



MOTO MORINI

*Regressa
a Portugal*

» TESTES

SYM CRUISYM 125

INDIAN SCOUT BOBBER

» NOVIDADES

KAWASAKI NINJA ZX-10R

INDIAN 2019

» HISTÓRIA CAPACETES BELL

» CONCENTRAÇÃO GÓIS 2018



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

Vou ali comprar caramelos!

Por acaso não gosto de caramelos. Nunca gostei. Mas uso-os como desculpa para fazer visitas frequentes a terras de “nuestros hermanos”. Foi o que fiz recentemente.

É que apesar de não gostar de caramelos, gosto das canhas, do vinho e da cidra. Sou fã do Jamón, das Setas, dos Solomillos e dos Mariscos. Os queijos também não são maus de todo e até mesmo o café serve para provar que a tradição já não é o que era, pois por terras de León, Aragón ou de Castela, da Extremadura, das Astúrias, da Andaluzia, ou da Galiza, já se consegue beber um bom café em qualquer parte. Basta dizer que o queremos à portuguesa!

Mas para além das paisagens e da incrível quantidade de monumentos visitáveis, o que gosto mesmo de Espanha é da gasolina, em média 30 cêntimos por litro mais barata do que a nossa, e geralmente abastecida por alguém que não eu próprio, como também era costume antigamente por cá, antes de os combustíveis começarem a ser vendidos em pré-pagamento, em supermercados com serviço de cafetaria, cujos funcionários estão mais interessados em tirar cafés e vender pastilhas e chocolates em promoção, do que em ligar o compressor de ar para que se possa verificar a pressão dos pneus.

“...poder fazer tiradas de mil quilómetros num só dia, sem ser roubado nas portagens das auto-estradas.”

E gosto também das estradas, na sua generalidade bem asfaltadas e sinalizadas. E sobretudo adoro, caso seja necessário, poder fazer tiradas de mil quilómetros num só dia, sem ser roubado nas portagens das auto-estradas. É que por lá são gratuitas na sua grande parte, e ainda assim ligam as principais cidades do país, formando uma rede invejável, e que além de bom piso, têm condições fantásticas para quem viaja, que pode delas entrar e sair frequentemente para abastecimento, reconhecimento, ir fazer umas curvas ou para descanso, sem ter que me sujeitar a ser novamente assaltado, como por cá, nos bares e restaurantes hiper-inflacionados, das respectivas áreas de serviço.

Diz-se que de lá, de Espanha, não vem nem bom vento nem bom casamento, mas constatando a realidade, olhando para o desenvolvimento das grandes cidades, para a animação até dos mais pequenos lugarejos, com as esplanadas cheias de pessoas, as ruas cheias de comércio tradicional e os restaurantes, que na sua esmagadora maioria não têm televisões, muito menos a passar jogos de bola, cada vez me convenço mais que o esforço do nosso Afonso Henriques foi inglório. Ou então não, porque assim sempre tenho um bom sítio para ir dar umas belas voltas de moto! //



Honda com forte presença na 13ª edição do Glemseck 101

PARA A EDIÇÃO DE 2018 A HONDA PREPAROU UMA MOTO ESPECIAL PARA MICK DOOHAN PARTICIPAR NA PROVA PARA CONVIDADOS "SPRINT INTERNATIONAL"

O **FESTIVAL GLEMSECK 101** é um evento motociclístico europeu que já vai na sua 13ª edição, e decorre anualmente em Leonberg, Alemanha, onde recebe dezenas de milhares de visitantes que representam toda a cena motociclista da actualidade, mas que vivem o "Espírito 101" durante todo o fim-de-semana.

Até à década de 1960, as grandes lendas das duas e das quatro rodas do desporto motorizado participavam de forma acérrima em corridas na lendária pista de Solitude, traçada à volta de Glemseck.

O festival Glemseck é, por isso, sinónimo da tradição mais pura do desporto motorizado na Alemanha.

Actualmente o festival Glemseck 101 é um evento de três dias que procura manter viva esta tradição

e levá-la a uma audiência cada vez maior. Com entrada livre para os visitantes, o festival está aberto à participação de todas as marcas e "personagens" de todos os quadrantes da cena motociclista.

O ponto central é um paddock com cerca de 1,2 km de comprimento e a "International Village" composta por stands de personalizadores e de motoclubes de toda a Europa. Este encontro único junta a história das corridas de Glemseck, patrocinadores e concessionários locais, à atração das provas de velocidade em moto, de 1/8 de milha, e música ao vivo, durante todo o fim de semana.

Para a edição de 2018 a Honda preparou uma moto especial para Mick Doohan, que assim vai participar no evento e participar na prova para con- >>



vidados "Sprint International" de 1/8 de milha aos comandos de uma CB1000R

Seis modelos Honda personalizados, três baseados na gama atual e três clássicos personalizados, que têm por base modelos míticos do passado da Honda:

A CX500 - com seu motor V-twin de montagem transversal - já há muito que tem sido um dos modelos favoritos dos estúdios de personalização e a versão aqui apresentada foi criada por Michael Michael da Libra Coachworks (Dartford, Reino Unido) é um exemplo extraordinário deste tipo, plena de pormenores fabricados à mão, desde o banco de costuras cruzadas à ponteira de escape "signature".

A CB750 é outro dos modelos há muito favoritos do domínio Custom devido ao seu estatuto de primeira superbike de produção em massa. A Kaspeed Customs (o pai e os seus dois filhos da família Karsten) gastou mais de 200 horas de trabalho na sua Kaspeed CB750 fabricada à mão; com recurso a um software CAD 3D, criaram um efeito belo e equilibrado, com um novo guarda-lamas dianteiro em alumínio, um depósito de combustível personalizado e alongado e um banco clássico tipo café racer.

A terceira clássica da Honda é uma recriação da Gold Wing de 1.000cc, que viu a luz do dia na década de 70 do século passado, então um modelo naked. Fabricada pelo holandês Roy Holtman, esta versão personalizada para Glemseck sublinha a simplicidade da Gold Wing original de quatro cilindros, com banco e depósito personalizados, escapes duplos 2-2 e uma bagageira "tipo militar" que vem confirmar as aptidões turísticas que a Gold Wing original depressa arrecadou.

As restantes três motos tem por base modelos da gama atual da Honda:

A Monkey provou ser um sucesso instantâneo desde que regressou à produção da Honda neste Verão, e este ano, para o festival de Glemseck 101, Dirk Öhlerking do estúdio de personalização alemão Kingston Customs deu mais ênfase à vertente offroad da Monkey graças a uma roupagem Flat-Tracker.

A sua Monkey Tracker exhibe uma série de personalizações, incluindo um quadro modificado, guidador estilo flat-tracker, banco fabricado à mão, novo escape, poisa-pés oriundos de uma Elsinore 125 de 1976 e esquema cromático dourado e tricolor.

Outra adição à gama da Honda de 2018 - a CB1000R - estará presente em Glemseck em duas versões personalizadas. A primeira - denominada CB1000R Neo Daemon - foi desenvolvida na Alemanha pelo preparador Jens Kratschmar, com acabamentos refletores impressos em vinil, escape exótico em branco esmaltado e novos componentes ao nível do guidador, manetes, linhas de travão, piscas e pneus.

A segunda foi criada pela equipa Honda Racing no Reino Unido com vista a participar na prova "Sprint International" pelas mãos do experiente Mick Doohan, 5 vezes Campeão do Mundo de Motos GP de 500 cm³.

Com as suspensões Öhlins da Fireblade SP, escape Akrapovic, travões Brembo, embraiagem e braço oscilante personalizados, acessórios Rizoma e uma bonita cor dourada/tricolor, a Glemseck CB1000R exhibe todas as fortes características desportivas e de performance da moto roadster "Neo Sports Café" exclusiva da Honda.

Estes seis modelos representam uma mistura eclética que abrange as décadas e a amplitude da gama de produtos da Honda, ao mesmo tempo que sublinha a máxima de Soichiro Honda que "A verdadeira felicidade está na conclusão do trabalho usando o nosso próprio pensamento capacidades". //



Ace Café faz 80 anos

O FAMOSO ACE CAFÉ, SITUADO NA ZONA OESTE DE LONDRES, CELEBRA AO MESMO TEMPO OS SEUS 80 ANOS E OS 25 DA SUA REABERTURA.

O PONTO DE ENCONTRO das motos na zona Oeste de Londres estabeleceu-se em 1938 e nas décadas seguintes tornou-se lendário. Nos anos setenta, no entanto, decaiu e acabou por ser uma casa de pneus durante as décadas seguintes, até reabrir em 1993.

Assim de 7 a 9 de Setembro, o lendário Ace Cafe celebra o seu 80º aniversário com a 25ª reunião anual, que se replica em Brighton, outro conhecido ponto de encontro das duas rodas.

Realizando-se ao vivo, o evento conta com a participação nas celebrações no Ace e em Brighton, do baterista dos Stray Cats, o Americano Slim Jim Phantom, considerado por muitos o melhor baterista de rock n'roll, com mais de 30 milhões de vendas de discos. Slim Jim abre o espetáculo no Ace no Sábado, 8 de Setembro.

Com o convidado de honra da Ilha de Man Conor Cummins e a Blaze Wear, a lançar a sua nova gama Motor Wear, o programa completo de fim de semana inclui Passeios, Prémios, o Ace Day Brighton, o Brighton Burn Up, um passeio do Ace até a famosa orla de Brighton e milhares de motociclistas do Reino Unido, Europa e uma miríade de diversos lugares a juntar-se à animação. //



CADEADO KOVIX KD6 - MAIS SEGURANÇA NO ESTACIONAMENTO

**AUMENTE A SEGURANÇA DA
SUA MOTO CONTRA ROUBO OU
EVENTUAIS ABUSOS.**

**O ESPECIALISTA EM SISTEMAS DE SEGU-
RANÇA**, Kovix, apresenta mais uma solução no
mercado dos cadeados de disco, que permite au-
mentar a segurança da sua moto, no dia-a-dia.

Trata-se do cadeado de disco com alarme, Ko-
vix KD6, um acessório forte e robusto, com sen-
sores de movimento e impacto.

O alarme de 120dB é um dissuasor exímio dos
amigos do alheio, alimentado por uma pilha de
lítio de longa duração, a par do corpo robusto,
à prova de água e a um pino em aço inoxidável.

Fabricado em liga de zinco, com uma fundição
de elevada qualidade e dotado de um canhão
de abertura de segurança máxima, o cadeado
de disco Kovix KD6 é 100% à prova de ferrugem.

A sua instalação é extremamente fácil e rápida,
com recurso a um sistema de fecho por pressão
que permite seleccionar a função de alarme.

