, G 310 R, F 800 R, F 800 GT, S 1000 RR e a S 1000 R.

Também com vista a segurança dos seus clientes, a BMW anunciou que a sua aplicação – conhecida como BMW Motorrad Connected app – irá ser alvo de uma melhoria, ao ser realizado um upgrade na versão 1.6, isto a pedido dos utilizadores deste sistema. Itens como a melhoria dos mapas digitais serão alvo de melhoramentos vários, graças ao sistema de navegação desenvolvido pela TomTom.

A marca germânica vai integrar a opção das “rotas sinuosas” no seu sistema de navegação. Para que os utilizadores desfrutem desta galeria de opções, apenas terão que fazer um upgrade da aplicação no início do mês de agosto, passando desde então a usufruir dos mapas de forma gratuita.

Mas vamos por partes, mais concretamente às alterações a realizar por cada modelo. Com a apresentação da aposta mais baixa em termos de cilindrada, a BMW propõe uma cor mais agressiva para a G 310 R.

Trata-se do Vermelho Racing. Também o lettering HP Motorsport terá um acabamento diferente do até agora apresentado, abandonando desta forma a tonalidade azul metálico, passando a ser mostrado em tom pérola.

Quanto à BMW C 400 X, a marca apenas irá acrescentar no catálogo a tonalidade preto metálica. Continuamos na gama C do fabricante de Munique, com a C 650. A versão Sport receberá uma nova sigla alusiva à denominada HP “High Performance”, com acabamentos suaves em branco, azul metálico e vermelho, aos que se somará um novo assento mais desportivo aquecido.

A transmissão irá passar do anterior tom prateado para o preto, uma alteração que se poderá verificar em toda a gama C 650. A tonalidade branco irá deixar de estar disponível.

Depois da C 650 Sport, analisemos as alterações relativas à versão GT. Uma das novidades será a possibilidade do condutor desactivar o assistente de visão lateral, através do painel de instrumentos. Em termos estéticos, há a registar o abandono do branco, acrescentando-se contudo a tonalidade metálica, que estará disponível conjuntamente com o assento aquecido de cor castanha.

A BMW C evolution incorporará o cinzento metálico mineral ou preto em conjunto com o túnel de tonalidade preta. >>>

S 1000 R



ALTERAÇÕES NAS GRANDES CILINDRADAS

C 400 X



Chegamos às gamas de maior capacidade, com a S 1000 R a continuar a ser uma das grandes apostas da BMW para o próximo ano, no segmento das desportivas. Assim sendo, este modelo irá receber uma pintura preta metalizada, a que se acrescentará o novo lettering HP. Quanto a cores, nota-se o abandono do prateado metálico, assim como do verde eléctrico.

Também será a nível de esquema de cores que a S 1000 XR irá ter a sua principal alteração para 2019, com uma conjugação tripla de preto a ser a principal novidade, ao mesmo tempo que é deixado para trás o azul oceânico metálico que caracterizava este modelo.

Já a S 1000 RR irá acolher uma bateria de lítium de maior duração, como opção, o que representa uma diminuição de cerca de 2 kg face às tradicionais baterias de gel. Nas primeiras será incorporado um sistema electrónico de modo a minimizar as descargas, a sobrecarga e o sobre-aquecimento.

Segue-se a gama K 1600, com as propostas GT, GTL, B e Gran America. Todas elas irão estar disponíveis de origem com o "Hill Start Control Pro" (HSC Pro). Este sistema permite que a moto fique travada, depois dos travões terem sido pressionados durante mais de um segundo quando a moto está parada, o que facilita o seu



S 1000 XR





K 1600 B

manuseamento ao estacionar, por exemplo.

A K 1600 GT irá apresentar-se um pouco mais desportiva, graças à proposta das cores preta metálica, prateado glaciador, com o sistema de transmissão a ser mostrado igualmente em preto, a que se somará o ecrã desportivo, as pinças da frente douradas e a cor dos assentos do condutor e passageiro a acentuarem o contraste cromático.

Também será a nível de cores que a K 1600 GTL sofrerá as suas principais alterações para o próximo ano, com a aplicação de tonalidades que a tornarão ainda mais elegante. A estas acrescentam-se os colchetes cromados no pára-lamas frontal, assim como nos deflectores laterais e os compartimentos laterais com acabamentos metálicos em mate.

Já a K 1600 B irá sofrer uma redução na altura do assento em 30mm, sendo que o anterior não estará mais disponível.

O mesmo acontecerá com a K 1600 Grand America, que receberá como opcional um microfone com amplificador para o sistema de áudio, montado no topcase, controlável com a função fader. Quanto a cores, será o azul imperial metálico a grande novidade para 2019.

COMO SERÁ A R NINET

Serão cinco as propostas alusivas à R nineT, que a BMW terá para 2019, com a versão base a passar a ser vendida com travão dinâmico de origem. Uma vez mais será em termos de novas cores que se basearão as novidades para o próximo ano, o

mesmo acontecendo com a nineT Pure.

Naturalmente que a Scrambler terá uma maior variedade de novidades, com este segmento a ser uma das grandes apostas da BMW para 2019. Assim sendo, as mudanças passarão não só pela opção das jantes em cruz, bem como a nova pintura metálica mate. Os acabamentos estarão igualmente na ordem do dia com a opção preto metálico ou branco para o depósito de combustível, pára-lamas da frente e farol dianteiro.

A versão Racer da R nineT passará a ter de origem o travão dinâmico, assim como uma série de opções relativas à pintura. Também a R nineT Urban GS terá o mesmo sistema de travagem, com a possibilidade de se montar como opcional jantes

E chegamos finalmente à GS que nas versões F 650GS e 850 passarão a estar equipadas com travões dinâmicos à saída da fábrica. //



R NINET



UMA MUDANÇA RADICAL na filosofia

A conhecida marca de Milwaukee tem um plano de crescimento comercial até 2020, havendo importantes alterações a registar nos seus objectivos e, naturalmente, nos seus produtos.



Os tempos mudam e as marcas têm que se adaptar às novas tendências do mercado e sobretudo às exigências dos seus novos e antigos clientes. Só desta forma poderão estar na vanguarda do desenvolvimento de novos produtos e continuar a lutar pela liderança de um qualquer segmento ou mercado, num contexto cada vez mais vasto e globalizado.

É precisamente isso que a Harley-Davidson se propõe realizar, ao apresentar os seus planos para novos produtos, mas também responder, numa espécie de reacção estratégica às desconfianças dos seus investidores e aos ataques de que tem vindo a ser alvo por parte do Presidente Trump, cujos últimos desenvolvimentos pode acompanhar na notícia que publicámos recentemente, Harley versus Trump, uma novela económica (clique aqui para ver).

"As acções ousadas que estamos hoje a anunciar assentam nas capacidades e no poder competitivo da Harley-Davidson, na nossa excelência no desenvolvimento e fabrico de produtos, na atractividade global da marca e, claro, na nossa fantástica rede de concessionários", afirmou no passado dia 30/08/2018 Matt Levatich, presidente e director executivo da Harley-Davidson, Inc. "Juntamente com os nossos actuais e leais clientes, lideraremos a próxima revolução da liberdade em duas rodas para inspirar os futuros motociclistas que ainda não experimentaram a emoção de conduzir uma moto".

Sob o lema "More Roads to Harley-Davidson", a marca norte-americana que este ano comemora

o seu 115º aniversário, e que já anunciou que vai realizar o seu European H.O.G. Rally de 2019 em Portugal, mais precisamente em Cascais (clique para ver mais), tem como objectivos apresentar novos produtos para novos segmentos e novos mercados.

A estratégia recentemente anunciada, em comunicado à imprensa, consiste em manter satisfeitos os actuais clientes, fiéis à marca no segmento "heavyweight", com os tradicionais motores "big Twin", mas com a preocupação de conquistar novos públicos.

Continuar a fabricar motos Touring e Cruiser é um dado adquirido nos planos da Harley-Davidson para os próximos anos, pois um novo modelo da gama de 2019 já foi fortuitamente revelado, e trata-se de uma provavelmente explosiva "power cruiser", denominada FXDR 114, concorrente directa da Ducati X Diável, e cujas imagens fugazes pode ver na foto acima ou no vídeo oficial que partilhamos abaixo.

No entanto a marca pretende introduzir também, e a curto prazo, uma nova plataforma de modelos "lightweight" de cilindrada intermédia, com refrigeração por líquido, que abrange três gamas de produtos distintos e quatro cilindradas diferentes, mas sobre a qual não adiantou muito. Aliás, o comunicado é bastante genérico e deixa mais à imaginação do que a certezas.

Mas a marca fundada por Bill Harley e William Davidson pretende ir ainda mais longe, com a criação de motos mais acessíveis ao grande público, recorrendo assim a motores de baixa cilindrada – de 350cc a 500cc, sendo estas destinadas exclusivamente ao mercado asiático, >>





mais concretamente ao mercado indiano onde o fabricante americano já tem uma vigorosa unidade de produção.

Desta forma, a Harley-Davidson conseguirá incutir-se na Índia, um mercado em franco crescimento e com um enorme potencial, e que à semelhança de outros países com economias emergentes, está sedento que produtos com "griffes" de prestígio, sejam elas americanas ou europeias.

Isto enquanto continuam a sair notícias sobre desenvolvimento, nomeadamente registos de patentes, que comprovam que em termos de evolução tecnológica, a Harley-Davidson não se deixou ficar para trás, sendo disso um bom exemplo a notícia sobre o dispositivo de travagem autónoma que pode ver se clicar aqui.

Também as motos eléctricas estão em força nos planos da marca de Milwaukee e, conforme já tínhamos noticiado no início deste ano, além da tão badalada LiveWire, a mítica marca americana tem outros projectos na manga como pode ver abaixo:

Steve Lambert, Director de Marketing da Harley-Davidson, comentou recentemente em entrevista ao site BikeExif que os Veículos eléctricos agora apresentados (além da LiveWire que, também

segundo Lambert, estará à venda em 2019 e já tem uma carteira de clientes significativa à sua espera), são resultado do empenho da marca em expandir a sua gama a uma clientela mais jovem.

As "EV bikes" e as "E-bikes" são veículos mais fáceis de conduzir, sobretudo devido à ausência de embraiagem e caixa de velocidades, funcionando na base da "acelera", pelo que basta enrolar o punho... e usar os travões! São por isso mais apelativas a uma mais alargada faixa de usuários. E uma solução eficaz e económica de mobilidade urbana sobretudo nos grandes centros e para as camadas mais jovens da população.

É provável que a entrada da Harley-Davidson neste mercado seja mais proveitosa para a definição do próprio mercado e respectiva regulamentação global, do que para a marca americana. Mas será seguramente um passo firme na direcção de uma nova mobilidade.

Em concreto a Harley-Davidson apresenta uma nova plataforma de segmento médio com cilindradas entre os 500 e os 1250cc, apesar de, tal como já dissemos, as informações serem escassas. Abaixo ficam os 3 modelos em questão, que podem posteriormente servir de base a modelos futuros para complementação das respectivas gamas. >>>

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250

Com chegada prevista ao mercado em 2020, a Pan America 1250, cuja imagem do protótipo pode ver acima, é uma "adventure touring" de linhas pouco convencionais com que a marca pretende atacar o segmento mais bem sucedido em termos de vendas da actualidade.

É talvez o modelo com mais impacto em toda a comunicação social. Presume-se das imagens, e da ausência de pormenores técnicos, que está equipado com um quadro que usa o novo motor V-twin a 60° DOHC de 1,250cc e refrigerado por líquido, como elemento estruturante.

Forquilha invertida com curso acrescentado e regulação, roda de 19 polegadas na frente, pneus de "aventura", amortecedor traseiro com regulador satélite da pré-carga, ecrã pára-brisas com regulação em altura, são outros dos pormenores visíveis nas imagens.

Nota-se um elevado cuidado no desenho aerodinâmico, tanto da carenagem frontal como do ecrã, o que potencia uma utilização turística, provavelmente igualmente eficaz para o passageiro.

Uma protecção de cárter que aparenta uma boa solidez, protecções do motor e uma razoável altura ao solo confirmam alguma aptidão para enfrentar caminhos difíceis. Embora os piscas embutidos nas protecções de punhos não pareçam ser boa ideia!

Questões como: A suspensão tem regulação eléctrica? Há controlo de tracção? E modos de motor? Qual a potência? Qual o peso? O painel de instrumentos já é um TFT a cores? - estão neste momento sem resposta.

NOVA CUSTOM

Uma nova Cruiser musculada, dotada de um novo motor refrigerado por líquido, provavelmente o mesmo que vai equipar a Pan America, mas com detalhes mais cuidados, pretende vir a ser um exemplo de performance extrema, provavelmente inspirado no sucesso comercial da Indian Scout que até agora a marca de Milwaukee não tem tido forma de combater.

Um quadro em treliça de tubos de aço, com apoio central para o motor, e um (mono?) braço oscilante de aspecto bastante robusto, além da forquilha invertida, são elementos que saltam imediatamente à vista. Tal como o pneu de perfil elevado, que confere o aspecto "retro".

Este modelo, que pode perfeitamente ser a base de renovação da gama Sportster, expectável depois da revolução que ocorreu em 2017 com a apresentação das novas Softail e a extinção da gama Dyna, está previsto chegar aos concessionários em 2020, mas ainda não foram definidos os mercados que o vão comercializar.

NOVA STREETFIGHTER

Uma verdadeiramente nova moto, completamente fora do padrão da marca americana, de linhas sedutoras e aspecto ágil e musculado, equipada com um novo motor V-Twin de 975cc, também refrigerado a líquido, cuja chegada ao mercado está também prevista para 2020.

O comunicado de imprensa da marca refere apenas que novos modelos dentro deste segmento irão complementar esta gama a partir de 2022.

Este é um segmento de mercado que está em crescimento, cujos clientes são sobretudo jovens, responsáveis pelo sucesso comercial global de diversos modelos semelhantes tanto de marcas europeias como de marcas japonesas (Dukes, Monsters, MTs, Triples, Zs), pelo que se espera que as prestações e o comportamento dinâmico destas motos seja radicalmente diferente daquilo que estamos habituados a ver nos produtos de Milwaukee.

Seguramente a nova Naked terá também homologação para carta A2. //





Susana Esteves
Jornalista e motociclista

MOTA ROUBADA, trancas à solta

Usamos muitas vezes a expressão “calha a todos” na secreta esperança que nunca nos calhe a nós, mas no universo motociclista parece que está complicado escapar ao leque de “coisas ruins” que podem acontecer.

Quando caímos somos invadidos por um rol de sentimentos menos simpáticos, mas no final do dia o que dói mais é a alma. Quando nos roubam a mota desenvolvemos rapidamente um instinto de serial killer que só pensa em duas coisas: caçar e despedaçar (bem devagar para doer mais). Mas no final do dia, quando o Freddy Krueger que há em nós vai embora, resta-nos um sentimento de frustração. Porquê? Porque sabemos que nunca vai aparecer.

Todas as semanas roubam motas em Portugal e já nem são precisos grandes esquemas e cuidados. Parece magia: agora está...1 minuto depois já não está. As motas são roubadas à porta dos escritórios, à frente de casa, nos parques de estacionamento dos locais mais movimentados, ao pé de uma praia cheia de gente e quase sempre em plena luz do dia.

E por que é que arriscam tanto? Porque é um “negócio” rentável com margens de lucro de 100%. As motas roubadas são rapidamente desmontadas e as peças são vendidas online, as garagens e os sucateiros, que por sua vez as vendem aos motociclistas

que procuram arranjar as suas motas sem gastarem muito dinheiro. Em Portugal o mercado de peças e acessórios em segunda mão é gigante, aliás, basta uma breve visita a alguns sites e páginas do Facebook para percebermos isso. Algumas delas são de motas acidentadas, outras nem por isso...

As velhas técnicas e dicas de segurança podem não resultar totalmente, mas sempre atrapalham um pouco. Os cadeados e correntes já não resistem aos equipamentos atuais com bateria, mas dificul-

tam significativamente o roubo de uma mota em plena luz do dia. O mesmo acontece com os alarmes e sistemas que até têm GPS. De acordo com a polícia, existem inclusive grupos que têm chaves universais que funcionam em alguns modelos. Para todos eles há truques eficazes e nenhum é 100% seguro, mas “é melhor que nada”.

Quando vemos inúmeros vídeos de motas que são colocadas em carrinhas no espaço de 15 segundos, toda a esperança e confiança que temos em qualquer solução de segurança cai por terra. Mas a verdade é que com o tempo também tendemos a baixar a guarda um pouco e a confiar na sorte. Trancamos a direção e já está.

Se não quer pertencer ao grupo do “calha a todos” é melhor não fechar os olhos.

Boas curvas //

"Mas a verdade é que com o tempo também tendemos a baixar a guarda um pouco e a confiar na sorte."

MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO

UMA NOVELA ECONÓMICA

Será o protecionismo económico de Trump mais uma machadada na Harley-Davidson?

Perante as vendas em espiral descendente, a Harley-Davidson tem vindo gradualmente e há vários anos, a deslocar a produção de alguns modelos da sua gama para o estrangeiro, nomeadamente para o Extremo Oriente. Agora, as tarifas de Trump às importações, vêm pôr mais lenha numa fogueira que poderá queimar gravemente uma das mais míticas marcas de motos do mundo.

Foi muito antes de Trump anunciar a taxaço extraordinária do alumínio e do aço provenientes da Europa, que a Harley-Davidson anunciou o encerramento da sua fábrica de Kansas City no Missouri. Com as vendas em queda há vários anos consecutivos, tanto as domésticas como as exportações, as acções em bolsa também se ressentiram de forma substancial, atingindo valores nunca antes vistos.

Por isso, a medida que irá colocar no desemprego 800 trabalhadores, é uma estratégia importante para manter em funcionamento a “Motorcycle Company”.

A fábrica de Kansas City, cujo encerramento está agora no centro da polémica, estava a produzir as V-Rod e os modelos Dyna, todos entretanto descontinuados.

No entanto, Matthew Levatich, CEO da Harley-Davidson, que tem vindo a ser instigado a ponderar a questão do encerramento da unidade de produção da marca, garantiu que as motos vendidas nos Estados Unidos irão continuar a ser montadas exclusivamente em solo americano,

mais concretamente nas unidades industriais de Pennsylvania, em York, onde são montadas as motos, e em Menomonee Falls, Wisconsin, onde são montados os motores.

Mas o que é um facto, é que as tarifas alfandegárias introduzidas por Donald Trump, que visam proteger os produtos americanos, como aço (25%) e alumínio (10%), importados da UE e do Canadá, vão só por si encarecer o produto final na América, bem como na Europa, onde ainda há outro argumento de peso que ameaça igualmente e de forma ainda mais séria as vendas das míticas motos americanas:

É que em resposta à medida de Trump, a União Europeia já declarou que vai, por sua vez, impor uma tarifa de cerca de 25% em produtos importados dos EUA. Isto vai encarecer alguns produtos como frutos e refrigerantes, roupas de ganga, manteiga de amendoim, whisky e, claro, as Harley-Davidson!

No caso destas, cerca de 2.000 Euros em média por cada unidade, numa moto que, para um número cada vez maior de consumidores muito envelhecidos, já é vista como sendo demasiado cara e difícil de manobrar.

Como reação, Matthew Levatich disse, em defesa da marca de Milwaukee que “aumentar a componente estrangeira da nossa produção para evitar taxas alfandegárias na UE não é o nosso desejo, mas é a única opção sustentável.”

De facto, a União Europeia é o segundo maior mercado da Harley-Davidson, e com as vendas nos EUA a encolher, a Europa é um mercado



que a marca não se pode dar ao luxo de alienar, já que são cerca de 40.000 unidades/ano, que representam 16% do volume total de vendas da empresa, e que ademais até já está habituado a que a produção das motos que conduz seja feita não em casa, mas um pouco por todo o extremo oriente.

Além das diversas instalações na América, onde a marca, uma das mais antigas do mundo, é fabricada desde 1903, há outras unidades produtivas na Austrália, Brasil, Índia e Tailândia, que são precisamente usadas para contornar a tarifa imposta, um pouco por todo o mundo, ao “made in America” e que além de cimentar as vendas, segundo a própria Harley, poupam aos seus clientes mais de 100 milhões de dólares/ano em impostos.

Assim que este estado de coisas foi conhecido, as ações da “Motorcycle Company” em bolsa baixaram imediatamente mais 6%, demonstrando alguma desconfiança do mercado, exatamente numa altura em que a administração da marca bem poderia precisar de fundos para investir.

Agora, a Administração Trump está a acusar a Harley-Davidson de utilizar as tarifas de importação, como uma desculpa para realocar mais da sua produção para o Oriente, para reduzir custos, uma afirmação ecoada também pelos sindicatos dos trabalhadores da marca, que na sua esmagadora maioria apoiam o polémico presidente.

O facto é que o aumento da produção nos EUA, é, no mínimo, improvável, pelo que o efeito disto tudo acabará por ser ainda menos receita fiscal e menos empregos. Claro que produzir muito menos motos resultará também numa redução do consumo de aço e alumínio, causando o efeito oposto ao visado pela medida de tarifar as importações, uma desculpa para, na prática, gerar apenas mais impostos, mas sob o estandarte do #MAGA (Make America Great Again).

Claro que a componente mais grave de tudo isto é o efeito negativo que vai ter na produção americana (bastantes outros fabricantes estão

também contra a medida), e consequentemente nos empregos, algo que Trump pretendia proteger em primeiro lugar com a dita tarifação, facto que ilustra bem o perigo que representa para o povo uma administração prepotente e retrógrada, adotar unilateralmente, medidas arbitrárias sem pensar bem nas consequências a longo prazo! Já em 2002, George W. Bush tinha feito um boicote semelhante a produtos estrangeiros, que pouco tempo depois foi obrigado a cancelar.

Para já, o que toda esta polémica tem conseguido é fragilizar ainda mais a imagem da Harley-Davidson nos Estados Unidos, onde a opinião pública, induzida por Trump, é cada vez mais crítica sobre a deslocalização da produção e a consequente perda

de empregos, que analisada friamente não deixa de ser apenas uma pequena percentagem, quando se consideram os milhares de trabalhadores que, directa (cerca de 6.000) ou indirectamente (estima-se pelo menos vinte vezes mais), ganham a sua vida em torno da mítica marca e das suas motos.

A última farpa que Trump atirou foi sob a forma da seguinte

declaração que publicou no seu “Twitter”:

“Uma Harley-Davidson nunca deveria ser fabricada noutra país! Nunca! Os seus empregados e clientes estão muito zangados! Se eles deslocalizarem a produção, fiquem atentos, vai ser o princípio do seu fim! Eles renderam-se, desistiram! A aura vai apagar-se e vão ser taxados como nunca antes!”

Entretanto, o mais recente desenvolvimento desta triste história assenta no convite efectuado pela Berlin Partner, uma agência empresarial de Berlim, que convidou a Harley-Davidson a mudar-se para a capital alemã, já que esta além de estar bem no centro da Europa, é também um símbolo de liberdade!

A missiva terá sido enviada por correio, a 4 de Julho (o dia da Independência da América), directamente a Matthew Levatich, e dizia: “Querem Liberdade? Berlim é a Solução!” //



Polivalência ECONÔMICA



BENELLI TRK 502 X

Fomos testar uma das “Best Seller” do nosso mercado, que agora chega aos concessionários numa versão ainda mais apetecível, destinada aos mais aventureiros.

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

Costuma dizer-se que: em equipa que ganha não se mexe! Pois bem, a Benelli não deu ouvidos ao ditado, e partindo da base da TRK 502 que há pouco mais de um ano tive a oportunidade de testar (clique aqui para ver), apresentou recentemente a nova versão “X”,

sigla que a define como uma moto de aventura.

Com este novo modelo, a Benelli pretende conquistar uma ainda maior fatia do mercado, sendo que a versão base, até agora a única disponível e que se vai manter no catálogo da marca, tem sido um dos motociclos mais vendidos ao longo de 2018 no nosso país, e isto apesar de ter tido algumas roturas de stock.

Obviamente que não foi só a sigla que mudou, apesar de, depois de analisadas bem as coisas, aquilo que mudou também não ter sido assim tanto, pois a versão base já tinha bastantes predicados de aventureira.

No entanto, as pequenas mudanças revelaram-se terrivelmente eficazes, ao ponto de alterarem por completo o “feeling” e o desempenho do conjunto.

A começar pela ciclística, a mudança mais óbvia encontra-se nas rodas. A da frente passa a medir 19 polegadas, as jantes passam a ser raiadas e o pneu traseiro é ligeiramente mais estreito, na medida 150/70-17.

A pinça do travão dianteiro também é nova, com instalação igualmente radial, mas que com a ajuda de

discos recortados, flutuantes, afigura-se agora mais eficaz e menos susceptível de mostrar sinais de fadiga. O ABS, a cargo de uma unidade Bosch, é bastante competente e continua a poder ser desligado.

A suspensão também sofreu alterações. Apesar de a forquilha invertida ser a mesma, com 50mm de diâmetro, e de continuar a não permitir afinações, a sua taragem é mais macia, mantendo praticamente o mesmo curso de 150 mm, enquanto que o novo amortecedor traseiro, completamente regulável, vê a sua amplitude quase duplicada, para uns mais consensuais 45mm, que proporcionam através do sistema de ligação um movimento da roda superior a 140mm.

Todas estas alterações fazem consequentemente aumentar a distância livre ao solo, que ganha 3 centímetros, que representam no total uns mais convenientes 220mm. Claro que tudo isto tem um custo em termos de altura do assento, que assim se vê mais elevado em 4 centímetros, cifrando-se na versão “X” nos 840mm.

O mais do que comprovado motor bicilíndrico mantém-se praticamente inalterado, mas a nova programação da electrónica faz toda a diferença, mostrando-se ainda mais suave e a permitir uma subida de rotação mais rápida, limpa e linear. Até dá a sensação que o nível de vibrações parasitas foi substancialmente reduzido.

Para isso terá também contribuído o melhor





"...A TRK 502 X É AGORA **MAIS LEVE E MAIS RÁPIDA**, PROPORCIONANDO UM PRAZER DE CONDUÇÃO MUITO MAIOR."



escalonamento da caixa de velocidades, e a relação de transmissão final, ligeiramente mais curta.

A ponteira do escape também é nova, colocada lateral e superiormente, libertando espaço útil por debaixo da moto, para permitir transpor maiores obstáculos, ficando assim também mais protegida. A sua sonoridade é bastante inspiradora, realmente muito bem conseguida.

Para completar a lista das melhorias, não posso deixar de referir a protecção de cárter e o cavalete central, que nesta versão vêm instalados de série, sendo ambos, a par com as novas jantes, os maiores responsáveis pelo aumento de peso que a Benelli TRK 502 X regista relativamente à versão "normal".

Poder-se-ia pensar (e eu estava quase certo disso) que os 235kg da versão aventureira (mais 22 do que a versão normal) iriam ser um ainda maior fardo, tendo em conta os pouco menos de 50cv que o motor debita mas, curiosamente, e devido às alterações que mencionei anteriormente (a melhor electrónica, a caixa de velocidades e a transmissão final revistas) a TRK 502 X é agora mais leve e mais rápida, proporcionando um prazer de condução muito maior.