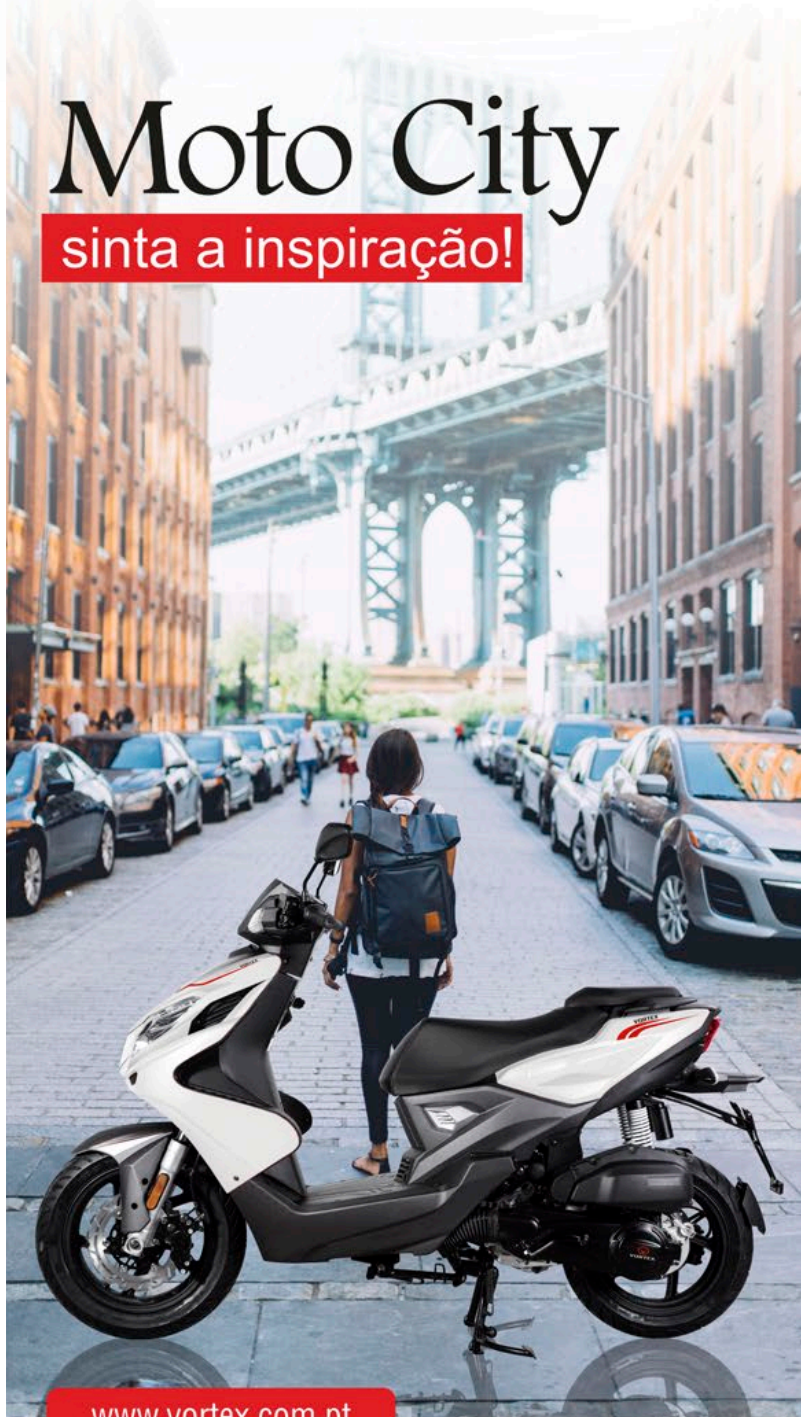
O cadeado de disco Kovix KD6 vem equipa-
do com duas chaves de alta segurança, e uma
bolsa têxtil para arrumação. Está disponível nas
cores prateado, verde fluo e preto, por um P.V.P.
recomendado de 59€.

Para mais informações, contacte a Golden Bat,
o importador oficial da Kovix para Portugal. //



Moto City

sinta a inspiração!



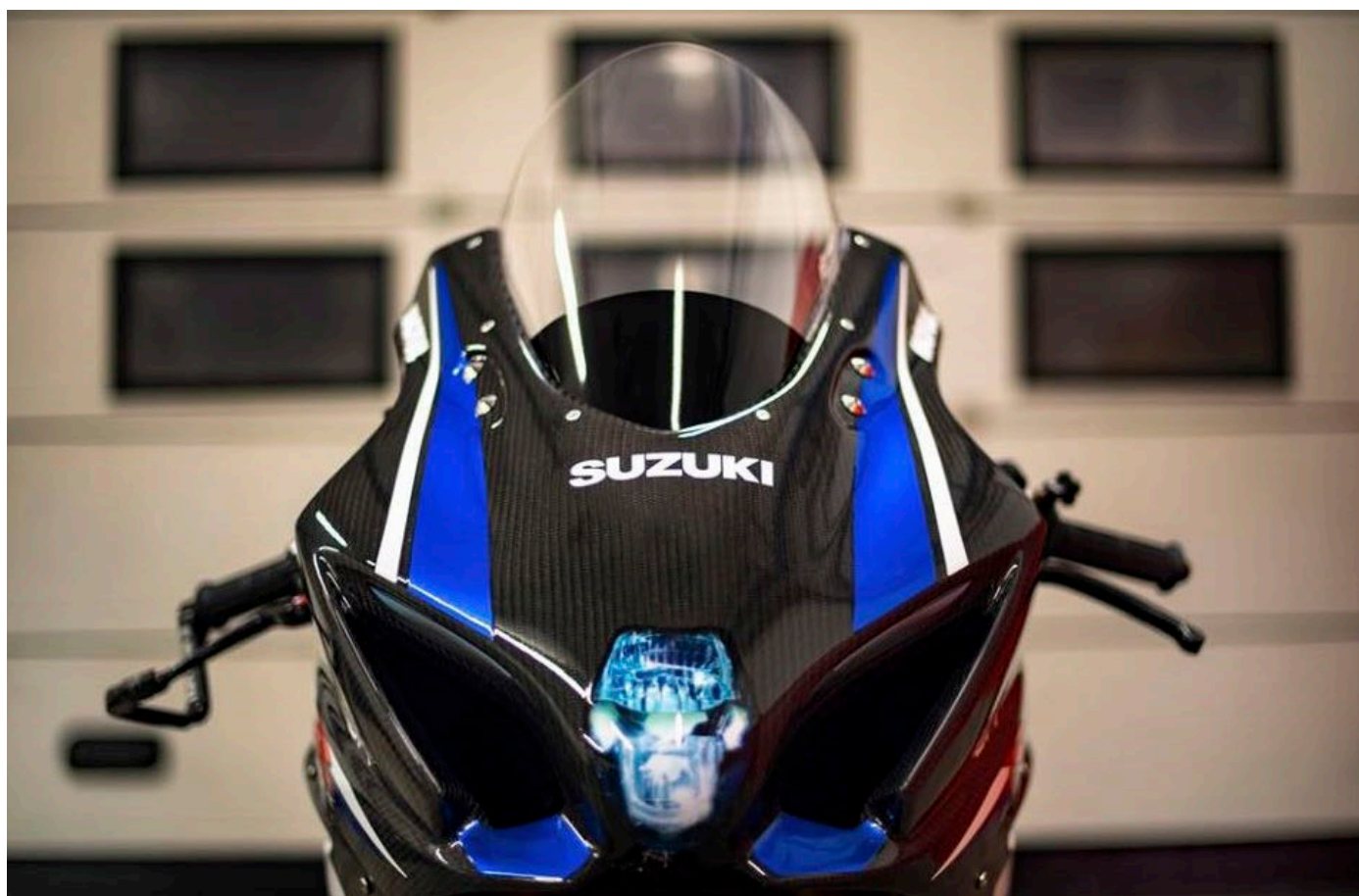
www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



Suzuki revela surpresas para 2019

NUMA ALTURA EM QUE AS MARCAS CONTINUAM A APRESENTAR AS ALTERAÇÕES E OS NOVOS MODELOS QUE VÃO TENTAR CONQUISTAR O MERCADO DE 2019, CHEGA A VEZ DA SUZUKI REVELAR ALGUMAS SURPRESAS.

NA FOTO ACIMA, PUBLICADA originalmente na página do facebook da Suzuki Itália, é reconhecido o modelo da GSX-R1000R redesenhado em carbono e pronta para as pistas, acompanhada das hashtags #spotted #suzuki #suzukimoto #2019 #staytuned #motogp.

É visível que a Suzuki está a trabalhar para que a sua posição no campeonato do MotoGP seja melhorada, por isso esperamos novidades em breve, do que pode vir a ser um modelo revelação.

À semelhança de modelos mais sofisticados das marcas concorrentes como a Yamaha YZF R1M, a Kawasaki ZX-10RR, a BMW HP4 Race, a Ducati 1299 Superleggera e a Honda Fireblade SP2, a Suzuki poderá adotar o modelo de pista para ser comercializado, mesmo que o valor de venda ao público seja obviamente mais elevado, comparado com outros

modelos.

Para além da nova GSX-R de pista, existem mais novidades, ou rumores, no que toca à Suzuki e entre elas estão os famosos nomes Katana e Hayabusa.

No final de 2017, como então publicámos, a Suzuki revelou planos de uma GSX-700T um novo futuro modelo com motor turbo.

E há poucos dias foi publicado no canal oficial da marca no YouTube, um teaser denominado Feel the Edge - INTERMOT Teaser Phase 1, (pode ver o vídeo acima) que pode muito bem chamar a atenção para a revelação deste novo modelo no próximo salão de Colónia, no início do próximo mês de Outubro de 2018.

O vídeo, ao mostrar a forja de uma espada, não deixa de nos fazer pensar que é uma evocação do mítico nome Katana que, provavelmente não sendo »

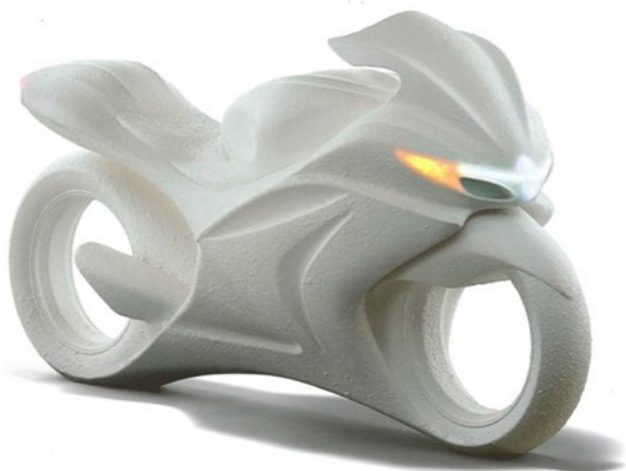
por acaso, já foi alvo em Março de 2018 de um pedido de registo de patente!

Também há vários anos que se espera o regresso da famosa e futura Hayabusa, mas enquanto esta espera desassossega o mercado das turístico-desportivas, a Suzuki anuncia o fim da venda do antigo modelo.

Recentemente a marca revelou que todos os seus modelos de motas que não cumpram as atuais regras e homologações da normativa Euro 4, como por exemplo a GSX-R600, a GSX-R750 e a Hayabusa, só podem de ser vendidas até ao final do ano corrente.

É então que ficamos pasmados pelo facto do símbolo da Hayabusa ter, também ele, sido registado pela Suzuki, obtendo assim a patente para ser utilização em futuros veículos, e outros produtos de moda e merchandising.

Este novo logotipo de que a Suzuki se apode-



rou é muito semelhante ao da antiga Hayabusa, e será utilizado em vários mercados desde o motorizado, à roupa e joalheria. Coloca-se então uma questão óbvia que anseia uma resposta urgente: Porque irá a Suzuki utilizar uma marca alusiva a uma mota que foi descontinuada?

Os mais crentes acreditam que uma nova GSXR-1400 Hayabusa vai ser apresentada ao mercado como modelo de 2019, ano em que se completam 20 anos do lançamento no mercado da primeira Hayabusa (1999). Provavelmente já num dos próximos salões internacionais, em Colónia ou em Milão, onde a imagem estilizada duma Suzuki Concept GSX (ver abaixo) tem vindo a ser mostrada nos últimos anos. Por agora, só nos resta cruzar os dedos e esperar por mais revelações oficiais da marca. //

Moto Emotion

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

NAKED 125cc




VORTEX
Motorcycles



Triumph Coast2Coast 2018: do Mediterrâneo ao Atlântico!

UM EVENTO SOB A FORMA DE “RAID”, QUE PROMETE EMOÇÕES ÚNICAS, COM INSCRIÇÕES ABERTAS A PARTICIPANTES DE PORTUGAL E ESPANHA.

O “COAST2COAST” é um novo desafio promovido pela Triumph que promete emoções únicas. O espírito de aventura, o desfrutar dos quilómetros percorridos, e todas as sensações positivas típicas de quando quando se viaja de moto... aliados a um pouco de estratégia e espírito de equipa, são a fórmula que anima o “Coast2Coast”, o novo raid promovido pela Triumph.

Este evento realizar-se-á nos dias 19 e 20 de outubro e vai ligar a cidade de Valência, na costa do Mediterrâneo, a Lisboa, com término em Cascais, frente ao Oceano Atlântico, com passagem Madrid, bem no centro da Península Ibérica.

A prova, tipo rali-paper, pode ser realizada a solo

ou em equipas de 3 ou 5 motos, onde apenas uma terá de ser obrigatoriamente Triumph.

Escolher o melhor trajecto para cumprir os Travel Point (TP) enunciados, somar pontos e chegar ao fim das etapas é a orgânica mais simples que se pode imaginar para garantir muita animação e bom convívio.

No final, todos os que concluírem a prova terão um reconhecimento especial, enquanto “finishers”. Haverá também prémios para os melhores.