Em andamento, o motor esgota rapidamente cada relação de caixa, e apesar de obrigar a algum trabalho do pé esquerdo, conseguem-se ritmos muito interessantes, sobretudo em asfalto, em estradas de montanha.

Com as modificações da ciclística passou-se o mesmo. A TRK 502 X mostra-se mais estável em curva, mesmo sob travagem, sem registar um afundamento pronunciado da suspensão, e a resposta ao guiador até parece mais leve e rápida. As trajectórias são traçadas mais facilmente, permitindo aproveitar a maior inclinação lateral.

No capítulo da travagem, apesar de a manete direita exigir convicção no accionamento, o poder de desaceleração foi substancialmente melhorado com o novo equipamento, e beneficia ainda das boas prestações dos novos pneus Metzeler Tourance, que também protagonizam uma agilidade maior, se bem que, tal como já referi, também à custa da diminuição da largura da roda traseira.

Em termos de manobrabilidade, seja à mão ou a baixa velocidade, a Benelli TRK 502 mantém-se igual a si mesma, sendo muito fácil de conduzir e exigindo





499 CC
47,6 CV
210 KG



"...COM UM CONFORTO ACRESCIDO DEVIDO AO NOVO "SETTING" DAS SUSPENSÕES..."

muito pouco esforço físico.

Em termos de ergonomia mantém-se tudo semelhante à versão normal, mas com um conforto acrescido devido ao novo "setting" das suspensões, permitindo tiradas longas sem qualquer problema, potenciadas pelos 20 litros de capacidade do depósito de combustível.

Apenas em condução em pé é que se pode fazer um reparo, precisamente ao formato do depósito, cujas paredes laterais com protuberâncias muito vincadas, acabam por ser um pouco incómodas devido ao seu contacto com as pernas. Por falar em reparos, há ainda que mencionar o descanso central, cujo accionamento, apesar de extremamente fácil, requerer alguma estratégia, já que a alavanca do pé, está colocada demasiado junto do poisa-pés do passageiro, o que obriga a que primeiro se o empurre para baixo, com a biqueira da bota, e depois se recolque o pé, e então aí se faça pressão para o instalar. Nada demais, mas é um ponto a merecer alguma atenção. Pelo menos tem o

mérito de não interferir com a condução em pé!

A boa proteção aerodinâmica, o painel de instrumentos bastante legível, os comandos bastante acessíveis, a tomada USB acessível para ligação do "smartphone" ou dum GPS, e o espaço desafogado para o passageiro, e a qualidade de construção isenta de "chocalheiras", mantêm-se inalterados nesta nova versão, isto apesar de as soldaduras do quadro, algo imperfeitas, já serem quase uma imagem de marca!

Considerando que nenhuma das Benelli TRK 502 tem vocação de endurista, é no entanto inegável que a versão "X" apresenta um comportamento bastante aceitável em pisos mais difíceis. É tão competente, dentro das suas limitações, como qualquer das motos de "Aventura" do segmento "premium".

Claro que não terá o mesmo arranque, nem as mesmas mordomias, e em asfalto o seu handicap de potência é notório, mas num passeio com amigos, ou numas tiradas pelo campo, por estradões ou mesmo até por trilhos de piso mais firme, a diferença já não







será assim tanta.

A quem é que recomendo esta nova Benelli TRK 502 X? Pois sobretudo aos recém chegados ao mundo do motociclismo, ou aos recém chegados ao mundo dos passeios de “aventura”. A sua facilidade de condução, a suavidade dos comandos e o seu aspecto imponente, agradarão seguramente à maioria. Sobretudo aqueles que se preocupam com o preço. Além do mais a TRK 502 X também pode ser conduzida com carta A2.

A unidade que testámos estava equipada com malas Shad, mas existem outras opções. Disponível em 3 cores, Branco, Vermelho e Cinza, o seu P.V.P. é de 6.480,00, cerca de 500 euros mais cara que a versão normal, o que não deixa de ser uma verdadeira pechincha, tendo em conta o equipamento extra que se recebe em troca, isto já para não falar no estilo! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N53

Blusão RSW Touring

Luvax RSW MSL - 009

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex



» [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



De parar O TRÂNSITO

HONDA PCX 125

Fiel ao seu próprio conceito, a nova Honda PCX está mais atraente, mais ágil e ainda mais segura do que nunca! Saiba porquê!

Texto: Rogério Carmo



» [Galeria de fotos aqui](#)



Chegada ao mercado em 2010, a Honda PCX 125 revelou-se imediatamente como um sucesso de vendas. A prova-lo está o facto de em apenas 8 anos, ter vendido mais de 145.000 unidades na Europa, o que, para o leitor ficar com uma ideia, é quase a mesma quantidade de todas as motos de todas as marcas, todos os modelos e cilindradas, que se venderam em Portugal no mesmo período de tempo.

E por falar em Portugal, esse é precisamente o mercado de referência deste modelo que, desde que a “Lei das 125” foi aprovada, se manteve sempre no topo da tabela de vendas de veículos de 2 rodas, tendo já sido vendidas mais de 20.000 unidades, sendo que 3.300 foram contabilizadas apenas no decorrer do ano de 2017!

A fórmula do sucesso não pode ser facilmente apurada, mas as linhas fluidas e harmónicas, pouco intimidantes, a leveza do conjunto e a facilidade de condução são, sem dúvida, factores importantes.

Apesar de tudo, a Honda não arriscou ficar à sombra do sucesso e perder a liderança, e já tinha anteriormente anunciado a renovação da sua coqueluche.

Em Abril passado já tinha tido a oportunidade de ver ao vivo a nova PCX 125, no Salão de Madrid. Pode clicar aqui se quiser ler o detalhado comunicado de imprensa que a marca então

divulgou, por ocasião de sua apresentação europeia, com todas as características e inovações deste novo modelo.

Por isso já conhecia a sua elaborada estética, actualizada com recurso à tecnologia de iluminação LED, para que o farol e os farolins se integrem no estilo, transformando-se mesmo em elementos de design, que contribuem para linhas ainda mais limpas e fluidas, sem no entanto desvirtuar a sua característica silhueta original.

Vistas em texto, as diferenças anunciadas até podem passar despercebidas, mas na prática a PCX 125 foi alvo de uma verdadeira reforma que a actualizou a todos os níveis, desde a ergonomia ao conforto, passando pelo motor e terminando na ciclística.

Foi precisamente isso que tive oportunidade de testar, em inícios deste mês de Julho de 2018, no Porto, na sua apresentação oficial à comunicação social especializada de Portugal, Espanha e Itália.

Com o Douro quase sempre a fazer parte do cenário, tive oportunidade de fazer um pouco mais de uma centena de quilómetros aos seus comandos. Ruas, quelhos, vielas e avenidas, passeios, acessos de vias rápidas, túneis, pontes, caminhos de terra, de calçada ou de alcatrão esburacado, alguns a subir ou a descer a pique, e para finalizar, a ida e volta pela EN108 até Entre-os-Rios.

Mais do que suficiente para uma boa avaliação, foi definitivamente pouco tempo para satisfazer o





*"...NA PRÁTICA A PCX 125 FOI ALVO DE UMA VERDADEIRA REFORMA **QUE A ACTUALIZOU A TODOS OS NÍVEIS...**"*





"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É BASTANTE ERGONÓMICA E CONFORTÁVEL, COM BASTANTE ESPAÇO PARA AS PERNAS..."

prazer de condução. É que rolar com um (qualquer) grupo de colegas jornalistas de motos é sempre divertido, mas quando todos eles são portugueses (como foi o caso), a coisa tem muito mais piada (assim uma espécie de Joe Bar Team mas com as motos todas iguais), e as motos têm que realmente estar à altura do desafio!

E a pequena PCX, apesar de tratada como se fosse uma moto “grande”, conseguiu dar bem conta do recado, sobretudo devido ao apuramento da ciclística, com o novo quadro duplex a mostrar-se bastante mais firme, a travagem a ser mais eficaz e a contar com ABS na roda dianteira, e nem o travão traseiro de tambor consegue que se lhe aponte qualquer defeito.

Mas também o motor, cujo funcionamento suave e entrega de potência linear contribui para, numa estrada de curvas, ou mesmo no meio do trânsito, manter um ritmo muito interessante. Isto apesar dos consumos teimarem em se manter abaixo (ou quase) dos 2,5 litros aos cem, o que reverte a favor de uma autonomia sempre superior a 300km, para gáudio de quem, como eu, detesta entrar nos supermercados que vendem combustível e onde ninguém parece ter pressa.

Numa utilização urbana, o grande luxo é o

sistema Idling Stop (start & stop), que é um dos grandes “ex-libris” da PCX, já que foi a primeira moto a usufruir deste sistema que permite estar parado nos semáforos, como se estivessemos sentados num sofá, sem barulho nem vibração (nem poluição), com o motor desligado, e que impressiona pela rapidez com que entra em funcionamento, mal se enrola o punho direito, tal como se a motor se tivesse mantido a trabalhar. É quase fascinante! E apesar de haver outras motos com este sistema, justiça seja feita ao da Honda que é realmente eficaz, sem qualquer intrusão!

A posição de condução é bastante ergonómica e confortável, com bastante espaço para as pernas, já que apesar do meu metro e oitenta, tinha espaço para as poder esticar.

A protecção aerodinâmica é bastante escassa, mas a PCX também não é uma moto para fazer longos períodos em estrada. Ainda assim, a velocidades entre os 70 e os 80km/h, e desde que não chova, o pequeno ecrã é perfeitamente aceitável, tendo ainda a vantagem de, na cidade, no meio das armadilhas do trânsito, não interferir com a visão.

O assento, a 764 mm do solo é bastante confortável e acessível, apesar do túnel central elevado, que obriga a “alçar” a perna por cima do





125 CC
2,1 L/100 KM
3 075 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



assento.

A altura livre ao solo de 137 mm é bastante razoável para uma utilização normal, permitindo subir e descer passeios sem qualquer problema, e manobrar é mesmo uma “brincadeira” tendo em conta que a PCX pesa apenas 130 kg.

Nos pisos mais “encarpelados” (eu julgava que Lisboa tinha um vereador do trânsito altamente incompetente mas agora já não sei se o do Porto não será pior) os 89 mm do curso da suspensão da frente e os 84 da traseira não ajudam muito ao conforto, mas ainda assim, são bastante melhores do que aquilo que à partida se possa pensar, e representam uma evolução acentuada relativamente ao modelo anterior. Claro que os novos pneus, já de marca “premium” (Michelin) e mais grossos, acoplados a jantes mais leves, também são importantes nesse aspecto.

A qualidade de construção também ficou assim comprovada, pois apesar de tanto buraco e tanto remendo e tanta calçada, não notei ruídos parasitas, mostrando-se tudo muito sólido e bem apertado. >>



"NO PAINEL FRONTAL AINDA EXISTE UM PEQUENO PORTA-LUVAS DOTADO DE TOMADA DE 12V (PODIA SER USB, MAS PRONTO... VALE A INTENÇÃO)..."

A praticidade da PCX também se viu aumentada nesta nova versão. Além da iluminação por LED (que não tive oportunidade de testar mas que não tem lógica ser pior do que a da versão anterior incandescente, que já de si não era propriamente má) do novo painel de instrumentos em LCD negativo, bastante legível mesmo com sol directo, do porta bagagens debaixo do assento, que ganhou 1 litro de capacidade e já permite guardar alguns capacetes no seu interior (só alguns, porque um integral ou um modular de tamanho M podem não caber), havendo ainda espaço para guardar pequenos objectos, tipo um “spray” anti-furos, ou um fato de chuva leve.

No painel frontal ainda existe um pequeno porta-luvas dotado de tomada de 12V (podia ser USB, mas pronto... vale a intenção) e que permite guardar um telemóvel de tamanho generoso, e eventualmente a carteira ou uns óculos de sol. No entanto, não tem fechadura.

Sinceramente não sei que mais posso dizer sem estar a ser penosamente aborrecido. Posso

no entanto resumir que, como uma solução de mobilidade, a PCX 125 é uma opção excelente. Quem estiver a pensar ingressar no fantástico mundo das motos, dificilmente vai encontrar uma melhor “companheira”: dócil, fácil de conduzir, silenciosa, económica e bonita de fazer parar o trânsito!

E mesmo os motociclistas experientes, aqueles que têm motos grandes e potentes, ideais para ir para muito longe, podem descobrir uma forma melhor, mais barata e mais divertida, de encarar o dia-a-dia na cidade, ou para ir à praia, ao ginásio, à piscina ou ao café, ao final do dia, ou mesmo até, dar umas pequenas curvas, terapêuticas, a solo ou com a “cara metade”.

Disponível em 4 cores, preto, cinza, branco e vermelho, por um preço de 3.075 Euros, encontra a PCX 125 em toda a rede de concessionários Honda (clique para ver qual está mais perto de si), de norte a sul do país. E se duvida, vá fazer um “test-ride”. Mas olhe que pode ter uma grande surpresa! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5

Blusão RSW Dennis

Jeans Rev'it Corona TF

Botas TCX Jupiter 4 GTX





» Galeria de fotos aqui



EMOÇÕES Sobrealimentadas

KAWASAKI NINJA H2 SX SE

Uma moto muito especial, que redefine o conceito de “Sport Tourer”, não tanto pelos seus 200cv de potência, mas pela facilidade de utilização e elevada agilidade.

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

A Kawasaki tem uma longa tradição na construção de motos Turístico/ desportivas. Da ZZR1100 até às mais recentes GTR1400 e ZZR1400, sempre houve no espírito do fabricante de Akashi um grande prazer em desafiar os limites e oferecer ao mercado

motos que quebravam as convenções.

Depois de ter apresentado uma moto de série que bate a barreira dos 400km/h, apesar de em condições controladas, a Ninja H2R (clique para saber mais), e de ter criado a partir dela uma versão mais polivalente para uma utilização mais convencional, a Ninja H2, a Kawasaki decidiu aproveitar a mesma base, e o conceito de sobrealimentação do motor, e apresentar uma nova moto turístico desportiva, digna dos pergaminhos da marca.

Esta nova Kawasaki Ninja H2 SX, que recentemente tive oportunidade de testar na versão "premium", a SE, situa-se entre a GTR1400 e a ZZR1400, que agora deixam de fazer parte do catálogo da marca. Mais desportiva que a GTR1400 e mais confortável

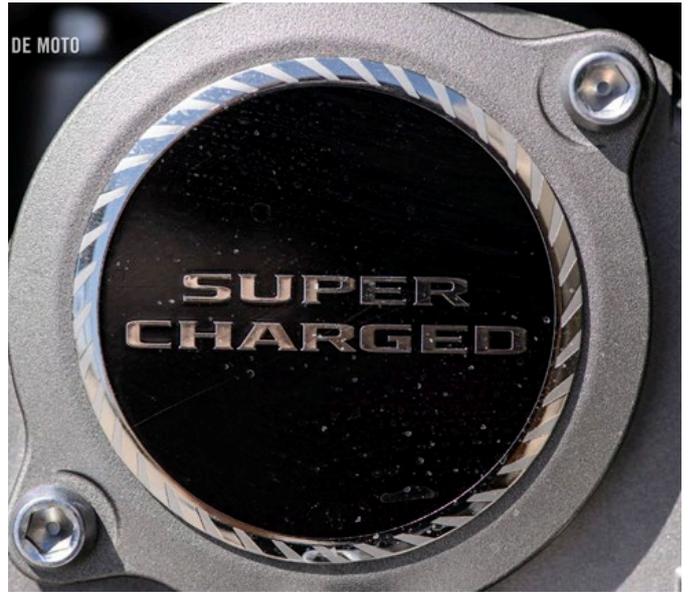
e menos exigente que a ZZR1400, a Nova Ninja H2 SX é, para mim, a moto mais impressionante da actualidade!

Apesar de o motor e o quadro da Ninja H2 terem sido revistos para poderem cumprir as especificações de uma moto de viagem, a essência do motor sobrealimentado está bem viva nesta nova moto, e é, sem dúvida, a razão pela qual facilmente nos apaixonamos e passamos a desejar ardentemente fazer mais quilómetros nela.

Não é fácil descrevê-la. A própria marca necessitou de 36 páginas A4 para resumir todo o teor tecnológico desta sua nova criação. E se tivesse que escolher uma palavra para a definir, teria que recorrer ao castelhano e usar a tão descritiva expressão: "acojonante!".

Quem não se deixar intimidar pela posição de condução, invulgarmente radical para uma moto turística, e não se distrair com a miríade de botões ou com a torrente de informação que flui do vistoso painel TFT (no caso da versão SE, já que o da versão normal é em LCD), e se concentrar apenas na condução, fica primeiro surpreendido com a leveza >>





"...UMA ACELERAÇÃO VERDADEIRAMENTE IMPRESSIONANTE ACIMA DAS 5.000 RPM, QUANDO SE DÃO RÉDEAS AOS 200CV.."

do conjunto que, quando comparado com a GTR1400, pesa menos 50 kg (ou quase 60kg no caso da versão normal), facto que proporciona uma maior agilidade e uma dinâmica mais eficaz.

E quem gostar de sensações fortes e não se inibir de enrolar o punho direito com convicção, vai seguramente ficar rendido aos encantos do motor sobrealimentado, derivado do da H2R, mas substancialmente alterado, para ver a sua potência reduzida dos 300 para os 200cv, de forma a garantir uma utilização mais confortável e civilizada, tal como aconteceu com o quadro. Ao contrário do que as outras marcas fazem quando projectam uma moto turística, a Kawasaki utilizou a electrónica para sobretudo tornar a Nijna H2 SX mais eficaz em termos de prestações dinâmicas.

E não se poupou a esforços para que qualquer motociclista minimamente experiente, possa desfrutar, com toda a segurança, da avalanche de potência debitada pelo espectacular motor sobrealimentado.

Um mapa de potência concebido especificamente para disponibilizar uma grande parte dos 137,3Nm de binário, logo desde muito baixa rotação, e uma aceleração verdadeiramente impressionante acima das 5.000 rpm, quando se dão rédeas aos 200cv de

potência, contrastam com a suavidade da entrega de potência quando se roda o punho direito com parcimónia.

A electrónica faz milagres nesse aspecto, e contempla ainda a preocupação com o consumo e a irradiação de calor para as pernas do condutor, problema sério nas H2 mas que na SX foi resolvido.

Não querendo tornar esta leitura pesada, nem demasiado técnica, há um facto curioso que se prende com o compressor volumétrico utilizado nas H2 SX, mais propriamente relativo à sua turbina, que apesar de gerar uma pressão bastante inferior à das suas congéneres de 300cv, ainda assim roda a uma velocidade 9,2 vezes superior à da cambota, pelo que, às 12.000 rpm do motor, já perto do limitador de regime, esta gira a mais de 110.000rpm, o que faz com que as suas seis pás externas atinjam velocidades superiores à do som, e se tornem em mais um instrumento acústico a juntar à sinfonia emitida pelo escape.

Mas é preciso ter muito cuidado, pois facilmente se corre o risco de juntar à música, a sirene de um qualquer carro descaracterizado das nossas brigadas de "prevenção da sinistralidade".

Não é fácil no entanto, a não ser em circuito, explorar ao limite os predicados desta moto. A



998 CC
197,3 CV
20 995 €

» Mais dados técnicos aqui





O "QUICK SHIFTER" FUNCIONA ACIMA DAS 2.500 RPM, EM AMBOS OS SENTIDOS..."

velocidade máxima, por exemplo comprovadamente superior a 280km/h, apesar de o fabricante não revelar dados oficiais! Ou o controlo de arranque (Launch Control) que nos permite acelerar até às 6.000rpm, engrenar primeira e largar a embraiagem de esticção, e com o apoio da tecnologia desfrutar de uma aceleração balística, sem medo de acabar de costas no chão, ou de ficar envolto em fumo de pneu.

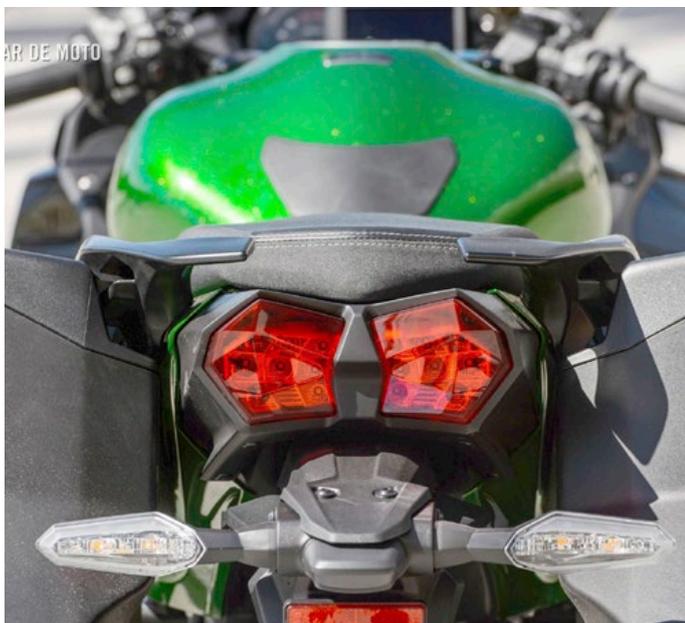
O motor, que se mostra de uma suavidade de funcionamento brutal, completamente isenta de vibrações, ainda permite seleccionar um de 3 níveis de potência, mas confesso que apenas usei o modo "F" (de Full Power - potência máxima), apesar de gostar de saber que, em dias de chuva, o que felizmente não aconteceu, poderia domar a cavalagem e reduzi-la para metade, com recurso ao modo "L" (de Low Power - potência mínima). Não percebi foi a utilidade da versão "M" (de Middle - potência média) que reduz a cavalagem em 25%. Mas deverá haver seguramente alguma razão prática!

Por outro lado, na via pública, pode-se contar com as vantagens da unidade de medição de inércia de

3 eixos, que ajuda as rodas a manterem-se coladas ao piso, independentemente de qualquer acção dos travões ou do acelerador, tanto por via do ABS como do Controlo de Tracção. Ou ainda, desfrutar das luzes de curva, que se acendem em conformidade com a inclinação da moto, para manterem a berma interior bem iluminada. Mais prático ainda é o Controlo de Velocidade Automático (cruise control), um descanso nas maiores tiradas por auto-estrada, e o "quick shifter", integral, que multiplica a diversão em qualquer estrada de curvas. O "quick shifter" funciona acima das 2.500 rpm, em ambos os sentidos, e o seu funcionamento a subir nas relações é praticamente irrepreensível, mas nas reduções, sobretudo nas relações mais baixas, o "auto blipper" (um sistema automático que acelera ligeira e rapidamente o motor para permitir a desengrenagem dos carretos da caixa de velocidades em desaceleração) por vezes atrasa-se, tornando a passagem de caixa um pouco rude.

Um equipamento de série em ambas as versões é o KEBC (Kawasaki Engine Brake Control), um dispositivo que permite seleccionar a quantidade de >>





travão motor, ou seja, mais ou menos desaceleração, quando se desenrola o acelerador.

O que o sistema faz é diminuir a força do motor ao desacelerar (o chamado binário negativo), deixando a moto mais solta, sendo essa uma funcionalidade sobretudo importante em circuito.

No entanto, proporciona a vantagem de tornar menos brusca a resposta ao acelerador, sobretudo na saída de curvas encadeadas, facto que por algumas vezes pude constatar, e que sem a sua utilização, obriga a uma maior atenção ao enrolar do punho, para não desestabilizar a ciclística.

A embraiagem é do tipo “Slip & assist” sendo de accionamento muito leve, e a travagem está ao nível do restante equipamento: extremamente potente e muito doseável, e com uma mordida inicial também ela muito suave para não causar nenhum stress.

A este respeito fica o reparo de que a versão normal da Ninja H2 SX não vem equipada com tubagens hidráulicas em malha de aço. Não deve ser pelo facto de pesar quase menos 9 quilos que a versão SE aqui testada, mas também não consigo encontrar outra explicação.

Posso entender a ausência do painel em TFT, do “launch control”, ou até mesmo do “quick shifter”, um conjunto de equipamento que não está disponível na >>

A EMBRAIAGEM É DO TIPO “SLIP & ASSIST” SENDO DE ACCIONAMENTO MUITO LEVE, E A TRAVAGEM ESTÁ AO NÍVEL DO RESTANTE EQUIPAMENTO

versão base, mas tubos de travão em borracha numa moto destas? Enfim! Também aposto que a versão base não vai ter muita procura. Pelo menos no nosso país.

Passando à ciclística, toda a leveza que se sente desde o primeiro contacto reflete-se no desempenho dinâmico e, na prática, a Kawasaki Ninja H2 SX SE comporta-se de forma que faria inveja a muita desportiva de 600cc de há apenas uma década.

A utilização das malas não deixa apreciar em pleno toda a agilidade deste conjunto, pelo que, caso não haja delas necessidade, o melhor mesmo é deixá-las na garagem. Sem as malas, a roda dianteira ganha mais consistência na transmissão de informação ao condutor, fica ainda mais precisa a traçar a trajectória e mais rápida a entrar em ângulo.

A alta velocidade, em curva, a suspensão também se nota mais estável quando as malas laterais não estão colocadas. A sua capacidade para absorver os grandes desníveis do piso é impressionante, mesmo carregada, e pode ser afinada em todos os parâmetros normais, apesar de ser quase imperdoável a ausência de regulação electrónica, nem que fosse apenas para a pré-carga do amortecedor traseiro que, para compensar, dispõe de regulador manual remoto.

Mas mesmo com as malas e com passageiro, a

Kawasaki Ninja H2SX SE é, em termos dinâmicos, uma referência na sua classe. E no que ao conforto diz respeito, ela proporciona uma protecção aerodinâmica muito razoável, a par de uma ergonomia muito boa, tanto para o condutor como para o passageiro.

Surpreendentemente, andar na cidade é extremamente fácil, sobretudo devido ao excelente equilíbrio e ao relativo pouco peso, mas também devido à facilidade com que os pés assentam no chão, graças a uma altura de assento bastante conveniente até para estaturas inferiores a 1,70. A brecagem é mais do que suficiente para nos desvençilharmos no trânsito e o motor, pela sua suavidade de funcionamento e resposta pronta, também contribui imenso para uma grande mobilidade.

Em viagem, as malas oferecem uma boa capacidade, conseguindo-se em ambas guardar um bom capacete, os punhos têm aquecimento, e a autonomia, graças ao depósito com capacidade para 19 litros e a algum cuidado com o punho direito, dá para, por exemplo, fazer paragens para reabastecimento a cada hora e meia, cobrindo distâncias até 250km.

O fabricante anuncia valores na ordem dos 5,5 litros aos 100km, a velocidades legais. Mas obviamente que uma moto com estas características, pura e simplesmente se recusa a cumprir a lei, e os >>>



TESTE KAWASAKI NINJA H2 SX SE

valores reais são substancialmente mais elevados, tanto mais quanto maior for a pressa do motociclista.