As inscrições, limitadas a 100 motos, já estão abertas e podem ser feitas no site oficial do Triumph Coast to Coast 2018, onde também se poderá recolher informação adicional ([clique aqui](#)). //

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)**



Feher Helmets: Capacete com Ar Condicionado para Motociclistas

UM SONHO DE TODOS OS MOTOCICLISTAS, NO VERÃO, É PODER ANDAR DE MOTO SEM QUE A TRANSPIRAÇÃO FAÇA DO CAPACETE UMA ALMOFADA DE SUOR. CERTO?

A FEHER É CONHECIDA no mercado automóvel por ser a empresa responsável pelo ar condicionado que equipa os assentos de marcas como a Rolls Royce, Bentley, Ferrari, GMC e Lexus, mas o seu CEO e fundador, Steve Feher, decidiu dar um novo passo na sua tecnologia e criar a Feher Helmets.

Trata-se duma empresa que trabalha exclusivamente para os motociclistas dos dias de hoje e que pretende responder às necessidades de uma condução segura e confortável. A Feher Helmets nasce assim da necessidade de responder a um dos maiores desejos dos motociclistas: ter um capacete com ar condicionado.

O Feher ACH-1 é o primeiro e único capacete com ar condicionado, que funciona através de uma tecnologia termoelétrica silenciosa e independente,

que em conjunto com o Tubular Spacer Fabric, um tecido especial e patenteado pela Feher Helmets, distribui uniformemente por todo o capacete, o ar filtrado e arrefecido. À semelhança dos capacetes normais, o forro também pode ser removido e lavado.

Mas não pense que vai fazer da cabeça um cubo de gelo, porque o ACH-1 tem um sistema que apenas reduz a temperatura em cerca de 10 a 15°C relativamente à ambiente. Aliás a sensação de frescura não é muito perceptível, mas o sistema consegue aumentar de forma substancial o conforto da condução, sobretudo devido ao facto de ser capaz de evitar a transpiração, e que esta ensope os tecidos do forro. Ao manter a cabeça fresca, todo o organismo reage de forma diferente, aumentando a sensa- >>

ção de conforto.

O sistema de arrefecimento alimenta-se de energia retirada directamente da bateria da moto, pelo que o capacete é fornecido com um cabo de ligação que contém um "jack" separador e um interruptor para ligar e desligar o ar condicionado.

Isto prende-se com o acréscimo de peso de um eventual "pack" de baterias, que teria que ser pesado, além de volumoso, tendo em conta que o sistema consome relativamente bastante energia. Assim, o fabricante consegue manter o peso contido nuns impressionantes 1450 g, valor semelhante ao de muitos capacetes compósitos desportivos.

Fabricado em fibra de vidro reforçada com fibras sintéticas, para ser mais leve e resistente, o capacete da Feher tem também uma viseira anti embaciante e é resistente a riscos.

Já disponível na América, por um preço de 549 dólares, o Feher ACH-1 tem homologação DOT e ECE, e está disponível em tamanhos que vão do XS ao 2XL.

Que tenhamos conhecimento, ainda não está disponível em Portugal. Mas pode sempre contactar o fabricante (clique aqui). //



Moto Vintage

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

CAFE RACER

125cc




VORTEX
Motorcycles



Lés-a-Lés Off-Road 2018 com muitos estrangeiros à descoberta de Portugal

MACEDO DE CAVALEIROS, CASTELO BRANCO, MONSARAZ E ALBUFEIRA VÃO SER ALGUNS DOS CENÁRIOS QUE VÃO PODER DESFRUTAR ENTRE 26 E 29 DE SETEMBRO 2018

COM O ENCERRAMENTO definitivo das inscrições na segunda-feira, dia 3 de Setembro, começa a ganhar forma o pelotão que, de 26 a 29 de Setembro, vai atravessar Portugal de Lés-a-Lés, de Macedo de Cavaleiros a Albufeira, fugindo ao asfalto das estradas nacionais, em prol dos estradões e outros caminhos de terra batida.

Aventura organizada pela Federação de Motociclismo de Portugal e que, depois do sucesso registado em anos anteriores, garantiu já a presença de quase meia centena de moto-turistas oriundos do estrangeiro para esta que é a sua 4.º edição.

Uma prova da bem-sucedida divulgação do even-

to que, sem qualquer espírito competitivo ou classificação, leva em caravana 350 participantes onde se incluem, pelo menos: 31 espanhóis, 4 franceses, 3 suíços, 1 alemão, 1 belga, 1 inglês e 1 luxemburguês, além de 7 portugueses que vivem no estrangeiro e que não perdem a oportunidade de ver o seu País de uma forma bem diferente.

Os caminhos menos conhecidos foram os escolhidos para descobrir os locais mais recônditos de Portugal, ao longo das três etapas que completam o traçado que inclui pernoita em Castelo Branco e Monsaraz, antes de terminar esta que é a maior aventura moto-turística nacional em fora-de-estrada, e que liga os extremos norte e sul do nosso mapa continental.

Destinado aos fãs do mototurismo em todo-o-terreno, o 4.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road é um evento de turismo/aventura, surgindo como uma oportunidade exclusiva de desfrutar da condução em fora de estrada, aproveitando em simultâneo a tranquilidade e as mais belas paisagens, sempre dentro de uma condução relaxada, sempre por percursos de exigência técnica muito acessível. //

AIROH COMMANDER: O ON-OFF ROAD

**AUMENTE A SEGURANÇA DA
SUA MOTO CONTRA ROUBO OU
EVENTUAIS ABUSOS.**

O **MERCADO DE ACESSÓRIOS** tem actualmente uma larga quantidade de produtos, seja para andar na estrada, seja fora dela. Depois existem aqueles produtos que servem os dois propósitos, sendo que o Airoh Commander é um deles, pois apresenta 3 configurações possíveis.

Fabricado num composto de alta performance, existem dois tamanhos de calotas: uma para os tamanhos SX, S, M e outra para os tamanhos L, XL e o XXL.

Graças ao sistema de ventilação existente, o condutor pode sentir a aragem própria de quem gosta de andar de moto, sem menosprezar a segurança.

A viseira com campo de visão alargado, é resistente a riscos e aos raios UV, incluindo também uma viseira solar.

À semelhança do que acontece com praticamente todos os actuais capacetes, também o Airoh Commander tem um forro amovível e lavável e pinlock incluído. Existe ainda um suporte para colocar a Go Pro, para mais tarde recordar os passeios dentro ou fora dos tradicionais mapas de estrada.

No que toca à paleta de cores, estas vão desde cores sólidas como o branco, preto mate, amarelo gloss, laranja gloss e vermelho gloss, e decorados. O custo do Airoh Commander, comercializado no nosso país pela Salgadosmoto situa-se entre os 369 e os 399,75 euros. //



Moto Adventure

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL

125cc




VORTEX
Motorcycles



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

FOGE que é pendura!

Tenho medo de andar à pendura! Assumo! Como é que isso é possível tendo em conta que ando de mota todo o ano? Pois não sei!

Sempre que me sento à pendura, fico nervosa e ansiosa, desconfortável, tensa, faz-me confusão não ver a estrada, tenho sempre a sensação que estou demasiado perto de tudo e que a velocidade é altíssima. Circular no meio dos carros é um pânico.

Mas isso é uma parvoíce!

Sim. Mas não consigo evitar, mesmo tentando todas as dicas e “terapias” generosamente dadas pelos amigos e companheiros de viagem:

- Relaxar: Não dá.
- Fechar os olhos: Ainda é pior.
- Levar música: Nem a oiço. Só consigo pensar que nunca mais chego ao destino.
- Apreciar a paisagem e pensar noutra coisa: Não dá. Em parte do caminho sigo a dica dos olhos fechados, em outras tento distrair-me com o meu reflexo no capacete do condutor que mostra a minha cara de pânico (para não dizer outra coisa).
- Deixa fluir: Impossível. Nada flui. Andar no IC19 a 40/h assemelha-se a um qualquer desporto radical perigoso de alta adrenalina, daqueles que experimentamos uma vez e já chega.

- Andar com pessoas de confiança: É igual. Independentemente de ter 2 meses de carta ou 40 anos de experiência.

Dito isto, tenho a maior consideração por todos os penduras. Para mim são pessoas fortes e destemidas, que aguentam a dureza daqueles assentos altamente

desconfortáveis com um sorriso nos lábios, que aceitam a terceiros no caminho, que tiram fotos, que quase fazem o pino com a maior facilidade, e que saem de cima da mota com um ar descontraído de quem esteve a última meia hora deitado num sofá topo de gama e que até gostou da experiência.

É piéguice a mais da minha parte? Provavelmente sim. É quase impossível não me sentir meio “alien” quando todos me dizem que um motociclista não tem qualquer problema em ser pendura.

Mas a verdade é que o desconforto que sinto supera toda a experiência positiva de

poder andar despreocupadamente de mota e usufruir de todo o prazer associado. Tudo isto faz de mim uma má pendura, daquelas verdadeiramente irritantes que se queixam muito, que dão cabeçadas no capacete da frente, que dizem muitas vezes: “Falta muito?”, “Cuidado”, “Tenho que me mexer”, “Tenho o rabo quadrado”, “É a última vez que venho aqui”, “Desculpa, estou a escorre-

gar”, “Tenho o pé dormente”, etc, etc, etc.

Qual é o ponto positivo no meio de tudo isto? Ando muito poucas vezes no banco de trás. Ser pendura não é complicado, mas exige o cumprimento de algumas regras básicas que são essenciais para uma viagem segura e mais prazerosa. Mas os melhores não são os que conhecem as regras (essas também eu as sei). São sim aqueles que mesmo não conduzindo têm o “bichinho” e aquele espírito irresistível que adoro.

Boas curvas, em ambos os assentos. //

"Tudo isto faz de mim uma má pendura, daquelas verdadeiramente irritantes que se queixam muito..."

MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO



O NOVO **chique**

O sonho de uma moto intemporal italiana, rápida, exclusiva, fabricada à mão, de uma marca cheia de pergaminhos, com equipamento de grande qualidade e garantia de fábrica, é fácil de realizar.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Moto Morini



A Moto Morini já tem importador em Portugal, conforme já tínhamos noticiado nestas páginas, e foi no final do passado mês de Julho que recebi o convite para visitar a fábrica da Moto Morini, com a oportunidade de testar duas novas motos, a Corsaro 1200 ZT e a Milano Limited Edition, e ainda ter um primeiro contacto com a nova suspensão de regulação electrónica que a marca está a desenvolver, que ao contrário das suspensões activas usadas nos motociclos, conta com a tecnologia de Fluido Magneto-Reológico. Um palavrão que define uma variação das propriedades físicas de um líquido quando estimulado por um campo electro-magnético.

Há alguns anos, cerca de 10, talvez, já tinha tido oportunidade de conduzir duas Moto Morini. Concretamente os modelos Corsaro e Granpasso. E desde então, a dinâmica do seu motor Bialbero Corsacorta (duas válvulas por cilindro e curso de pistão curto), um V-Twin a 87° de temperamento explosivo, nunca mais me saiu da cabeça.

Antes de partir para Itália, para esta visita, jtive também a oportunidade de testar a nova Corsaro ZZ, a joia da coroa da Moto Morini, moto que qualquer motociclista também pode experimentar

se for experiente, gostar de sensações fortes, e se deslocar ao importador oficial da marca para Portugal, sedado no Porto: a Garagem Central. Dessa moto e da sua avassaladora experiência de condução, vou falar noutra altura, em breve, para não tornar este texto demasiado extenso.

Comecei por referir que a Moto Morini é o novo chique do mundo das motos. E para fundamentar essa afirmação é necessário entender a história e as histórias por detrás desta emblemática marca italiana que recentemente festejou o seu 80 aniversário.

Sem entrar em grandes detalhes, Alfonso Morini, o seu fundador, conseguiu nos idos de 1937 uma autorização do governo para construir motociclos. Homem empreendedor, mecânico experiente e piloto dotado, Morini fez sucesso nas pistas, tendo conquistado diversos recordes mundiais de velocidade, que lhe valeram o respeito e a confiança do mercado.

O sucesso foi granjeado também com a ajuda de grandes nomes do motociclismo que se revelaram aos comandos de máquinas da Moto Morini, como a 250 Bialbero, pilotada por Tarquinio Provini, a mais rápida monocilindrica da sua época, a 125 Competizione, que consagrou Umberto Masetti como campeão de Itália, ou a Settebello 175 de







versão base que foi escolhida pelo então “rookie” Giacomo Agostini, em 1961, para sua primeira moto de competição, na qual ficou em segundo lugar na sua primeira corrida que participou, tendo nela conquistado títulos em 1962 e 1963.