De noite pode-se contar com uma iluminação sublime, que além dos já referidos faróis de berma, que acendem consoante a inclinação, tem um farol com um foco de luz bem espalhado, bastante potente, que mete respeito quando fazemos sinais de luzes.

Para resumir a minha experiência ao longo dos dias em que pude desfrutar da companhia desta Kawasaki Ninja H2SX SE, tenho de admitir que o factor de maior prazer foi, sem dúvida, a resposta do motor. A aceleração alucinante proporcionada pela sobrealimentação conseguiu impressionar-me, e mesmo que eu tente encontrar um termo de comparação entre todas as motos que tenho testado nos últimos anos, não há nenhuma outra capaz de tal performance, e menos ainda, com tanta serenidade e conforto.

Claro que o nível de equipamento é excelente, a qualidade dos materiais é muito boa e a atenção ao detalhe foi esmerada.

Ao longo do teste tentei encontrar pontos verdadeiramente negativos, algo que não fosse consistente com a qualidade e desempenho geral, e

sinceramente não encontrei.

Claro que a Ninja H2 SX, mesmo nesta versão "Premium" que é a SE, tem várias carências, nomeadamente no que diz respeito a "gadgets" electrónicos, como um sistema de "infotainment" ou multimédia, de um sistema "keyless ride" ou sem chave, de ecrã com regulação eléctrica, e ainda, como já referi, a ausência de suspensões de regulação electrónica. No entanto, a experiência de condução é tão envolvente que a falta desses mesmos sistemas não chega a ser notada.

A Kawasaki Ninja H2SX SE vai ficar-me na memória pela rapidez da resposta ao punho, pela alucinação da aceleração, pela precisão da direcção e pela estabilidade a alta velocidade, pela suavidade do motor e, sobretudo, pelo prazer de condução que proporciona.

Se ficou curioso, contacte a rede de concessionários da Kawasaki em Portugal ([clique aqui](#)), marque um test ride, e avalie-a por si próprio. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5

Jeans Rev'it Corona TF

Luvax RSW MSL - 009

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex

Blusão RSW Touring



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.



Neotec vs Neotec 2

As oito principais diferenças do novo modelo modular da Shoei, comparado com o modelo anterior!

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



O Shoei Neotec foi lançado no mercado em 2011. Após uma carreira de sucesso, recheada de louvores de indefectíveis fãs e críticas de exaltados detratores, a marca japonesa lança em 2018 o Neotec 2, uma evolução do modelo anterior, que está a dar que falar!

Fomos até à Motoponto para ver de perto ambas as versões, avaliar as diferenças e reunir informação para podermos fazer esta primeira análise.



1 - AERODINÂMICA

A Shoei investiu muitas horas de desenvolvimento da calota exterior em túnel de vento, para tornar o novo Neotec 2 mais eficaz quer em termos de estabilidade, quer em termos de insonorização, quer ainda em termos de ventilação, os pontos menos conseguidos da versão anterior. O resultado final reflete-se praticamente em todos os aspectos, marcando uma substancial diferença em termos de conforto e desempenho dinâmico.

O Neotec 2 apresenta uma série de defletores aerodinâmicos que o mantêm mais silencioso e melhor ventilado, mas sobretudo mais estável a alta velocidade, facto que na prática se revela como uma sensação de menor peso e menos ruído.



2 - VENTILAÇÃO

A ventilação era um dos aspectos que mais necessitava de atenção no modelo anterior. Além do ruído mais acentuado, a primeira geração do Neotec tinha algumas dificuldades em manter a cabeça do seu utilizador fresca e seca. O embaciamento da viseira era um dos aspectos que necessitava de atenção, assim como a condensação que acabava por facilmente ensopar os forros interiores. Por isso o novo modelo viu as entradas de ar remodeladas, com maior superfície, e o seu desenho assegura um maior caudal de ar a circular dentro da calota. Os mecanismos de abertura e fecho dos ventiladores mostram alguma inconsistência, já que o do topo da cabeça é mais difícil de abrir e fechar, enquanto que o da queixeira é mais fácil de operar, apenas com uma mão e sobretudo com luvas grossas calçadas.





3 - VISEIRA

A viseira apresenta uma maior superfície, que garante uma maior visibilidade. Mais espessa, os seus rebordos foram suavizados para melhorarem o nível de ruído, e o mecanismo de abertura e fecho foi redesenhado, proporcionando agora uma abertura intermédia muito conveniente para quando se circula a baixa velocidade. Também a pega de abertura é ligeiramente maior, mais fácil de usar com as luvas calçadas. O mecanismo de rotação garante ainda uma maior vedação ao frio e à água quando a viseira está fechada, devido a um ajuste mais forte e preciso.



4 - INSONORIZAÇÃO

Muito do ruído notado na anterior versão foi anulado pelo novo desenho da calota exterior, e pelos apêndices aerodinâmicos. A própria remodelação do sistema de ventilação também proporciona menos ruído.

Mas os interiores também foram completamente reformulados, e os forros, assim como as almofadas laterais, são bastante mais envolventes, sobretudo na zona da nuca, o que também diminui substancialmente os níveis de ruído.



5 - QUEIXEIRA

O sistema de trinco da queixeira foi redesenhado, sendo agora mais fácil de abrir e fechar, garantindo um encaixe perfeito sem ser necessária especial atenção ou demasiada pressão. Quando completamente aberto, não existe qualquer folga no mecanismo, o que contribui para uma elevada sensação de robustez.

A Shoei também apostou na homologação dupla (P/J), e a queixeira pode, por isso, circular aberta, legalmente e com a máxima segurança, graças ao sistema de trinco que a inibe de fechar inadvertidamente, evitando o perigo inerente de bloquear a visão..



6 - VISEIRA SOLAR

Fabricada em Lexan de elevada qualidade, assegura uma visão perfeita, sem distorções, e uma protecção elevada aos raios ultra-violeta, e o seu mecanismo de abertura e fecho é mais “user friendly”, assim como o processo de substituição.

7 - FORROS INTERIORES

Além de serem fabricados com novos tecidos antibacterianos mais respiráveis e confortáveis, e serem removíveis para lavagem na máquina, incluindo as almofadas da fita de retenção e do fecho, são moldados para um conforto absoluto. Além disso são recortados em sincronismo com os canais de ventilação, assegurando um efeito de secagem muito conveniente e eficaz. As molas de fixação são fáceis de abrir e precisas no momento de voltar a montar os forros.



8 - INTERCOM SENNA

Exclusivo e perfeitamente camuflado, o novo sistema de intercomunicação, vendido em separado e equivalente ao sistema Sena 20s Evo, apesar de obviamente aumentar o peso do capacete, não influi na aerodinâmica, pelo que, ruídos e turbulências indesejados, são completamente evitados, o que também garante

uma melhor qualidade da comunicação. Pena que, para ser de tal forma, a localização do seu alojamento dificulte (ou iniba mesmo) a utilização de intercomunicadores de outro fabricante.

Com o mesmo nível de qualidade e desempenho, já tivemos oportunidade de avaliar outros modelos de outros fabricantes. Veja os testes:

- Teste Nolan N100-5; Teste Schuberth C4



TOZÉ CANAVEIRA, O NOSSO FOTÓGRAFO, USOU INTENSIVAMENTE UM NEOTEC DA VERSÃO ANTERIOR, AO LONGO DE MAIS DE CINCO ANOS. AGORA SUBSTITUIU-O POR UM NEOTEC 2 E ESTÁ MUITO SATISFEITO.

AQUI FICA O SEU DEPOIMENTO

“Sempre mostrei algum descontentamento com o primeiro Neotec, por várias coisas que a mim pareciam menos boas e que tornavam a utilização do capacete bastante incómoda.

Mas mais importante que falar das coisas menos boas do primeiro Neotec, importa sim realçar o que de melhor vejo nesta nova versão do capacete da Shoei.

O Neotec II é um prazer de usar. A ventilação é perfeita e a insonorização é fantástica. Abrir e fechar a queixeira é do mais fácil que pode haver, sem folgas, nem ruídos parasitas.

A viseira escura, para o sol, é de excelente qualidade, sem distorcer o que vemos, e com a abertura e fecho serem de uma suavidade incrível.

É ainda bastante aerodinâmico, dando uma enorme sensação de leveza. Não magoa nem pressiona as orelhas, o que é óptimo para grandes viagens e muitas horas consecutivas de utilização. O Neotec II é sem dúvida uma das melhores escolhas para uma utilização diária, intensiva e para todo o ano, faça chuva ou faça sol.”

OS ÓCULOS DE SOL E O MOTOCICLISMO

Proteção, estilo ou ameaça?



Se pensa que uns vulgares óculos de sol são aconselhados para andar de moto, então leia

Texto: Rogério Carmo



Os óculos de sol e o motociclismo - protecção, estilo ou ameaça? Se pensa que uns vulgares óculos de sol são aconselhados para andar de moto, então leia:

A protecção é a razão pela qual usamos óculos de sol. Seja protecção dos raios UV, seja das poeiras, seja até a protecção da identidade. E claro, também se usam óculos de sol por meras questões de estilo.

No entanto, aos comandos de uma moto, os óculos são um factor de protecção vulgarmente menosprezado, apesar de constituírem uma inquestionável ajuda sob diversos aspectos. A questão está precisamente no tipo de óculos que usamos.

Obviamente há que ter em conta a utilização que se lhes pretende dar!

Primeiro há que ter em conta o tipo de moto que se conduz, e o tipo de protecção que ela oferece. Entre uma moto "naked" e uma turística, a diferença está na protecção que oferecem. E se nas primeiras todo e qualquer objecto ou insecto pode colidir directamente com os nossos olhos, uma turística com ecrã elevado já confere algum nível de protecção.

Depois há que ter em conta o tipo de capacete. Um modelo aberto (jet) ou um retro (sem viseira) não oferecem nenhuma protecção ocular, pelo que esta só pode ser conseguida à custa de uns óculos (ou de uma versão mais específica para enfrentar velocidade, que são os goggles). Um capacete integral ou modular que não seja específico para fora de estrada, normalmente não permite a utilização de goggles.

Igualmente importante é determinar previamente as condições meteorológicas e as horas do dia em que vai andar de moto, já que com nevoeiro, chuva ou durante a noite, a utilização de óculos fica bastante condicionada.

Obviamente que quem usa lentes graduadas necessita ainda de mais cuidado na escolha dos seus óculos para andar de moto.

ARMAÇÕES

Tudo começa pelo tamanho e design dos óculos. Se



é protecção que queremos dar aos nossos olhos, então que essa protecção seja grande!

Aros grandes cobrem uma maior área, proporcionando um maior escudo, protegendo melhor dos insectos, poeiras e do vento. O vento além de poder causar secura nos olhos, arrasta consigo, além de poeiras, pólenes e outras substâncias alergénias que podem, no mínimo, estragar um bom passeio a qualquer motociclista mais hipersensível, imonulógicamente falando!

Aros grossos serão sempre mais resistentes ao impacto, e hastes igualmente grossas além de mais resistentes, em caso de se quebrarem, têm uma menor capacidade perfurante.

Aros e hastes metálicas não são, de forma alguma, recomendados. Além de correrem um maior risco de se deformarem quando guardados num bolso ou mochila, um objecto de metal ali tão perto dos olhos pode causar (e tem causado!) graves ferimentos em caso de acidente. Escolha armações em policarbonato, muito mais resistentes e leves.

"NO ACTO DE ESCOLHA, ESTEJA ATENTO AOS PONTOS DE APOIO NO NARIZ E NAS ORELHAS."

A forma como os aros se adaptam ao formato do rosto também é importante, pois quanto mais encostados ficarem, mais protegem. Modelos de óculos específicos para motociclismo até incluem frequentemente almofadas em material flexível que garantem uma maior protecção e ainda mais conforto, já que, ao usar capacetes abertos, a pressão do ar contra as lentes causa um contacto directo e por vezes bastante forte dos aros contra o rosto, pressão essa que aumenta na proporção directa da velocidade e do tamanho dos aros.

No acto de escolha, esteja atento aos pontos de apoio no nariz e nas orelhas. Verifique se as hastes são compatíveis com o seu capacete (deve sempre experimentar os óculos com o capacete antes de os comprar, mesmo que o seu capacete esteja



"NO ÂMBITO DO
MOTOCICLISMO DEVE
RETER QUE AS LENTES
CINZENTAS OU FUMADAS
SÃO AS QUE CONFEREM
UMA IMAGEM MAIS
NATURAL..."



especificamente preparado para uma utilização com óculos, e tenha canais para acolher as hastes) e se este não faz levantar ou aumentar a pressão nos pontos de apoio. Verifique se, ao baixar-se e ao sacudir a cabeça, os óculos se mantêm no seu lugar!

Não se esqueça que o capacete deve estar sempre bem apertado com o fecho de segurança, facto ainda mais importante quando utiliza óculos, já que qualquer movimento do capacete pode aproximar os óculos perigosamente aos seus olhos.

GOGGLES

Os goggles, são sobretudo usados pelos "offroaders" por diversas razões, sendo a principal a capacidade que eles têm de impedir que corpos estranhos atinjam os olhos.

Motociclistas que usam óculos graduados também recorrem frequentemente aos goggles, sobretudo em condução à chuva em ambiente urbano, por estes evitarem que as lentes embaciem.

Actualmente no mercado existem diversos tipos de goggles, uns de design mais "retro", com duas lentes separadas, e outros mais convencionais, mais flexíveis, de lente única, destinados sobretudo à prática do "todo-o-terreno". São estes que também permitem ser usados por cima de óculos graduados.

Goggles de qualidade oferecem a possibilidade de substituição rápida das lentes, disponibilizando diversas cores e propriedades, inclusivamente alguns modelos permitem a utilização de lentes graduadas.