À semelhança de outros fabricantes, a Moto Morini sofreu as vicissitudes da 2ª Grande Guerra, a euforia da reconstrução da Europa, e os contratempos dos desequilíbrios económicos dos finais do século XX.

Nos anos 60 a Moto Morini fazia sair anualmente da sua fábrica de Bolonha cerca de 60 ou 70 mil motos, sobretudo modelos de pequena cilindrada, valor que desde então nunca mais voltou a ser registado, mas a aura da marca manteve-se até ao início da década de 90 do século XX.

Após diversos problemas financeiros, e de ter sido propriedade da Cagiva de Castiglioni e posteriormente da Ducati, e de ter interrompido a actividade entre 2010 e 2012, a marca voltou à actividade em 2014. Reestruturada, e com novas instalações fabris em Trivulzio (Pádua), a produção foi reiniciada em 2014, ano em que fabricou apenas cerca de 80 motos, desenvolvendo em simultâneo o seu carismático motor de acordo com a normativa Euro 4, e preparado o lançamento da versão ZT da

Corsaro e da nova plataforma para a Milano.

Mas a filosofia da Moto Morini mudou radicalmente. Não pretendendo ser um construtor para as massas, reclama agora o estatuto de marca “boutique”, mais interessada em criar experiências de condução sublimes do que em ser recordista de vendas.

Apresenta-se por isso como o fabricante Italiano que produz motos exclusivamente à mão (com cerca de 99% dos componentes “made in Italy”), nascidas de uma paixão e moldadas por um sonho, desde 1937.

A produção expectável para 2018 está entre as 150 e as 180 motos, que entretanto já estão todas vendidas. E para 2019 esperam duplicar as vendas, sobretudo com o início de comercialização do novo modelo Milano antes do final de 2018.

2020 afigura-se risonho, mas Riccardo Bertaglia, o director comercial da marca, reconhece que será difícil conseguir produzir mais de 1000 motos por ano, sem afectar a qualidade final dos produtos, já que todas as motos são fabricadas à mão, regra geral com diferentes especificações.

A visita à pequena fábrica, rápida por questões de agenda, revelou que a montagem dos motores é extremamente cuidada, cada um armado



"...CORSAO, O
MODELO MAIS
EMBLEMÁTICO
DA MARCA..."

integral e exclusivamente por um único mecânico. A construção dos quadros e braços oscilantes, operação ainda mais demorada considerando o nível de personalização bastante detalhado que a Morini oferece aos seus clientes, também é feita dentro de portas. E sendo as motos feitas à medida e gosto do cliente, desde o estilo ao equipamento, tudo concebido por métodos quase artesanais, por pessoal altamente especializado, descarta-se qualquer possibilidade de otimização de recursos tanto de procedimentos como de produção.

Os clientes podem mesmo dirigir-se directamente à fábrica, testar os diversos modelos base (beneficiando do programa Client Experience até podem alugar uma moto durante vários dias para um belo test-ride pelas lindas estradas do norte de Itália, pois caso decidam realmente comprar uma Moto Morini, esse valor é integralmente devolvido), explicar as suas pretensões, ver as opções de materiais e de equipamento, nomeadamente os escapes cujo ronco até podem ouvir e escolher a partir de faixas de um disco de vinil que toca num gira-discos vintage instalado no magnífico salão de exposições, e finalmente ter uma conversa com um

designer da casa, que posteriormente lhe apresenta dois ou três esboços (e provavelmente também o orçamento) para aprovação.

Firmada a encomenda começa a produção. Em paralelo a marca dispõe de um departamento "One Off" que se dedica à construção de motos completamente "fora da caixa" e que funciona também como um gabinete de desenvolvimento para novos modelos, e um laboratório de novas soluções.

Também o pós-venda é uma das áreas em que a marca apostou fortemente, garantindo a entrega de peças para todos os modelos, na generalidade num período de 24 horas para qualquer ponto da Europa.

A fórmula tem registado bastante sucesso, basta constatar-se que em 2016 trabalhavam na Morini 18 pessoas e agora, em 2018, a marca emprega 30 pessoas, número que irá seguramente crescer em 2019 para garantir o esperado aumento da produção, dado o sucesso comercial que a Milano tem estado a demonstrar.

A Milano representa uma nova filosofia. Uma nova era para a Moto Morini. Assenta numa nova plataforma que pode ser adaptada para diversos

propósitos. Uma moto que pode ser facilmente modificada em busca de uma identidade própria e exclusiva, mas sem concessões à performance. Desde a versão de pista à scrambler, passando pela cafe racer ou pela “roadster”, esta nova plataforma pretende ser ainda mais versátil e permitir um mais avançado grau de personalização. Pode inclusivamente vir a servir de base para uma futura versão, lá para 2022, da Corsaro, o modelo mais emblemático da marca, e de que falarei já de seguida.

Aos comandos, a Milano revela-se completamente diferente da Corsaro. Apesar de partilhar o mesmo motor, a electrónica encarrega-se de tornar a resposta ao acelerador bastante mais dócil, tornando a condução muito mais fácil e agradável em ritmos de passeio. No entanto, ao rodar o punho com convicção, o carácter explosivo do Bialbero Corsacorta revela-se para encher a alma de qualquer motociclista com a sua resposta explosiva, subida de rotação vertiginosa e um som viciante.

Além do obrigatório ABS, não existem ajudas electrónicas à condução. As sensações são puras, verdadeiras, sem filtros nem tolerâncias.





"...MILANO
STANDARD
EDITION ESTARÁ
DISPONÍVEL
A PARTIR DE
JANEIRO DE
2019..."

A posição de condução é bastante relaxada, sem peso nos pulsos, com o guidador mais elevado e o assento mais baixo. A suspensão tem um comportamento irrepreensível, tal como a travagem, fatores que contribuem para uma grande sensação de confiança, mesmo em ritmos mais vivos.

A Milano Inicial Edition, aquela que tive oportunidade de testar, limitada a 30 unidades (pode saber mais sobre ela se clicar aqui) está prestes a chegar aos concessionários europeus, e a Milano standard edition estará disponível a partir de Janeiro de 2019.

A Corsaro ZT está, também ela, a chegar aos concessionários. Representa a resposta às preces de muitos potenciais clientes e concessionários. Difere da Corsaro ZZ sobretudo em dois aspectos: É

mais (bastante) fácil de conduzir, com uma entrega de potência acalmada, sobretudo na faixa inicial do regime de rotação, não deixando no entanto de debitar 140cv, e de transmitir as sensações sem qualquer filtro electrónico.

É também mais económica, recorrendo a soluções de equipamento menos dispendiosas, mas ainda assim de muita qualidade, mais do que suficiente para quem não quer, sabe ou pode andar sempre nos limites. O seu estilo é também menos agressivo, determinado pelo farol redondo de inspiração clássica que substitui os lenticulares da ZZ, um depósito mais leve e esguio, em plástico e não em alumínio, e outros pormenores menos impactantes.

Na prática, e quando comparada com a Corsaro ZZ, a ZT parece muito mais regrada nas suas

atitudes, apesar de o motor de 1.187cc debitar a mesma potência.

Apesar da pequena capacidade produtiva, a Moto Morini não descarta o desenvolvimento tecnológico, e par com a electrónica de comando do motor, está a desenvolver uma suspensão semi-activa do género "Skyhook". Em motos como as Ducati ou BMW o sistema de regulação electrónica da compressão e expansão do amortecedor é feito através de electro-válvulas (ou solenóides) que abrem e fecham e assim regulam o circuito de óleo dentro do amortecedor conforme a necessidade..

No caso da Moto Morini, estão a aprimorar um sistema que até agora só tem sido usado em automóveis e que não utiliza válvulas, sendo por isso mais fiável e duradouro, consumindo ainda menos energia.

Trata-se de uma Suspensão de Fluido Magneto-Reológico. O fluido existente no interior do amortecedor desloca-se da câmara de compressão para a de descompressão através de uma série de orifícios, como num amortecedor normal, em que a viscosidade do líquido e o diâmetro dos orifícios

permanece inalterado.

Ao recorrer a fluido magneto-reológico, é possível, através da criação de um campo magnético, variar a sua viscosidade e conseqüentemente a sua velocidade de passagem pelos referidos orifícios. Com uma capacidade de variação de estado superior a 100 ciclos por segundo, é fácil, através de cálculos matemáticos e com recurso à electrónica, alterar o campo magnético de acordo com as circunstâncias, permitindo que a afinação da suspensão possa ser confortável numa utilização normal, ou mais firme em curva e a alta velocidade, apenas variando a intensidade dos campos magnéticos, e sem recurso a peças móveis.

O sistema consegue ainda determinar as irregularidades do piso e ajustar cada uma das rodas em conformidade, regulando permanentemente a compressão e a expansão. Um verdadeiro "ovo de Colombo" de que voltarei a falar brevemente quando publicar o teste da Moto Morini Corsaro ZZ, já que foi precisamente numa unidade semelhante que pude ter um primeiro contacto com esta tecnologia. //



NOVIDADES *KAWASAKI NINJA ZX-10R 2019*

AINDA MAIS agressiva



» [Galeria de fotos aqui](#)

O modelo que domina o Campeonato do Mundo de SBK há 4 anos consecutivos, chega agora em três versões, com uma potência anunciada de 203 cavalos.





No mundo civil, costuma dizer-se que em equipa que ganha não se mexe! No mundo das motos faz-se precisamente o contrário. A inovação é a palavra de ordem de quem quer vencer corridas. Por isso não é em vão que as principais marcas de motos gastam verdadeiras fortunas com as equipas de competição oficiais, em diversas modalidades dos diversos campeonatos do mundo de motociclismo.

Além da fama, as marcas extraem das corridas o seu “know how”, que está em relação directamente proporcional com o desenvolvimento de novos produtos e soluções. Do controlo de tracção ao ABS, das embraiagens deslizantes aos mapas de motor e às suspensões de regulação electrónica, todos são benefícios que hoje em dia desfrutamos, e que nasceram ou foram refinados nas pistas sendo, a seu tempo, o supra-sumo da tecnologia, e aquela pequena vantagem que ditava vitórias.

Tudo isto para falar das novas Kawasaki Ninja ZX10R para 2019.

Líderes do Campeonato Mundial de Superbikes desde 2015 (pode ler mais sobre este tema se clicar aqui), as Ninja ZX10 vão chegar ao mercado em 2019, revistas e muito mais refinadas. A marca anuncia-as como sendo o que de mais

parecido existe no mercado com uma moto do campeonato do Mundo de Superbike, e abaixo explicamos-lhe porquê.

O motor que equipa estas novas motos foi desenvolvido pelos engenheiros que acompanham a equipa oficial da marca no Campeonato do Mundo de Superbikes. O seu sistema de válvulas foi redesenhado e recebeu uma assistência que permite utilizar cames mais agressivos, com maior rapidez de abertura e fecho, diminuindo substancialmente (cerca de 20%) e em simultâneo, a flutuação das válvulas a regimes elevados.

No caso da versão “RR”, ela vai ser equipada com bielas exclusivas “by Pankl”, fabricadas em titânio, com um peso inferior em 102g cada, e que reduzem a inércia da cambota em cerca de 5%, resultando num limite de rotação 600rpm mais alto, que no final, além de uma mais suave entrega da potência, se traduz num ganho de 1cv de potência.

Em todas as versões, a cabeça do motor vem preparada de fábrica para receber os “kits de válvulas de competição”, com perfis de cames mais salientes. A tampa das válvulas de todos os motores virá de série pintada de vermelho, e a caixa de velocidades vem equipada de série com “quickshifter” integral, que funciona a partir das 2.500rpm.





Kawasaki Ninja ZX-10R: É a versão base que conta com um motor e ciclística de elevados potenciais para circuito, vindo equipada de origem com componentes de alta qualidade como a suspensão Showa BFF (Balance Free Front Fork) / BFRC-lite e travagem Brembo.

Kawasaki Ninja ZX-10RR: É um modelo monolugar, especificamente concebido para circuito, com uma produção limitada a 500 unidades, cada uma delas devidamente identificada por uma placa identificativa colocada na mesa da direcção, que conta com alterações no motor, como bielas em titânio cuja significativa redução de peso permite, como já referido, um aumento do regime de rotação máxima com o ganho de 1 cv de potência, suspensões com regulação específica e jantes forjadas da Marchesini.

Kawasaki Ninja ZX-10R SE: às características da versão RR, junta-se o desempenho de uma suspensão electrónica (KECS), e o requinte de uma pintura auto-regenerável de alta duração (semelhante à utilizada na nova Ninja H2 que já tivemos oportunidade de lhe apresentar anteriormente ([clique aqui para ver](#)), que integra componentes elásticos que actuam como uma mola, e minimizam as consequências de impactos, mantendo o aspecto geral da ZX-10R SE sempre impecável. //



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.

NOVIDADES *INDIAN*

UM ANO DE REVOLUÇÃO e tecnologia

Fique a conhecer as novidades do próximo ano da gama da Indian Motorcycle.



» [Galeria de fotos aqui](#)





INDIAN SCOUT

A gama da mais antiga marca de motos americana foi revista para 2019. Além das habituais alterações estéticas, os modelos da Indian equipados com o motor Thunder Stoke 111 foram ainda dotados de novas funcionalidades que contribuem para uma condução mais descontraída e confortável.

Começando pelas Indian Scout e Indian Scout Bobber, ambas vão ganhar um novo rosto, com novas pinturas disponíveis, assim como uma tomada USB junto do velocímetro, facto que mostra como a marca acompanha a tecnologia atual e as exigências que os seus clientes fazem para o dia-a-dia. Para os modelos vendidos entre 2015 e 2019 a Indian vai também disponibilizar, como acessório, uma tomada USB que poderá ser instalada tanto na Scout como na Scout Sixty ou na Scout Bobber.

Em 2019, a Scout, equipada com o motor de 1133cc, que debita 94 cavalos de potência, vai surgir no mercado nas cores Thunder Black, Deep Water Metallic, Indian Motorcycle Red, Metallic Jade e ainda nos esquemas cromáticos Willow Green com Ivory Cream e Indian Motorcycle Red com Thunder Black.

Para 2019, a Scout Bobber, um modelo lançado em 2017 e que se tem vindo a revelar um grande sucesso na Europa, vai estar disponível em 4 cores:

Bronze Smoke (mate), Black Smoke, White Smoke e preto brilhante.

Todos os modelos equipados com o motor Thunder Stoke 111 foram alvo de actualizações mais profundas. As novas tecnologias contribuem agora para uma condução personalizada, melhorando o desempenho e o conforto. Destacam-se:

Modos de Condução Seleccionáveis.

Graças ao acelerador electrónico, os condutores podem escolher, mesmo em andamento, entre três modos de condução, Tour, Standard ou Sport, para uma experiência de condução diferente e melhorada. O modo Tour responde de uma forma suave a um acelerador que permite um passeio descontraído. O modo Standard dá uma forma equilibrada de fornecimento de potência, dando uma resposta notória à aceleração para uma condução previsível de baixa velocidade em estrada. Já o modo Sport oferece toda a potência de uma forma agressiva para uma aceleração total e elevados níveis de adrenalina.

Desativação automática do Cilindro Traseiro

De uma forma automática, todos os modelos equipados com o motor Thunder Stoke 111 estão equipados com esta nova tecnologia de



INDIAN
DARK
HORSE



desactivação do cilindro traseiro. Quando o motor atinge a temperatura normal de funcionamento e a temperatura ambiente ultrapassar os 15°C, o cilindro traseiro é automaticamente desligado enquanto a moto está parada. Como resultado há uma diminuição notória do calor a irradiar do motor, para um maior conforto do motociclista e eventual passageiro no meio de trânsito intenso. O cilindro traseiro é de novo reactivado instantaneamente e sem qualquer hesitação quando o acelerador é rodado.

Sistema de som aprimorado

A Indian fez ainda várias melhorias ao seu sistema de som, de modo a melhorar a sua qualidade. Os tweeters foram separados das colunas intermédias para dar um som mais limpo e claro. Um novo equalizador dinâmico de 100watts, totalmente personalizável, foi incorporado nestes modelos. À medida que a velocidade aumenta, o equalizador ajusta-se automaticamente de modo a compensar o ruído da estrada, do vento e do motor, para obter um som cristalino durante qualquer tipo de condução.

Além disso, toda a gama recebe novas pinturas. >>



INDIAN ROADMASTER

A Roadmaster é o "navio almirante" da Indian, e além das novas funcionalidades permitidas pela electrónica, e ainda com a finalidade de reduzir a temperatura irradiada pelo motor, as carenagens inferiores da mais turística das Indian também foram redesenhadas, no sentido de proporcionarem um maior fluxo de ar para o motociclista.

Contam com uma entrada de ar que pode ser regulada conforme as condições atmosféricas. Estas novas carenagens inferiores podem também ser instaladas nos modelos Roadmaster anteriores.

Os modelos Dark Horse ficam ainda mais escuros e ganham acabamentos em preto brilhante para dar um toque elegante e clássico.

A excepção é feita à Indian Springfield Dark Horse, facilmente reconhecida pelo seu aspecto "bagger" proporcionada pelas malas laterais, que expande a sua oferta com a cor White Smoke (branco baço), além do clássico Thunder Black Smoke que tem vindo a acompanhar o modelo ao longo dos anos.

A Indian Motorcycle confirma ainda o início da produção da FTR 1200, uma street tracker ágil que traz uma nova dinâmica de estética à marca, e que já tivemos oportunidade de lhe apresentar. Para saber mais sobre a Indian FTR 1200 clique aqui. //





DINÂMICA Urbana

SYM CRUISYM 125

Uma maxi-scooter para os pequenos trajectos do dia-a-dia, para quem não prescinde nem de espaço nem de conforto.

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



» [Galería de fotos aquí](#)



Há vários tipos de motociclistas: os “connaisseurs”, os práticos, os urbanos, os fundistas, os ON e os OFF Road, os ricos, os pobres, os profissionais, ou seja, de todos os géneros e por diversas razões.

Muitos, e felizmente cada vez mais, são aqueles que não querem desperdiçar precioso tempo das suas vidas, presos horas a fio nas filas de trânsito. São esses, que fazem do veículo de duas rodas a sua opção diária de transporte, que encontram nas scooters a alternativa mais prática e cómoda, sobretudo em meio urbano.

Por isso o leque de oferta deste tipo de veículos tem vindo a evoluir, ao mesmo tempo que a procura vai aumentando nas cada vez mais congestionadas artérias das grandes cidades, havendo modelos e estilos mais do que suficientes para satisfazer todos os gostos e necessidades.

A indústria tem sido exímia a rentabilizar o desenvolvimento de novos modelos, e as plataformas básicas são frequentemente

partilhadas com modelos de cilindrada inferior. Temos assistido a muitos casos semelhantes, nos últimos anos, sobretudo nas pequenas e médias cilindradas.

Claro que isso tem vantagens, muitas, e desvantagens, algumas. É o caso da scooter de que lhe falo hoje. Acabada de chegar ao nosso país, a Cruisym 125 partilha a sua “plataforma” com a já conhecida Cruisym 300.

Podendo definir-se como uma verdadeira Maxi-Scooter, ou uma “GT”, as suas linhas sofisticadas escondem muito espaço para condutor, passageiro e bagagem, uma fantástica proteção aerodinâmica e um toque de modernidade mais do que suficiente para encantar uma clientela requintada, habituada a passar horas parada, sentada a um volante, mas interessada em melhorar a sua qualidade de vida, e abraçar o mundo das duas rodas.

Qualquer um que se sente aos seus comandos não fica indiferente, nem à qualidade de construção, nem ao espaço disponível desta nova Sym. A iluminação integral em LED, o painel de instrumentos bem ao estilo automobilístico, o muito espaço para as pernas, o assento envolvente, »



*"...QUALQUER UM QUE SE SENTE AOS SEUS
COMANDOS NÃO FICA INDIFERENTE, NEM À
QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO, NEM AO ESPAÇO..."*





*"A SUA CONDUÇÃO É SUAVE, COM A
CICLÍSTICA A MOSTRAR-SE FIRME E EFICAZ,
TANTO EM CURVA COMO SOB TRAVAGEM..."*

a posição de condução elevada e a excelente proteção aerodinâmica, são factores que tendem a tornar a Sym Cruisym 125 pouco intimidante e até, muito atraente.

A sua condução é suave, com a ciclística a mostrar-se firme e eficaz, tanto em curva como sob travagem. Os travões de disco, em ambas as rodas e ambos assistidos por ABS, mostram uma mordida forte, e são perfeitamente adequados às prestações dinâmicas.

A suspensão apresenta um excelente compromisso de afinação, que tanto oferece bastante confiança em curva rápidas, como conforto nos pisos mais degradados, sendo que os dois amortecedores traseiros permitem regulação da pré-carga. A direção é leve, e precisa, sendo ainda extremamente fácil de manobrar, já que o assento permite que se coloquem os pés bem assentes no chão, mesmo aos motociclistas de estatura a rondar os 170 cm.

E todo o conjunto se mostra ágil, sem ruídos ou vibrações nefastas, e capaz de proporcionar uma enorme confiança na condução.

Neste pequeno teste, promovido pelo importador da Sym para Portugal, a Moteo, nas movimentadas mas belas estradas da Costa Oeste, não tive a oportunidade de medir os consumos de combustível. Foi uma pena, pois tinha curiosidade de saber qual a autonomia prática permitida pelos 12 litros de capacidade do depósito. Tampouco pude andar com passageiro, nem apreciar a iluminação, integralmente em LED, e que é anunciada como sendo referencial.

Mas por outro lado tive oportunidade de ver que o conforto a bordo é bastante elevado. O ecrã pára-brisas (que ainda pode ser subido cerca de mais cinco centímetros, com recurso a ferramentas), é de uma eficácia a toda a prova na tarefa de desviar os elementos, sem criar turbolência.

O espaço para as pernas é soberbo, permitindo





125 CC

14,3 CV

4199 €

» Mais dados técnicos aqui



que se adoptem diversas posições, inclusivamente estender quase completamente as pernas, e mesmo o passageiro conta com poisa-pés bem colocados, e umas pegas de suporte bastante ergonómicas e acessíveis.

Achei, no entanto, que a dosagem da travagem poderia ter sido melhorada, e não gostei da forma como a transmissão actua no arranque: inicialmente de forma muito lenta, e com um ligeiro “poço” de potência logo a seguir, antes de o motor começar a subir alegremente de rotação.

Por outro lado gostei da pouca retenção do motor, em desaceleração, que quase permite, nas descidas, circular em “roda livre”.

Como consequência da estratégia de “plataformas”, e da Cruisym 125 ter o mesmo quadro e equipamento que a sua irmã Cruisym 300, ela é efectivamente muito mais pesada do que o esperado para os escassos 14,3 cavalos debitados pelo monocilindrico, facto pelo qual a sua condução tem de ser, sobretudo, descontraída.

O que, diga-se de passagem, não é difícil de conseguir, visto que se trata de uma moto



"...PODENDO DEFINIR-SE COMO UMA VERDADEIRA MAXI-SCOOTER, OU UMA "GT", AS SUAS LINHAS SOFISTICADAS ESCONDEM MUITO ESPAÇO PARA O CONDUTOR..."

destinada a uma utilização urbana e interurbana, equipada com todo o conforto e comodidade, capaz de se mover perfeitamente ao longo de todo o dia, no meio do trânsito.

Derivado da comprovada unidade motriz da Sym GTS 125, a debitar quase o máximo permitido na sua categoria, o monocilindro ainda assim faz um trabalho muito razoável a mover os 180kg de peso (a cheio) anunciados pelo fabricante.

A sua grande capacidade de carga, que permite guardar dois capacetes de tamanho “M” (e alguns de tamanho “L”) no compartimento por debaixo do assento (que é iluminado e cuja abertura é feita por um trinco eléctrico), além do conveniente porta-luvas (sem fechadura) com tomada USB para carregar o telefone e guardar pequenos objectos, a par com o lugar de passageiro que é um verdadeiro sofá, o bocal de enchimento do depósito que está bastante acessível, os espelhos retrovisores rebatíveis que integram os pisca-piscas numa posição elevada que os deixa bem visíveis, e um

cavelete central muito fácil de usar, tornam-na perfeitamente capaz de apaixonar muito recém-chegado ao mundo das motos.

Sobretudo se for alguém que, mesmo experiente, não se reveja em grandes correrias. Ou alguém de maior estatura, a quem as scooters normais ficam extremamente acanhadas. Ou ainda a alguém que tenha que frequentemente andar com passageiro. Em qualquer dos casos, tem bastantes razões que o podem levar a optar por esta nova Sym, mesmo tendo em conta que o seu preço não é, nem de perto, aquilo que se possa chamar de pechincha! Compare com a concorrência ([clique aqui](#)).