Se tem um capacete aberto e quer comprar uns goggles, deve sempre levar o capacete consigo para os testar em conjunto.

LENTE

O outro factor importante numa escolha de óculos para motociclismo é o tipo de lente.

A primeira regra a respeitar é a de excluir imediatamente qualquer lente de vidro (mineral). Em caso de impacto, o vidro fragmenta-se, e no caso de ser atingido por uma pequena pedra, os seus estilhaços (e eventualmente também a pedra) vão causar danos graves, provavelmente irreversíveis, no globo ocular.

Pela mesma razão, as lentes de plástico também devem ser evitadas.

A alternativa ideal são as lentes em policarbonato, o mesmo material usado nas viseiras dos capacetes de qualidade. Tornam os óculos mais leves, mais resistentes aos impactos e, sobretudo, não estilhaçam. Alguns fabricantes produzem lentes com especificações "balísticas" capazes de resistirem incólumes a impactos incredivelmente elevados.

A protecção contra os raios Ultra Violeta é outra das características que deve ter em conta, e nesse aspecto, o policarbonato também apresenta vantagens, pois absorve naturalmente as frequências curtas dos raios UV.

Claro que há diversos tipos de policarbonato, e diversos tipos de acabamentos que são acrescentados às lentes, e que melhoram substancialmente a resistência ao impacto, a sua longevidade e o conforto de utilização. Tratamentos anti-risco, anti-reflexo e anti-embaciamento são os mais comuns.

A cor das lentes depende em muito das preferências pessoais. No âmbito do motociclismo deve reter que as lentes cinzentas ou fumadas são as que conferem uma imagem mais natural, e as amarelas ou castanhas são as que proporcionam um melhor contraste em dias nebulosos e em condições de nevoeiro. As demais cores servem apenas para proporcionar dias mais coloridos. No entanto, o importante é que as lentes, a par com a redução da intensidade luminosa, consigam

aumentar o contraste da visão.

Por isso existe uma vasta oferta de lentes “polarizadas” (normalmente mais caras) que reduzem significativamente a luz refletida, o que proporciona uma maior nitidez e uma significativa redução da tensão ocular, pois tornam a visão mais detalhada ao diminuir o brilho e os reflexos.

Para ter a certeza que determinadas lentes são verdadeiramente polarizadas, basta olhar através delas para o seu telemóvel. Rodando a lente polarizada, vai verificar que a imagem escurece à medida que é rodada. Se a imagem se mantiver inalterada, as lentes não são polarizadas.

Uma outra opção que lhe podem propor é a das lentes foto-cromáticas. Neste caso deve ter em conta o tempo de reacção da camada fotossensível. As lentes escurecem em função da quantidade de raios ultra-violeta que recebem, e clareiam na sua ausência, mas o processo demora alguns segundos. Por isso, num dia de muito sol, entrar num túnel pode merecer especial atenção. Posicionando-se no topo da escala de preços, não são lentes recomendadas para quem tenha tendência a perder óculos frequentemente.

Por falar no preço, este tem geralmente uma relação directa com a qualidade óptica das lentes. Uma lente

que provoque deformações de imagem causa, ao fim de pouco tempo de utilização, elevados níveis de tensão ocular, e a longo prazo uma relevante perda de visão. Lentes de má qualidade são facilmente identificáveis, bastando para isso rodar os óculos a diferentes distâncias por cima de qualquer superfície impressa e observar a distorção da imagem.

Se usa lentes com graduação, fique desde já a saber que alguns fabricantes de óculos de sol, específicos para motociclismo, podem fornecer lentes personalizadas de acordo com as suas necessidades. //



lismotor
lombasecurvas
caismotor



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

Campanha válida de 27 de Junho 2018 até 31 de Agosto 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

» Endurance



Choque perante abandono da Yamaha GMT94

CAIU COMO UMA BOMBA A NOTÍCIA DE QUE, APÓS AS 8 HORAS DE SUZUKA, A EQUIPA GMT94, QUE VEM LIDERANDO O MUNDIAL DE RESISTÊNCIA, IRÁ ABANDONAR O CAMPEONATO.

A **GMT94**, fundada por Christophe Guyot, que eventualmente passou de piloto a team manager, disputa regularmente o Mundial de Resistência há mais de 25 anos, desde 1993, e já teve nas suas fileiras, como pilotos convidados, nomes como Steve Hislop ou Sébastien Scarnato ou Nicholas Dussauge.

Apelidada de GMT94, de Guyot Motorcycle Team, e 94 pelo distrito dos arredores de Paris que também os patrocina, a equipa tem também uma função social, as suas oficinas funcionado como um curso de mecânica que reabilita jovens desfavorecidos, que em caso de aproveitamento podem integrar a equipa técnica de corrida como recompensa.

A equipa também passou, ao longo dos anos, pela Suzuki, Kawasaki e, finalmente, tornou-se uma das formações de

ponta oficiais da Yamaha, partilhando essa honra com a YART Austríaca. Venceu pela primeira vez em 2001, e desde então tem sido considerados favoritos num formato em que, mais do que noutros campeonatos, uma formação privada bem organizada ainda pode competir de igual para igual com as fábricas.

Os seus três pilotos, David Checa, Niccolò Canepa e Mike Di Meglio são credenciadíssimos e funcionam como uma máquina bem oleada após várias temporadas com a mesma marca e equipa técnica.

Esta época, com apenas uma corrida restante, a formação está a apenas 10 pontos de renovar o título, mas só tem a ronda de Suzuka para o fazer, uma encomenda difícil. Como é sabido, Suzuka funciona cada ano como um verdadeiro mostruário das novidades do ano seguinte, e as »

marcas japonesas fazem ponto de honra de alinhar com o melhor que têm, contratando, mesmo, no passado, os melhores pilotos de MotoGP, embora essa tendência se tenha vindo a atenuar recentemente devido ao maior rigor dos contratos que predem estes às equipas de MotoGP. No entanto, nomes como Schwantz, Lawson, Gardner, Doohan, Rossi ou Edwards têm tantas participações nas 8 Horas, há mais de 3 décadas patrocinadas pela Coca Cola, como qualquer piloto da resistência.

Com três títulos mundiais e dezassete vitórias na Resistência, a Yamaha GMT94 vai deixar o Campeonato do Mundo de Enduro para se concentrar no Campeonato do Mundo de Supersport.

Para já, a Yamaha GMT94 enfrenta o resto do Mundial de Supersport com Corentin Perolari, antes de entrar na série a tempo inteiro em 2019, onde substituirá a equipe da GRT Yamaha, que vai passar para o Campeonato Mundial de Superbike.

Isso efetivamente reestrutura o alinhamento da Yamaha no cenário mundial, e será interessante ver como a formação de endurance pode competir numa nova série, com uma nova máquina.

A equipe da YART continuará a representar a Yamaha,

e a marca de Iwata parece determinada a continuar em campo com uma equipe de fábrica para as tão importantes 8 horas de Suzuka.

A Yamaha está à procura da sua quarta vitória consecutiva em Suzuka este ano, um resultado sem precedentes na ronda japonesa, e um enorme golpe para a favorita na pista, a Honda, que é proprietária do circuito. //



moto center

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

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

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



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 Velocidade - Moto GP

Dovizioso, na corrida como nos treinos

ANDREA DOVIZIOSO CONSEGUIU A SEGUNDA VITÓRIA DA ÉPOCA EM GRANDE ESTILO NO GRANDE PRÉMIO DA REP. CHECA, COM UMA LUTA A TRÊS PELO TRIUNFO ENTRE O 04, O SEU COMPANHEIRO DE EQUIPA JORGE LORENZO E O ACTUAL CAMPEÃO E COMANDANTE DO CAMPEONATO MARC MARQUEZ

À **BANDEIRA**, Lorenzo bateu Marquez de vez na última volta para decidir as posições no pódio, e Márquez, no seu 100º MotoGP a ter de contentar-se com terceiro - apesar de manter a liderança do Campeonato.

Foi Valentino Rossi (Yamaha Movistar), que levou o holeshot de segundo na grelha, com Dovizioso apenas a perder e recuar um lugar quando Marquez manteve o seu 3º na primeira curva. Lorenzo não conseguiu sair tão bem da segunda linha e ficou em quarto, com drama a chegando logo no começo com um incidente envolvendo vários pilotos: Maverick Viñales (Yamaha Movistar), Bradley Smith (KTM Red Bull) e Stefan Bradl (HRC Honda Team) a ficarem de fora.

Na frente, "DesmoDovi" colocou-se na liderança e ele e Rossi duelaram várias voltas. Marquez começou então a atacar Rossi, antes de Lorenzo vir detrás para passar o número 93. Dovi ia à frente de Rossi e Lorenzo de Marquez, primeiros de um longo comboio com lutas por cada lugar, com Cal Crutchlow (Honda LCR Castrol) contra Johann Zarco (Yamaha Tech 3), Danilo Petrucci (Ducati Alma Pramac) contra ambos e a luta na frente a estender-se desde Dovi até Rossi, Marquez, Petrucci,

Crutchlow, Zarco, Alex Rins, da Suzuki Ecstar, Andrea Iannone e Dani Pedrosa (Honda Repsol).

A dez voltas do final, um grupo de seis pilotos começou a definir aqueles que iriam lutar pela vitória. Dovizioso, Marquez, Rossi, Crutchlow, Lorenzo e Petrucci conseguiram uma diferença, e o confronto final seria reduzido ainda mais. Lorenzo foi o primeiro a fazer uma jogada séria, atacando Márquez no interior da penúltima curva e mudando para o interior de Dovizioso com uma impressionante quase dupla ultrapassagem, mas 'DesmoDovi' comandava de novo quando Lorenzo desviou um pouco e foi obrigado a ficar segundo.

Logo atrás da batalha sem fôlego pela liderança, outro duelo estava a incendiar a última volta, e foi Rossi quem conseguiu bater Crutchlow sobre a linha por centésimos. Os pontos conquistados por Rossi aqui marcam 22 anos após a sua primeira vitória em GP, em Brno. Petrucci ficou em sexto à frente de Zarco, com Pedrosa a atacar os pilotos da Suzuki para o oitavo lugar final. Álvaro Bautista (Ducati Angel Nieto) também conseguiu ficar em nono, com Iannone derrotando Rins para completar os dez primeiros. //



Plantel de luxo no Senior Classic TT

JOHN MCGUINNESS
LIDERA UM
IMPRESSIONANTE
LOTE DE PILOTOS
QUE IRÃO
PARTICIPAR NA
CORRIDA SENIOR
CLASSIC TT.



SERÃO NADA MAIS DO QUE 80 PILOTOS que irão alinhar à partida de uma das corridas mais aguardadas do Classic TT da Ilha de Man que vai decorrer entre 24 e 28 de Agosto.

No Classic TT a decorrer na Ilha de Man, John McGuinness lidera o topo dos cabeças de cartaz e não é para menos, já que ele venceu nada menos do que 23 corridas de TT ao longo da sua carreira.

O piloto irá regressar à competição, depois de ter estado parado nos últimos 18 meses. McGuinness irá alinhar integrado no Team Winfield Paton e correrá com uma Paton de 2-cilindros, máquina que já venceu quatro corridas do Senior TT.

Quem estará à partida da mesma corrida será Maria Costello, que terminou a prova na 3ª posição em 2016 e em 4º no ano passado. A sua equipa, o Team Buegger Racing Paton poderá ser muito bem uma forte oposição à formação oficial da Honda, que terá em Lee Johnston a sua grande aposta, sendo que também Alan Oversby e Dominic Hebertson irão seguramente lutar pela conquista de um lugar no pódio.

A lista dos favoritos aos lugares da frente termina com algumas máquinas britânicas, com Jamie Coward a recorrer uma vez mais à Norton Manx. O vencedor por seis vezes do Senior TT, Michael Rutter, irá pilotar uma vez mais a Matchless da equipa Ripley Racing, com o antigo campeão do mundo de 125cc e Moto3, Danny Webb. //

An advertisement for the Honda Africa Twin motorcycle. The top part features the L&L Lopes & Lopes logo and the Honda logo. Below that, the text "NOVA Africa Twin" is displayed in a stylized font against a cloudy sky. The bottom part of the ad shows two Honda Africa Twin motorcycles parked on a dirt road in a desert-like environment. One is blue and white, the other is red and black.



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

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

» Mundial de Velocidade - Moto 2

Vitória e liderança do campeonato para Miguel Oliveira!

MIGUEL OLIVEIRA APROVEITOU UMAS DAS SUAS PISTAS FORTES, E ALGUMAS AFINAÇÕES RECENTES DA KTM PARA VENCER E LIDERAR O MUNDIAL

FOI MESMO ATÉ AO FIM, mas o resultado foi o previsível, para gáudio dos muitos fans aqui e em todo o mundo: Miguel Oliveira dominou a corrida de Moto2, na República Checa, que acabou numa luta titânica entre o português da KTM e Luca Marini, com Bagnaia, até então líder do Campeonato, espectador a certa distância em terceiro... Nas 2 curvas finais, Miguel jogou as trajetórias na perfeição para se encontrar por dentro de Marini e vencer... e comanda agora o Campeonato por 2 pontos sobre Bagnaia!

Já fora do pódio, ficaram, a seguir, Baldassari, Vierge e Binder, o que, com Lowes em 9º, fez um excelente resultado para a KTM! //



“Mike, the Bike”

CONSIDERADO COMO UM DOS MAIORES PILOTOS DE MOTOS DE TODOS OS TEMPOS, MIKE HAILWOOD TEM NOVO LIVRO SOBRE A SUA CARREIRA, TUDO NO ANO EM QUE SE COMEMORA A PRIMEIRA VITÓRIA AOS COMANDOS DE UMA DUCATI.