A Cruisym já está disponível na rede de concessionários Sym ([clique aqui para ver qual está mais perto de si](#)), em 3 cores: Preto mate, Branco brilhante e Vermelho.

Os primeiros compradores ainda podem optar por uma versão especial cinza mate, disponível em quantidades muito limitadas. //



CARRADAS de estilo



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma moto não é só potência e prestações dinâmicas. O estilo também conta muito. Ele reflecte a personalidade e o gosto do motociclista. Quando se conseguem juntar todos esses factores, cria-se algo como esta Indian Scout Bobber.

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



A Indian Scout é uma velha conhecida. Remonta a 2015 o primeiro contacto que tive com ela (clique para ver o teste "Renascer de um mito" que se mantém perfeitamente actual), e desde então que a considero uma das mais impressionantes, divertidas e rápidas "cruisers" do mercado.

A versão que hoje aqui lhe trago, a "Bobber", foi apresentada ao mundo em 2017, e é derivada da Indian Scout moderna original, com a qual comparte a grande maioria dos componentes.

Com as suas linhas minimalistas e a posição de condução mais radical, a Bobber presta homenagem às motos americanas do pós-guerra, com um aspecto sólido e robusto, que efectivamente corresponde à realidade.

Inquestionavelmente atraente, a Scout Bobber tem sido um caso sério de vendas por todo o mundo, e caso dúvidas houvesse, a edição especial Jack Daniel's, limitada a apenas 177 unidades, >>



INDIAN SCOUT BOBBER





"...A PRINCIPAL DIFERENÇA PARA A SCOUT "NORMAL", ESTÁ NOS **NOVOS AMORTECEDORES, MAIS CURTOS, QUE CONFEREM UMA TRASEIRA AINDA MAIS BAIXA,...**"

obviamente numeradas, esgotou em apenas 10 minutos, quando foi aberto o site on-line para as reservas, no passado dia 14 de Março de 2018.

A principal diferença para a Scout "normal", está nos novos amortecedores, mais curtos, que conferem uma traseira ainda mais baixa, com uma distância do assento ao chão de apenas 649 mm.

Como o guiador também foi alterado, sendo mais amplo e baixo, a posição de condução é bastante diferente, perdendo alguma capacidade de reacção, e sobretudo, uma boa dose de conforto, já que os pequenos amortecedores têm extrema dificuldade em digerir os buracos mais profundos, que proliferam nas nossas estradas.

Uma cobertura de farol negra torna-a facilmente

reconhecível, e empresta uma boa dose de carisma ao pequeno farol dianteiro, tornando a Bobber ainda mais agressiva.

Em termos de motor e ciclística, mantém-se praticamente tudo como dantes, ou seja, como na versão "normal" da Scout. O motor, já em versão Euro4, responde deliciosamente e a travagem é potente e muito doseável. No entanto a inclinação lateral sai ligeiramente prejudicada devido à menor altura ao solo causada pelos amortecedores mais curtos.

Se procura uma moto exclusiva, uma cruiser de grande impacto visual, com carradas de estilo e prestações acima da média, então dirija-se a um concessionário Oficial da Indian, e marque já um Test-Ride. //

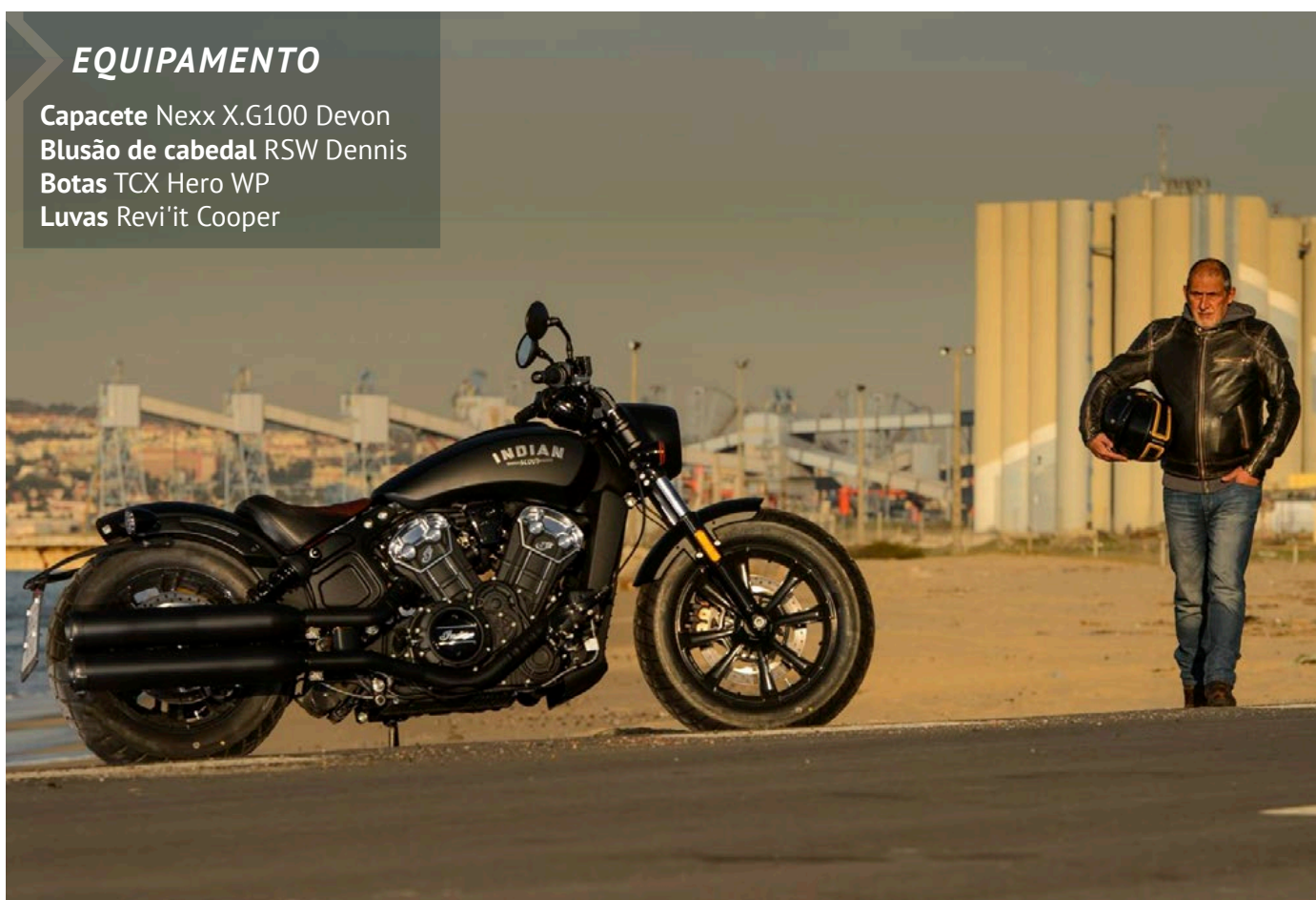


1 133 CC
V-TWIN
13 990 €

» Mais dados técnicos aqui

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X.G100 Devon
Blusão de cabedal RSW Dennis
Botas TCX Hero WP
Luvas Revi'it Cooper





COM QUE IDADE PODE CONDUZIR

os diversos tipos de moto?

Saiba que tipos de motos pode conduzir, dependendo da sua idade!

SEGUNDO A LEI ENTRADA EM VIGOR EM 2013, existem 3 categorias de carta de condução de motociclos: A1, A2 e A, e também a categoria AM, uma licença para condução de ciclomotores com cilindrada inferior a 50cc.

Vários limites de idade aplicam-se às 3 novas categorias das cartas de condução, e existe um limite de tempo para poder subir de categoria.

As novas regras para obtenção de uma carta de de condução obrigam os jovens condutores a progredir através deste sistema e passar pelo menos dois anos nas categorias 'A1' e 'A2' antes que possam obter a carta de condução para a categoria 'A'. //



14 ANOS DE IDADE

LICENÇA ESPECIAL - CATEGORIA CICLOMOTOR 50CC 45KM/H

- Se tiver 14 anos, pode obter uma licença especial de condução para conduzir um ciclomotor de 50 cc, com o limite máximo de velocidade de 45km/h.
- A licença especial obriga a 15 horas de formação, 7 horas teóricas, seguidas de 8 horas práticas.
- Não poderá transportar passageiros nem conduzir em auto-estradas.

VEJA AQUI TODAS AS MOTOS DISPONÍVEIS NO NOSSO MERCADO PASSÍVEIS DE SER CONDUZIDAS COM LICENÇA ESPECIAL

16 ANOS DE IDADE

CATEGORIA AM CICLOMOTOR - 50CC 45KM/H

- Se tiver 16 anos, pode habilitar-se à Carta AM e conduzir um ciclomotor de 50cc, limitado a uma velocidade máxima de 45km/h.
- Terá formação teórica, seguida de exame. Depois de concluído com sucesso o exame teórico, poderá iniciar a formação prática, a que se seguirá o respectivo exame.
- Não poderá transportar passageiros nem conduzir em auto-estradas.

NOTA: Se for titular de uma carta de condução de automóvel, também pode conduzir um ciclomotor que cumpra os requisitos mencionados sem necessidade da Carta AM.

MOTO PONT©

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

16 ANOS DE IDADE**CATEGORIA A1 - 125CC 11KW E 0,1 KW/KG**

- Se tiver 16 anos, pode também habilitar-se à Carta A1 e conduzir uma moto ou scooter de 125cc, limitada a 11kw (15cv) de potência e a uma relação peso/potência de 0,1 kw/kg.
- Terá formação teórica, seguida de exame. Depois de concluído com sucesso o exame teórico, poderá iniciar a formação prática, a que se seguirá o respectivo exame.
- Irá então receber a sua carta A1 e poderá conduzir um veículo de 125 cc sem quaisquer restrições relativas à via em que circula, podendo transportar um passageiro.

Podem ser referidas como vantagens adicionais:

- Possibilidade de autopropositura a exame prático para a Carta A2 – caso seja titular da carta A1 há pelo menos 2 anos, dispensando a componente teórica.
- dispensa do exame teórico para a carta B (automóveis).

VEJA AQUI TODAS AS MOTOS DISPONÍVEIS NO NOSSO MERCADO PASSÍVEIS DE SER CONDUZIDAS COM LICENÇA CATEGORIA A1

18 ANOS DE IDADE**CATEGORIA A2 - 35KW E 0,2 KW/KG**

- Aos 18 anos, pode habilitar-se à Carta A2 para conduzir uma moto sem limite de cilindrada, mas com limite de potência de 35kw (47cv) e a uma relação peso/potência de 0,2 kw/kg, podendo inscrever-se durante os 6 meses antecedentes, isto é, aos 17 anos e seis meses de idade.
- Terá formação teórica, seguida de exame. Depois de concluído com sucesso o exame teórico, poderá iniciar a formação prática, a que se seguirá o respectivo exame.
- Os titulares da categoria A1 (motociclos até 125 cm³) ficam dispensados da frequência das aulas teóricas/código e do respectivo exame, tendo unicamente de realizar 12 aulas práticas e respectivo exame.

VEJA AQUI TODAS AS MOTOS DISPONÍVEIS NO NOSSO MERCADO PASSÍVEIS DE SER CONDUZIDAS COM LICENÇA CATEGORIA A2

20 ANOS DE IDADE**CATEGORIA A - MOTOS SEM LIMITE DE CILINDRADA E POTÊNCIA**

- Os titulares da Carta A2 desde os 18 anos, podem aos 20 anos (ou 2 anos após possuírem a Carta A2), auto-propôr-se para efectuar o exame prático para a Carta A, ficando isentos da componente teórica.

24 ANOS DE IDADE**CATEGORIA A - MOTOS SEM LIMITE DE CILINDRADA E POTÊNCIA**

- Aos 24 anos de idade, poderá tirar a Carta A, submetendo-se a exame teórico e prático, depois das respectivas formações.
- Caso seja titular da carta A1 pode auto-propôr-se para efectuar o exame prático para a Carta A, ficando isento da componente teórica.
- Os titulares da categoria B (ligeiros) e da categoria B1 (quadriciclos e triciclos) que pretendam habilitar-se à categoria A devem frequentar apenas as lições respeitantes às disposições específicas de teoria (4 aulas), com respectivo exame teórico composto por 10 perguntas em que pode errar 1.
- Depois de passar o exame prático, será titular da carta de condução A e poderá conduzir uma moto sem quaisquer limites de cilindrada e potência.

VEJA AQUI TODAS AS MOTOS DISPONÍVEIS NO NOSSO MERCADO

25 ANOS DE IDADE**CATEGORIA A1 - 125CC 11KW & 0,1 KW/KG**

- Se possuir carta B, pode automaticamente conduzir qualquer moto ou scooter de 125cc limitada a 11kw (15cv) de potência e à relação peso/potência de 0,1 kw/kg.

VEJA AQUI TODAS AS MOTOS DISPONÍVEIS NO NOSSO MERCADO PASSÍVEIS DE SER CONDUZIDAS COM LICENÇA CATEGORIA A1

0% TAN
0% TAEG
0€ Entrada
30 Meses



**Agora até
30 de Setembro 2018**

JET14 125
79,97€
MÊS



A CAMPANHA MAIS QUENTE DO ANO

Não perca a oportunidade de comprar a sua SYM sem juros. Máximo conforto e esforço mínimo. Consulte o concessionário SYM oficial mais próximo de si e conheça todas as condições da campanha SYM Summer Days, válida para toda a gama SYM.

Contrato crédito automóvel, Sym JET 14, PVP de 2 399,00€, sem entrada inicial, montante financiado 2 399,00€, 30 prestações de 79,97€, TAN de 0,0% e TAEG de 0,0%. Condições válidas até 31 de Agosto de 2018, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Informe-se no Santander Consumer. Os valores apresentados excluem despesas de registo e IUC (primeira anuidade). Despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e dos Açores, não incluídas.

*A escolha inteligente.

SEM ENTRADA

- ▶ P.V.P. - 2.399,00€
- ▶ Prestação - 79,97€
- ▶ Prazo - 30 meses
- ▶ TAEG - 0,0%
- ▶ Mont. Financiado - 2.399,00€

CONHEÇA TODA A GAMA EM SYM.PT



THE SMART CHOICE*

» Mundial de Velocidade



Decisão histórica

O GRANDE PRÉMIO DE INGLATERRA DE MOTOCICLISMO DE 2018 ACABOU POR SER CANCELADO DEVIDO À CHUVA, NÃO SE REALIZANDO QUALQUER DAS 3 CORRIDAS PROGRAMADAS.

NÃO HÁ MEMÓRIA, RECENTE ou mais antiga, de outro Grande Prémio de motos ter sido cancelado por causa de chuva, pela simples razão de que isso nunca tinha acontecido, desde que o Campeonato teve início em 1949...

Depois do fiasco do fim-de-semana de 25 e 26 de Agosto de 2018, vieram as desculpas da nova superfície não drenar como devia, e a controvérsia por terem deixado 90.000 fãs, durante horas, à chuva e com temperaturas de 13 graus, quando podiam, realisticamente, ter anunciado o cancelamento da prova muito mais cedo, com a justificação da decisão de cancelar, em última análise correctíssima, pelo argumento de que a segurança tem de vir em primeiro lugar.

Entre a hora prevista para a corrida, cerca do meio-dia e as quatro da tarde, o "safety car" cruzou regularmente o traçado, tarefa descrita pelos elementos da segurança a bordo, de que fazem hoje parte os

dois ex-campeões Loris Capirossi e Franco Uncini, como assustadora, já que até o BMW M4, a velocidades modestas e sendo um pouco mais pesado (aí dez vezes!) que uma MotoGP, não conseguia evitar grandes derrapagens nas zonas alagadas do circuito.

Quando se fala de locais onde corridas poderiam ser canceladas por chuva, Silverstone foi sempre um dos fortes candidatos. Já em 1985, ano histórico no Mundial, pois vimos Freddie Spencer conquistar ambos os títulos de 250GP e 500GP, saltando ao longo da época de uma para a outra moto, o Grande Prémio decorreu sobre um verdadeiro dilúvio, e se o natural da Luisiana ganhou nas 500, nas 250 ganhou Anton Mang, bastando a Freddie nessa ocasião o quarto lugar para garantir o título.

Nesse dia, o jovem mas maduro Spencer soube lidar com a pressão e sobrepôr prudência à eventual vaidade de ganhar todas as corridas, perante as condições, »

mas mesmo assim, posteriormente, ainda ganhou seis corridas de 500 e sete de 250 nesse ano.

Embora haja memória de outros sítios onde é normal chover torrencialmente (Malásia e Áustria vêm imediatamente à memória), e onde, portanto, marcar um Grande Prémio de motos é sempre um risco, a escolha judiciosa da data da corrida permite minimizar o risco inerente.

Não é à toa que o GP de Inglaterra, desde que deixou de ser o TT da lha de Man em 1977, foi sempre disputado em fins de Julho ou princípios de Agosto, os meses menos prováveis de terem muita precipitação nas Ilhas Britânicas.

Já agora, outro aparte interessante e igualmente histórico é que essa foi exatamente a época em que Barry Sheene venceu os seus dois títulos mundiais de 500GP, sendo sobejamente conhecido o facto de se ter recusado a correr na Ilha de Man por achar o circuito perigoso demais...

Como venceu então o seu primeiro Campeonato, em 1976? Fácil... apesar de não ter posto os pés na Ilha de Man, venceu 6 das 10 corridas do ano, as de França, Áustria, Itália, Holanda, Bélgica (de que »

"...ATÉ O BMW M4, A VELOCIDADES MODESTAS E SENDO UM POUCO MAIS PESADO (AÍ DEZ VEZES!) QUE UMA MOTO GP, NÃO CONSEGUIA EVITAR GRANDES DERRAPAGENS..."



motocenter

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



"BARRY SHEENE VENCEU OS SEUS DOIS TÍTULOS MUNDIAIS DE 500GP, SENDO SOBEJAMENTE CONHECIDO O FACTO DE SE TER RECUSADO A CORRER NA ILHA DE MAN.."

ainda retém o recorde das 500!) e Suécia, suficiente para roubar o título com 24 pontos de vantagem ao Finlandês Tepi Lansivuori.

Em 1987 o Grande Prémio de Inglaterra passou a ser disputado em Silverstone, (Sheene ganhou!) e lá permaneceu sem interrupções até 1986, tendo mudado para Donington a partir de 1987. Mais recentemente, já na era das MotoGP, a partir de 2010, regressou a um muito alterado e melhorado traçado de Silverstone.

Assistimos presencialmente a algumas das versões do início dos anos oitenta - e levámos sempre com chuva! - em que as duas curvas em redor da recta da meta, Woodcote e Copse, dadas para ai em 3ª a fundo, ainda tinham aqueles paus verticais a agarrar redes nas escapatórias, e que partiam pernas em caso de queda...

Agora, o facto de que nunca antes deste último fim-de-semana ter havido um Grande Prémio de moto cancelado é, no mínimo, irónico, já que os mais bem protegidos (e dotados de 4 rodas) bólides de Formula 1 podem gabar-se de nada menos de, em nove ocasiões, terem um Grande Prémio cancelado devido a chuva... e não só, pois por vezes, também por múltiplos acidentes.

A lista começa no Brasil de 1974 e vem até o recente GP do Brasil de 2016, com a Áustria a poder gabar-se da distinção dúbia de ter tido dois cancelamentos,



em 1975 e 1978... Outro facto interessante é que alguns dos países onde houve cancelamentos nem são conhecidos por terem grandes chuvadas, como é o caso da África do Sul em 1979 ou da Austrália em 1991... o que só vem mostrar que podia ter acontecido em qualquer lado.

De qualquer modo, voltando às motos e a esta ocasião inédita, a razão técnica para o cancelamento do GP de Inglaterra foi a incapacidade da nova superfície alcatroada do circuito em drenar a água suficientemente rápido, para permitir aos pneus, mesmo os amplamente sulcados Michelin de chuva, romper a camada de água e impedir o aquaplaning, que se é assustador num automóvel a 100 ou 120km/h, nem quero imaginar numa moto de 160 quilos de peso a 300 Km/h...

Segundo o chefe da divisão de duas rodas do fabricante francês, Piero Taramasso, "os nossos pneus escoam 4 litros de água por segundo a 300 Km/h... isto provou ser insuficiente e as motos ainda estavam a andar sobre uma camada de água..." Assim, depois de ponderada consideração de todos os factores envolvidos, e de uma espera inglória a ver se as condições melhoravam, o Grande Prémio de Inglaterra de 2018 foi cancelado em nome da segurança, com a concordância de praticamente todos os pilotos. Um facto que ficará para a história da modalidade. // >>

Paulo Gonçalves vence Desafio Ruta 40

O PILOTO PORTUGUÊS ASSEGUROU NO PASSADO DIA 31 DE AGOSTO A VITÓRIA NO DESAFIO RUTA 40, AOS COMANDOS DA HONDA CRF 450 RALLY.

AO LONGO DE CINCO EXIGENTES DIAS através do deserto argentino, o campeão do mundo de 2013 foi o segundo classificado na derradeira especial do Desafio Ruta 40, uma etapa que liga Villa Union a San Juan, composta por 200 quilómetros cronometrados, um resultado notório para lhe garantir a primeira posição final da prova, conseguindo com a sua Honda CRF 450 Rally, terminar a prova com seis segundos de vantagem face ao adversário mais direto, Toby Price.

“Estou muito satisfeito. Conseguimos um bom resultado na prova aqui na Argentina, lutando sempre pela vitória em etapas e na geral. Hoje consegui fazer uma etapa limpa como esperava, e o segundo melhor tempo chegou para segurar a liderança final. O nível está elevadíssimo, apenas seis segundos me separam do segundo classificado.

Todos os pilotos têm trabalhado muito bem e nós, equipa da Honda, não somos exceção. Quero dedicar esta vitória a toda a equipa Honda em particular aos meus colegas que tiveram o infortúnio de se lesionarem nestas duas rondas sul americanas.

Vamos continuar a trabalhar com foco no Dakar!”, afirma Paulo Gonçalves em comunicado à FMP

Após lesão em Janeiro que levou Paulo Gonçalves a estar ausente do Dakar, o seu regresso vem com vitórias, mostrando que está a preparar a sua melhor forma para o campeonato do mundo e sobretudo para o grande desafio sul-americano em 2019. //



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

Nova equipa Yamaha na grelha para 2019

DEPOIS DO ANÚNCIO SURPRESA DE SÁBADO, MAIS DETALHES TÊM VINDO A SER REVELADOS DA NOVA EQUIPA SIC YAMAHA PARA O ANO QUE VEM.

DE FACTO, tudo começou quando Hervé Poncharal da Tech 3 informou a Yamaha que tinha decidido deixar a marca, e iria competir com KTM para o ano. Como se sabe agora, esta equipa será a estreia de Miguel Oliveira na MotoGP, e decerto nas negociações que tiveram lugar antes da decisão, o veterano francês terá tido garantias de competitividade e do investimento da marca austríaca no projeto comum. Surgiu assim uma oportunidade para uma equipa que encontrasse patrocinadores de se equipar com Yamaha satélite, que como vimos especialmente com Zarco mas também com Khairudin e Folger, podiam ser muito competitivas, chegando a exceder os resultados das oficiais em certas ocasiões.

Primeiro, falou-se da equipa Angel Nieto e chegou-se a falar de Dani Pedrosa como piloto de ponta, embora nunca tivéssemos levado essa opção muito a sério. Por vezes, estes boatos são começados no paddock para interessar “sponsors” em perspetiva e decerto a presença do veteraníssimo Pedrosa teria esse efeito, mas sempre fomos da opinião que o Catalão faria um corte com a modalidade se fosse afastar-se de todo, como se veio a provar.

Assim, na conferência de imprensa para o GP de

Inglaterra, foi confirmada outra equipa, da Malásia, que já existe em Moto3 alinhando com John McPhee e Ayumi Sasaki e em Moto 2 desde este ano, com Zulfahmi Khairuddin e Niki Tuuli.

O financiamento da Petronas, a milionária empresa estatal de petróleos do país asiático assegura a parte financeira. O patrão da equipa, Raslan Razali, é também director do traçado de Sepang, e foi ele que explicou às câmaras da MotoGP como a oportunidade surgiu: “Quando soubemos que havia um lugar na grelha para uma nova equipa, candidatámo-nos, foi uma coisa que não estava planeada de todo, mas temos vindo a equacionar desde Assen. Os pilotos serão Franco Morbidelli e Fábio Quartararo e convidei Wilco Zeelenberg, que há muito trabalha para a Yamaha, para Diretor Técnico!” – disse Razali.