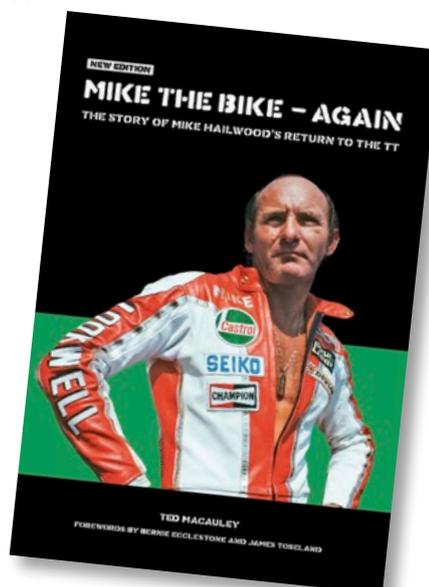
CHAMA-SE de “78 Comeback Special: Mike Haillwood” e é uma das mais aguardadas obras a ser lançada este ano.

Numa altura em que comemoram os 110 anos das corridas de TT na Ilha de Man, John McGuinness irá desfilar naquele traçado aos comandos de uma Ducati que pertencera a Mike Haillwood e com a qual o piloto venceu no traçado britânico.

A família de Mike Haillwood estará presente na sessão de abertura do TT Classic, no desfile a realizar em Agosto próximo, sendo que a Ducati do malogrado piloto virá propositadamente de Nova York, onde costuma estar exposta na colecção privada de Larry Auriana.

Quanto ao livro em si, este retrata essencialmente o regresso de Haillwood às competições no TT da Ilha de Man depois de onze anos de ausência. Recorde-se que “Mike The Bike” utilizou uma Ducati V-Twin privada, tendo batido de forma clara as Honda de fábrica de Phil Read e John Williams.

O livro foi escrito pelo seu manager e amigo Ted Mcauley. //



Hugo Basaúla continua a vencer!

DUAS SEMANAS DEPOIS DE TER SIDO ARREDADO DE MAIOR PROTAGONISMO NA RONDA DE ABERTURA DO CAMPEONATO NACIONAL DE SUPERCROSS, HUGO BASAÚLA CONSEGUIU NA POUTENA UMA NOITE PERFEITA QUE O LEVOU NÃO APENAS À DESEJADA VITÓRIA MAS IGUALMENTE AO PERSEGUIDO PRIMEIRO LUGAR DO CAMPEONATO NACIONAL.



DUAS SEMANAS depois de ter sido arredado de maior protagonismo na ronda de abertura do campeonato nacional de Supercross, Hugo Basaúla conseguiu na Poutena uma noite perfeita que o levou não apenas à desejada vitória mas igualmente ao perseguido primeiro lugar do campeonato nacional.

Pela 39ª vez a localidade da Poutena, uma das mais conhecidas e com mais tradição e história na disciplina em Portugal, recebeu uma prova elegível para o campeonato nacional e com a ausência de Paulo Alberto, que venceu a ronda de arranque, por estar em mais uma etapa do campeonato brasileiro a liderança do campeonato estava em aberto para ser discutida entre os restantes pilotos do pelotão luso.

Um pelotão que surgiu reforçado com a presença do britânico Adam Chatfield, que já em 2017 tínhamos visto aquando da prova realizada em Fafe e que trás sempre rapidez para poder discutir o protagonismo em qualquer prova como ficou claro logo nas voltas rápidas (Red Bull Flying Laps) quando ficou a pouco mais de sete décimas de Basaúla, o mais rápido nesse duelo realizado no Crossódromo do Areeiro – Nelson Alves.

Embalado pela vitória conseguida na semana anterior numa das provas do campeonato espanhol de Supercross, o campeão nacional dominou por completo a noite da Poutena vencendo desde as Flying Laps até ao fecho da jornada onde liderou todas as voltas de ambas as corridas para garantir a pontuação máxima e a subida ao topo da classificação do campeonato. Uma vitória que confirma a sua candidatura ao ceptro antes das derradeiras duas rondas do ano, rumando a

Fafe com 12 pontos de vantagem sobre Diogo Graça e 22 para Renato Silva.

Diogo Graça esteve em excelente plano rumo à vitória na primeira corrida SX2 e depois de ter estado igualmente em Espanha para vencer em SX2. Vitorioso na primeira ronda perdeu no entanto o degrau intermédio de pódio na derradeira volta da primeira final quando viu a corrente de transmissão da sua moto ceder impedindo-o de ser igualmente primeiro na classe. Aproveitou Adam Chatfield, a recuperar desde o sexto posto na primeira das 16 voltas realizadas e levando consigo para o pódio Ricardo Freire, o melhor em SX2 na frente de André Sérgio e Diogo Graça.

Na segunda corrida foi Renato Silva quem primeiro seguiu Basaúla, posição que perdeu na quarta volta para Chatfield. Lá na frente Basaúla tinha de novo o ritmo para assegurar mais uma vitória, Chatfield estava em segundo e Diogo Graça tentava esquecer o desaire da primeira corrida ao subir ao terceiro posto na sexta volta para subir de novo ao pódio, agora na frente de Ricardo Freire – que somou os pontos necessários para se tornar no 19º piloto a vencer a classe SX2 sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal – e Renato Silva.

Uma grande noite de Supercross, com forte adesão popular e que viu igualmente Fábio Costa e Rúben Ferreira dividirem as vitórias nos Iniciados – Costa não pontuou na segunda manga e Ferreira venceu a geral – Sandro Lobo venceu de novo ambas as mangas em Infantis B para manter a invencibilidade na classe e Leonardo Gaio e Duarte Pinto foram os melhores em Infantis A, subindo Pinto ao degrau mais alto do pódio. //



Ducati Panigale V4 S à venda

TERMINADA A DUCATI WORLD WEKEEND, A MARCA DE BOLONHA COLOCOU À VENDA, EM LEILÃO NO E-BAY, AS PANIGALE V4 S QUE COMPETIRAM NA “RACE OF CHAMPIONS”.

O DESTAQUE dos três dias da WDW foi a “Race of Champions”, a Corrida dos Campeões. Dovizioso, Lorenzo, Petrucci, Miller, Davies, Melandri, Rinaldi, Pirro, Abraham, Rabat e Forés – sem esquecer um campeão que fez história com a Ducati, Troy Bayliss, foram os competidores num embate excitante aos comandos de motos Panigale V4 S de edição limitada.

As doze motos em competição – uma série limitada – foram a leilão público no eBay. Para os fãs, foi um sonho tornado realidade: o leilão abriu às 18.00 de sábado 21 de julho e encerrou às 18.00 de sábado 28 de julho. Para acompanhar esta venda especial, o eBay preparou uma Ducati Store com um tema dedicado à “Race of Champions”.

Cada moto apresentava uma decoração e grafismo individuais dedicados ao seu piloto, com esquemas de cores que foram buscar a sua inspiração às motos usadas nas corridas de MotoGP ou SBK.

Nas motos postas em leilão, uma placa colocada na mesa de direção indica o nome do piloto e o seu número de corrida. O seu autógrafo foi escrito em tinta indelével no depósito ainda antes da corrida começar. Um certificado de autenticidade, assinado diretamente por Claudio Domenicali, CEO da Ducati Motor Holding, dá à compra um valor acrescentado. Além do mais, as motos contam com uma série de componentes especiais usados durante a “Race of Champions” e um conjunto completo de peças originais, escape incluído, requeridos para o uso legal em estrada.

Quanto a valores, a moto que foi utilizada por Troy Bayliss foi a que atingiu um valor mais alto, tendo ultrapassado os 120,000 Euros. As restantes Ducati foram licitadas por valores substancialmente inferiores, sendo que a Panigali de Andrea Dovizioso chegou aos 45,100 Euros, enquanto a de Jorge Lorenzo foi vendida por “apenas” 41,500.00 euros. //



Campeão do Mundo de Motociclismo Wayne Gardner no Estoril Classic

DEPOIS DO SUCESSO DA EDIÇÃO DO ANO PASSADO O EVENTO ORGANIZADO PELA CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS, EM PARCERIA COM A RACE READY E O TURISMO DE PORTUGAL, AUTÓDROMO DO ESTORIL E MOTOR CLUBE DO ESTORIL CRESCE EM 2018 COM A INTRODUÇÃO DE CORRIDAS DE MOTOCICLISMO COM ANTIGAS LENDAS MUNDIAIS.

O ESTORIL CLASSIC torna-se assim este ano num dos eventos mais ecléticos do mundo no que diz respeito a desporto motorizado, uma vez que, para além de motos, terá também automóveis – protótipos, turismos e monolugares.

Após a confirmação da World GP Bike Legends, a Race Ready está pronta para anunciar a presença de Wayne Gardner, um dos mais proeminentes pilotos de motociclismo do seu tempo – o australiano competiu na categoria rainha das duas rodas entre 1983 e 1992. Ao longo de dez temporadas de actividade no Campeonato Mundial de 500cc, Wayne Gardner assegurou dezoito triunfos, cinquenta e um pódios, dezanove pole-positions e dezanove voltas mais rápidas, tendo como feito máximo a conquista do título de 1987.

Sempre fiel à Honda, tendo sido piloto oficial durante oito épocas, o australiano tomou parte em cem Grandes Prémios, tendo terminado a sua carreira em 1992 na prova sul-africana.

Para Diogo Ferrão, o líder da Race Ready, a garantia da presença do Campeão Mundial de 500cc de 1987 é uma mais-valia para o evento: “A presença do Wayne Gardner vem engrandecer o Estoril Classic, tornando-o ainda mais

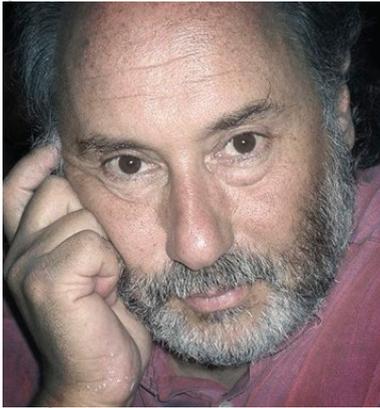


rico, e permite aos adeptos portugueses ver em acção, nas corridas da ‘The Race of the Legends’, e contactar de perto em sessões de autógrafos – ‘Meet the Legends’ – uma das lendas do motociclismo.”, afirmou o responsável máximo da organização.

Para Wayne Gardner, também um dos mentores da World GP Bike Legends, a visita ao nosso país é um momento alto para si, sublinhando a importância de poder integrar o Estoril Classic, que no ano passado motivou a ida de mais de vinte mil pessoas ao Autódromo do Estoril.

“É muito importante, dado que é a primeira visita da World GP Bike Legends (WGPBL) a Portugal, no famoso circuito do Estoril, o que oferece aos adeptos a oportunidade de reviver o passado com os seus heróis. Alguns pilotos estão ansiosos por regressar ao histórico circuito de Grande Prémio onde competiram no passado, ao passo que para outros é um privilégio correr lá. Todos nós estamos ansiosos por podermos estar com a WGPBL no Estoril Classic”, enfatizou o australiano.

Wayne Gardner é o primeiro dos nomes confirmados para a World GP Bike Legends, competição que junta ex-Campeões Mundiais de Motociclismo, seja do Campeonato Mundial de 500cc ou do Campeonato Mundial de Superbikes. Outros já confirmados são o americano três vezes campeão mundial Freddie Spencer, o 8 vezes titulado Phil Read, detentor da Medalha do Império Britânico por serviços ao desporto, Raymond Roche, primeiro piloto a dar à Ducati um título de Superbike em 1990, e Maria Costello, a primeira mulher a competir na Ilha de Man. Nas próximas semanas serão anunciados outros que tornarão o Estoril Classic ainda mais apelativo e emocionante. O evento que se assume como a prova-bandeira do Autódromo do Estoril fará parte do Estoril Classics Week que decorrerá de 2 a 7 de Outubro e inclui a World GP Bike Legends, a Fórmula 1 Classic, o Historic Endurance e o CSS Group 1, o Rally de Portugal Histórico e o Concurso de Elegância ACP 2018. //



Paulo Araújo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Bons velhos tempos NAS SUPERBIKE

Muitas vezes, quando sigo uma prova do Mundial de Superbike na actualidade, dou por mim a recordar os “bons velhos tempos” dos primeiros anos do Campeonato.

Há organizações cada vez mais comerciais que se apressaram a destruir, em nome da profissionalização e da venda dos direitos televisivos, o equilíbrio do Campeonato do Mundo de Superbikes.

Esquecem-se no entanto da componente mais importante, que nos primórdios da modalidade atraía privados de todos os países, pois então, com uma moto decentemente afinada e bem pilotada, lugares e bolsas de prémios atraentes estavam ao alcance de qualquer um... foi assim que apareceram neste campeonato estrelas como Rymer, Fogarty ou Slight, que depois, tendo atraído a atenção das equipas oficiais, fizeram carreira profissional.

Não só as corridas eram espectaculares, frequentemente com 8 pilotos e 6 marcas a lutar pela vitória (nos primeiros anos eram a Honda, a Ducati, a Bimota, a Yamaha, a Kawasaki e a Suzuki) mas o ambiente no “paddock” era de descontração, convívio e ajuda mútua.

Perdi a conta ao número de churrascos para que fui convidado, ou daqueles em que “penetrei”, mas os do clã Pirovano eram efectivamente lendários e inseqüecíveis. Ai conheci Davide Brivio, que agora gere a Suzuki de MotoGP.

De facto muitos dos homens que agora são fulcrais no Mundial de Velocidade vieram desses tempos - Tardozzi, que gere a Ducati, Virginio Ferrari, que primeiro pilotou e depois geriu também a Ducati, Uncini, agora responsável pela segurança dos pilotos na MotoGP, Chris Pyke, da Honda e muitos outros.

A coisa começou algo timidamente em 1988, quando ainda ninguém se conhecia, ou seja, quando os ingleses conheciam os ingleses, os italianos os italianos e por aí fora...

No ano seguinte, 89, era como se fosse uma família a reencontrar-se. Vários mecânicos tinham circulado, e portanto as nacionalidades estavam menos polarizadas. Havia mecânicos Brasileiros, Jugoslavos, Suecos, Irlandeses, além dos habituais Australianos e Kiwis que parecem estar por todo o lado...

A constatar isto, muito mais pilotos portugueses do que o leitor provavelmente possa pensar, iam a provas com alguma regularidade, estou a lembrar-me só assim de caras de alguns nomes como Baptista, Manuel João, Fidalgo, Rui Carvalho, José Pereira, Laranjeira e, nas primeiras provas em Portugal (em 88 e 93, ambas no Estoril) ainda muitos mais. Nessas participaram o Armando Clemente, o Paulo Almeida, o Telmo Pereira, e outros.

Internacionalmente, por alturas de 1990, atingiu-se o que parecia ser um equilíbrio ideal: as equipas de fábrica já (a)pareciam organizadas e tinham uns camiões respeitáveis (o da Ducati que pertencia ao Virginio Ferrari tinha uma janela redonda panorâmica onde se via um pequeno ginásio dentro), mas isso não era garantia de que um Suiço ou um Italiano qualquer, chegado numa modesta carrinha Iveco, não os fosse “aviar” vergonhosamente nos treinos...

A variedade de preparações também era grande, com novidades como os primeiros “shifters”, invenção do alemão Tellert, e muita importância a ser dada a coisas como o fluxo correto do ar dentro das “airboxes”, o reforço dos braços oscilantes, etc.

Por outro lado, a organização ainda era um bocado “ad hoc”: Um ano, em Donington não havia passes, não estavam prontos...

Na prova seguinte, terá sido talvez na Alemanha, a Patricia Batta, da organização, abordou-nos a dizer que finalmente havia passes: "arranjem todos fotos, depressa...!" Claro que ninguém tinha fotos e ficou famosa a história de como as meninas recortaram caras de modelos de revistas, género Cosmopolitan, para "identificar" todos os participantes. Foi assim que a Micaela Fogarty passou o resto do ano com um passe com a foto da Claudia Schiffer.

Nesse tempo nenhum piloto se armava em vedeta, todos conviviam depois das provas, frequentemente com uma cerveja na mão, juntamente com os mecânicos e os jornalistas, tudo ao molho.

Uma vez estávamos em Misano Adriático, muito antes da tragédia Simoncelli, quando o circuito ainda se chamava Santa Monica e a Micaela Fogarty diz-me: "Paulo, tu falas Italiano, não é? Vem jantar connosco para traduzir o menu" - um daqueles pedidos que não têm como se recusar...

E lá fomos! O restaurante não era muito grande: uma sala muito alta sobre o comprimento, de tal modo que ao fundo, tinha uma escada em caracol que dava para uma galeria onde havia mais mesas.

Só reparamos quem estava lá em cima quando começámos a ser bombardeados com bolas de pão. Era o Raymond Roche, um homem a caminho de dar à Ducati o primeiro título de Superbike em 1990, mas um notório vândalo e brincalhão fora da pista. (Como exemplo, em 1993, no Estoril, sendo um apaixonado do golf ao ponto de não ir a lado nenhum sem os tacos, estava a praticar tacadas usando como alvo uma das torres de antenas da SIC para a transmissão em direto...)

No referido caso do restaurante, foi pior ainda, pois estava na mesa com Brian Kreisky, um realizador americano da Sky que foi um dos primeiros canais a interessar-se pelas SBK, além da Telemontecarlo com o imortal Giovanni DiPilo.

Tinha-se, como se costuma dizer, juntado a fome à vontade de comer. Claro que o Fogarty não se ficou, e a escalada de alucinação e diversão foi tal que a coisa teve de ser acalmada quando Roche já estava a abraçar um jarrão de faiança do tamanho dum te-

levisor para o mandar cá para baixo!

Acalmados os ânimos, acabámos por nos juntar todos para café, e o resultado foi ter ficado de boas relações com o Americano, que era daqueles tipos muito extrovertidos e agressivos com quem não me dava antes disso...

Acho que nessa mesma prova (era Verão, estão a ver?) houve uma escalada importante nas guerras de água que se tinham tornado incontornáveis no "paddock", depois das corridas... a coisa tinha começado inocentemente em Donington, com balões cheios para aí com meio litro de água, e tinha progredido para o nível daquelas metralhadoras onde se bomba para criar pressão, e que lançam um jacto a uns 4 metros de distância, e em Misano, alguém, creio que da equipa de Merkel (tinha de ser um americano, não é?) tinha feito um morteiro de ar comprimido que lançava um balão a uns 100 metros de distância!

Pode dizer-se que valia tudo: invadir as carrinhas, usar a balastrada da zona VIP das boxes para bombardear cá para baixo, e o melhor era estar logo em calções para minimizar o estrago ao guarda-roupa. Inevitavelmente, a coisa acabou com a Flaminni, nesses dias a entidade responsável antes da gestão da Dorna, a proibir jogos de água no "paddock".

"A variedade de preparações também era grande, com novidades como os primeiros "shifters", invenção do alemão Tellert.."

As Superbike permaneceram inocentes e informais até 1994, quando uma equipa que fizera alinhar Corser no Mundial de 500 mudou para as SBK... Com ela trouxeram uma grande hospitality, que eram obrigatórias nos Grandes Prémios, que no ano seguinte todos imitaram...

Com as Hospitalitys à porta fechada e a selecionarem quem lá entrava, os italianos voltaram a andar com italianos, os franceses com franceses, o pessoal com blusões Kawasaki só convivia com os da Kawasaki, etc.

Perdeu-se aquele convívio informal dos primeiros anos... tal como acontecera no Mundial de Velocidade talvez duas décadas antes. As coisas nunca mais seriam bem as mesmas...

Pelo menos as corridas, essas mesmo com menos pilotos a lutar pela vitória, continuam ainda hoje a ser espetaculares... //



Faro 2018

Foram 4 dias de festa, convívio e muita animação que marcaram a edição de 2018 da Concentração de Faro!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Tozé Canaveira



Foram mais de 20.000 os motociclistas que rumaram a Faro e participaram em mais uma edição, a 37ª, daquele que é internacionalmente considerado um dos mais carismáticos eventos do motociclismo europeu. Com natural despreocupação, boa disposição e muito civismo, a animação foi grande, e tudo correu como previsto, sem percalços e com atracções para todos os gostos e idades. Jorge Palma, Xutos e Pontapés, Miguel Oliveira, foram apenas alguns dos nomes sonantes que emprestaram um ainda maior colorido a esta verdadeira festa.

O evento contou ainda com um bem recheado "Bike Show" que ao celebrar a sua 27ª edição, primou pelo número, qualidade e criatividade dos participantes, e que muito contribuiu também para o entretenimento dos visitantes. A todos os que com a sua colaboração contribuíram para que tudo tivesse corrido como previsto, aqui fica o merecido reconhecimento. Veja abaixo a nossa seleção de fotos e, se ainda não viu, ou apenas tem vontade de rever, aqui lhe deixamos também todos os links para as diversas galerias de imagens. //





MIGUEL OLIVEIRA
LEVOU UM BANHO DE
MULTIDÃO DURANTE
A SUA SESSÃO DE
AUTÓGRAFOS





REPORTAGEM 37ª CONCENTRAÇÃO DO MOTO CLUBE DE FARO





*A ENTREGA DE
PRÉMIOS DO BIKE
SHOW É SEMPRE
UM GRANDE
ESPECTÁCULO*







» Veja aqui as várias galerias de fotos

- » AMBIENTE NOCTURNO DE 6ª FEIRA
- » AMBIENTE SÁBADO À TARDE
- » AMBIENTE SÁBADO À NOITE
- » MIGUEL OLIVEIRA EM SESSÃO DE AUTÓGRAFOS
- » 27º BIKE SHOW
- » DESFILE DE DOMINGO (VOL. 1/3)
- » DESFILE DE DOMINGO (VOL. 2/3)
- » DESFILE DE DOMINGO (VOL. 3/3)
- » ENTREGA DE PRÉMIOS NO DOMINGO





Paula Kota

MULTAR ou ensinar?

UTive o privilégio de participar na 4ª sessão da ação de “Sensibilização e Prevenção Rodoviária” dirigido aos motociclos, organizado pela UNT em parceria com a CFCA da Escola da Guarda da GNR.

Há muitos anos que ando de moto e confesso que aprendi bastante nesta ação (mesmo o que nem sabia que desconhecia), o que deveria ter aprendido logo no início como motociclista. Lembro-me que quando tirei a carta de condução de motociclos (categoria A), na escola de condução ensinaram-me a mexer na moto mas nunca me ensinaram a CONDUZIR.

Andar de moto (ou de carro) é muito mais do que saber usar os pedais ou o guiador/volante. É aprender a conduzir na estrada, no trânsito, aprender a saber respeitar, aprender as consequências das nossas ações e, principalmente, aprender a minimizar os riscos.

Foi exatamente esta a mensagem que nos passaram, incluindo o treino prático que tivemos oportunidade de realizar. E digo mais: Têm a mesma paixão pelas motos, falam a nossa linguagem. E sabem do que estão a falar. Fantástico !!!

Descobri que os guardas-instrutores se disponibilizaram para esta ação em regime pro-bono, o que em linguagem corrente significa “por amor à camisola”. Sabiam que quando lançaram este curso hou-

ve mais de um milhar de inscritos?

Vou então colocar uma questão:

Se o Estado dispõe de pessoal qualificado para realizar este tipo de ações, porque não incentivar uma verdadeira prevenção rodoviária e colocar a GNR a proteger/sensibilizar os cidadãos com este tipo de iniciativas?

Todos temos consciência que os agentes da autoridade, na generalidade, são mal compreendidos pela população. Não me admira. Mas entristece-me. Existem excelentes profissionais que poderiam partilhar o seu conhecimento e mostrar aos condutores uma CONDUÇÃO EM SEGURANÇA. Certamente ficaríamos todos com uma perceção diferente da atual que se resume às operações Stop e à “caça à multa”...

Este tipo de iniciativa, que para além dos motociclos poderia ser também implementado para outros veículos, são do maior interesse para todos os condutores, quer para os que querem preservar a sua integridade física, quer para quem não quer perder pontos na carta de condução.

Talvez fosse um bom meio para reduzir a sinistralidade. Talvez fosse uma boa forma de evitar acidentes e feridos na estrada. Talvez o Governo poupasse uns milhões de Euros no SNS e na Segurança Social e nós, motociclistas e contribuintes, agradecíamos.

Por favor Senhores Ministros, pensem nisto! //

"Este tipo de iniciativa, que para além dos motociclos poderia ser também implementado para outros veículos..."



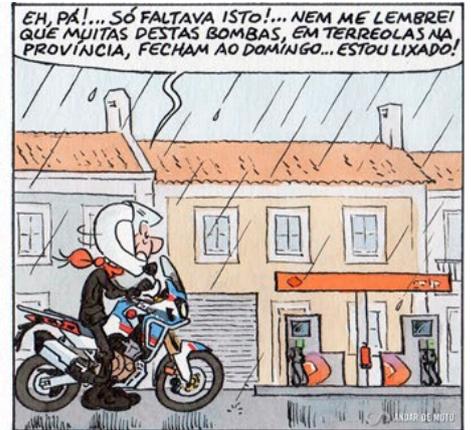
Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO



MOTOS USADAS

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



ANDAR DE MOTO



Ana Amorim Dias

Escritora, advogada, empresária e motociclista

Não foram **AS MOTOS**

O que me fez ser motociclista não foram as motos, disso não me restam dúvidas; foram as pessoas simples, livres e inteiras que normalmente as comandam.

Por mais que certas visões mecânicas me deslumbrem os sentidos; por mais que os sons de alguns motores me ponham o sangue a ferver e por mais que as voltas que dou a sós na minha deliciosa montada me devolvam sempre a energia vital, foram os motociclistas que me fizeram querer ser como eles.

E conheço muitos. Novos e velhos; alguns apenas fieis a uma marca, outros menos absolutistas. Conheço-os na versão masculina e feminina, de muitos países e vários continentes; uns com centenas de milhares de quilómetros nos quadris, outros, mais modestos, apenas adeptos das pequenas voltas. Conheço muitos independentes e outros tantos pertencentes a clubes cujas cores e insígnias vestem como quem enverga o sangue de uma família que se escolhe e

pela qual se dá a vida se preciso for. Conheço-os: os bonzinhos, os bonzões, os maus e os mauzões também, daqueles que assustam até que os conhecemos um pouco melhor e ganhamos anjos da guarda.



Seja na normalidade dos dias ou nas icónicas concentrações, vou constantemente conhecendo homens e mulheres que são melhores por amarem motos e o que elas representam; pessoas maiores, mais humildes, mais humanas, mais épicas e resilientes, que são assim com a mesma naturalidade com que se percorrem as curvas depois de nos fundirmos com as máquinas.

Reconheço que não se pode negar a existência de criminosos que também andam sobre duas rodas mas, tendo-me tornado numa melhor versão de mim por querer

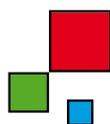
ser como a generalidade dos motociclistas, não me posso permitir o silêncio enquanto a comunicação social se empenha a formatar a opinião pública na pintura de uns por todos. //

N100₅**#NOLANRIDERS
ON TOUR**

MARCO 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**Nolangroup**

made in Italy, made in Nolan



BE #NOLANRIDERS