Wilco Zeelenberg, ex-piloto do Mundial de 250, por sua vez, disse: “Quando o Raslan me convidou, não tive de pensar muito. Não se abandona uma equipa de fábrica facilmente, mas ele conseguiu assegurar-me da seriedade dos planos a longo prazo e da continuidade do projeto, o que facilitou a minha decisão, pois acredito no desafio.” //



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

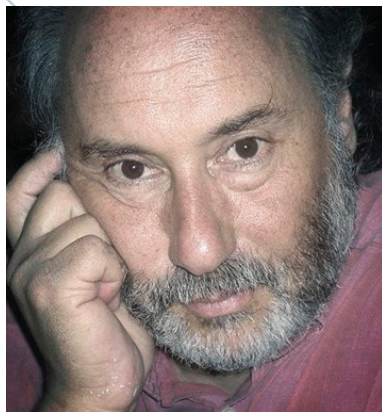
256 000 200

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.



Paulo Araújo
Motociclista, jornalista
e comentador desportivo

MUNDIAL DE SUPERBIKE chega a Portimão ao rubro

(previsão)

Com a forma de Rea na Kawasaki a dominar as coisas, 2018 poderá tornar-se no ano em que todos os anteriores recordes do Campeonato foram ultrapassados... mas as coisas estão longe de decididas, e as classes de apoio terão uma palavra a dizer também!

Com quatro rondas e oito corridas por disputar ainda até ao final do Campeonato do Mundo MOTUL FIM de Superbike, para usar o seu nome completo, nada está ainda decidido, embora Jonathan Rea e a Kawasaki levem uma boa vantagem.

Oito corridas significam 200 pontos em jogo, a a vantagem de Rea é neste momento, à chegada a Portimão, de apenas 92, embora a coisa fique algo facilitada pela recente lesão de Chaz Davies, segundo classificado actual, que no entanto espera alinhar no traçado Algarvio.

O facto é que a parceria Rea/Kawasaki tem vindo a reescrever os livros de recordes. E é ainda mais significativo por vir de uma marca que anteriormente apenas tinha conseguido dois títulos de pilotos nesta categoria, com Scott Russell em 1993 (por sinal, conquistado no Estoril devido ao fiasco que seria a prova seguinte no México) e Tom Sykes, 20 anos depois, em 2013, e nunca tinha conquistado nenhum título de construtores antes de 2015.

Falando de marcas, a Ducati continua com a supremacia, tendo conquistado 17 títulos, mais que todos

as outras juntas!

Com o desempenho de Rea e das Ninja ZX-10, caíram esta época recordes que duravam há dez, quinze, vinte anos e a combinação de suavidade e agressividade controlada de Rea na ZX10-R parecem ser o antídoto perfeito para o ocasional brilho de um dos rivais, como já aconteceu este ano, com as duas Ducati de Melandri (que começou a época a vencer em Philip Island!) e Davies, que depois venceu em duas ocasiões, e mostrou consistência ao longo da temporada. Davies bateu, inclusivamente, o "Sr. Pole" Tom Sykes (Kawasaki Racing) que por sua vez também reclama alguns

recordes para si, como o de 43 "pole positions", que antes pertencia a Troy Corser. Desde aí, o Inglês de Huddersfield consolidou essa posição com ainda mais 3 outras!

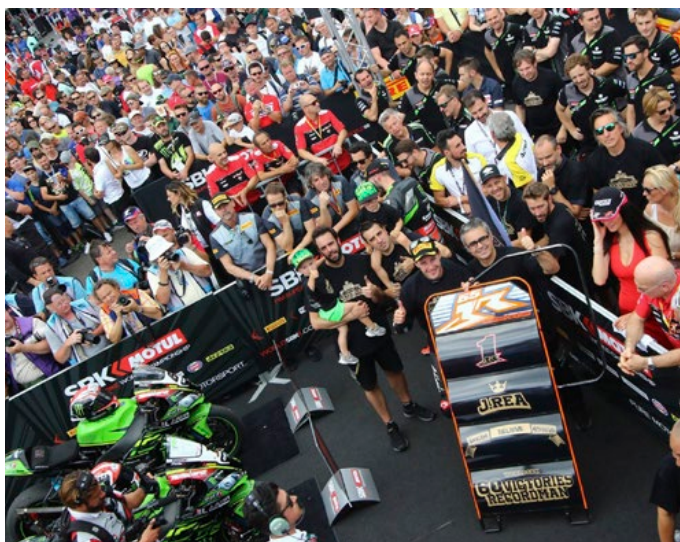
Jonathan Rea, claro, é um fenómeno, batendo os recordes anteriormente pertencentes a Carl Fogarty, com 59 vitórias no Campeonato, que entretanto já elevou para 64, quando como vimos, ainda faltam

oito corridas para o fim da época.

A sua 59ª vitória, com que igualou a marca de Fogarty, foi em Imola, e foi também a sua 17ª dobradinha, colocando-o recordista sob esse critério também, na frente de Fogarty e Bayliss. Entretanto, já vai com 19!

A outra marca que muito provavelmente cairá ainda este ano, é a dos quatro títulos de Fogarty, que, a conseguir o feito, Rea adicionará a particularidade de os ter conseguido consecutivamente... e no en- >>

"Com quatro rondas e oito corridas por disputar ainda até ao final do Campeonato do Mundo.."



tanto, Rea ainda tem algumas outras marcas ao seu alcance neste ano, o ano em que tudo parece ser posto em causa.

O homem da Irlanda do Norte está a três pódios dos 130 conseguidos por Troy Corser, outro distinto recordista, quanto mais não fosse pela quantidade de anos que passou no Campeonato, entre 1995 e 2011, um feito notável por si só. Considerando a média de Rea, que em 96 corridas, conseguiu 85 pódios, é difícil que nas oito restantes esta marca não se torne sua também.

Aritmeticamente, até o recorde de mais vitórias numa única temporada está ainda ao alcance de Rea... Recuando aos tempos de Doug Polen, outro piloto dominante, este conseguiu em 1991, com a Ducati Fast by Ferracci, 17 triunfos em 24 corridas, número ainda por igualar, quanto mais bater.

Com 10 vitórias este ano, Rea teria de vencer 7 das corridas restantes, ou seja, todas menos uma, para igualar esse recorde. Improvável, mas não impossível!

Outro recorde menos óbvio está ainda ao alcance de Rea, mas também de Sykes: o de liderar pelo menos uma volta em 100 corridas, que está actualmente na posse de Noriyuki Haga. Rea vai em 96, Sykes em 97 e, considerando as vezes que arranca na dianteira, talvez seja Sykes a consegui-lo como despedida da equipa Kawasaki que deixa no final desta época de 2018.

Não podemos esquecer que outra marca quebrou este ano a hegemonia do binómio Kawasaki/Ducati, ainda que de forma pontual: à dupla vitória de Van Den Mark em Donington seguiu-se a de Lowes na segunda manga em Brno, mostrando firmemente que as Yamaha azuis da Pata chegaram para ficar e ameaçam o pódio a cada corrida desde então.

A Aprilia, com Laverty, também exibiu uma nítida

subida de forma, e sabemos como o Irlandês é eficiente na sua “casa espiritual” de Portimão desde os tempos em que integrava a equipa da Parklalgar nas Supersport.

Entretanto, a animar as coisas, vários pilotos recentemente lesionados são esperados na grelha em Portimão, começando por Camier, da Honda Red Bull, que perdeu à justa as 8 Horas de Suzuka, mas tem vindo a recuperar desde então duma fratura na quinta vértebra cervical (C5). Nos recentes testes em Portimão, saiu muito cansado, mas teve desde então mais 3 semanas de recuperação. Já Chaz Davies, da Ducati Aruba deverá, como vimos, estar presente.

Porém, nem só nas Superbike se faz história. O Campeonato do Mundo de Supersport 300 ganhou foco desde que Ana Carrasco (DS Junior Team) se tornou, em Imola, a primeira mulher a liderar um mundial. 16 pontos de vantagem à chegada a Portimão e o facto de que foi aqui que tudo começou com a sua primeira vitória em 2017, tornam tudo possível.

Nas Supersport, além da garantia de corridas espetaculares, com apenas 5 pontos a separar o líder Cortese do por vezes azarado Cluzel, e nomes como Caricasulo, Mahias ou Krumennacher para animar as coisas, temos ainda o interesse adicionado da presença de Ivo Lopes numa Yamaha YZF-R6 da Eni Motor 7 Pequeno Motos, que se torna no quinto piloto português a competir nas Supersport. Claro que este ano a série se tornou numa virtual copa Yamaha, com apenas Rafaele de Rosa na MV Agusta a dar alguma réplica, em sexto a 35 pontos do líder!

Juntem bom tempo, mas menos violento que no pino do Verão, todo o ambiente único das SBK enquadrado nas habituais atrações do Algarve, e a visita dum Campeonato Mundial que este ano sofreu tantas mudanças, e temos um evento imperdível... //

A HISTÓRIA DOS CAPACETES BELL



Esta é uma marca cheia de história, um exemplo de empreendedorismo e paixão pelo mundo motorizado, vindo da terra das oportunidades, que actualmente produz uma gama de capacetes completa, desde os clássicos aos mais modernos, cobrindo todas as vertentes do motociclismo.



Na Califórnia, em plena cena Hot Rod, o visionário Roy Richter criou toda uma indústria que antecipava as necessidades futuras de segurança de todos os amantes da velocidade.

Ele próprio um fanático das corridas, entre 1937 e 1941 os seus carros, essencialmente Ford T's, ganharam diversos campeonatos, centenas de corridas e bateram incontáveis recordes de velocidade.

As pessoas queriam velocidade e ele proporcionava todas as peças e acessórios que os viciados em adrenalina necessitavam. Entretanto o seu espírito empreendedor levou-o a vender o seu próprio carro e, com esse dinheiro e mais algumas poupanças, comprou a empresa onde trabalhava, a Bell Auto Parts, isto em 2 de Julho de 1945.

Mas foi só depois de ter perdido dois grandes amigos por causa da velocidade, que Roy se empenhou em desenhar equipamento de proteção. Lançou-se na tecnologia de ponta dos capacetes em 1957, quando criou o seu primeiro capacete com revestimento de esferovite: o clássico 500-TX,

Este foi o primeiro capacete do mundo a receber certificação SNELL, e foi posteriormente selecionado para exposição no MoMA - Museu de Arte Moderna de Nova York, pela excelência do seu design.

Entretanto, os consumidores americanos começaram a ficar sensíveis à necessidade de segurança, e o negócio de Roy Richter prosperou de tal forma que, em 1964, teve que triplicar a sua capacidade produtiva.

Em 1968, surgiu o primeiro capacete integral da marca, o Star, que foi imediatamente reconhecido >>

"...DESDE O INÍCIO QUE A BELL APOSTOU NA TRIUMPH COMO UM IMPORTANTE PARCEIRO, SENDO O ELO MAIS FORTE DA SUA CADEIA DE DISTRIBUIÇÃO NO MEIO MOTOCICLÍSTICO..."

BELL HELMETS

Jet-Age Protection - Modern Comfort

500 TX* \$37.00
Other models available.

*AMA approved for all competition events.

Bell Helmets are built especially for motorcyclists, scientifically designed to add fun and safety to every mile you ride. Attractively styled... attractively priced. Sold at Triumph Dealers everywhere.

TRIUMPH

Write for technical specs and name of nearest dealer.

West — Johnson Motors, Inc.
P. O. Box 457, Pasadena, California 91102

East — The Triumph Corporation
Towson, Baltimore, Maryland 21286

BELL HELMETS
at your
TRIUMPH
Dealer's

500 TX* \$37.00
Other models available.

Bell means Quality, the highest quality helmets available anywhere. The most imitated helmet.

*AMA approved for all competition events.
Write for technical specs and name of nearest Triumph dealer.

WEST
Johnson Motors, Inc.
P. O. Box 457, Pasadena, California 91102

EAST
The Triumph Corporation
Towson, Baltimore, Maryland 21204



"...A GAMA ACTUAL DA MARCA É EXTENSA E COBRE AS DIVERSAS VERTENTES DO MOTOCICLISMO..."



em todo o mundo pelas suas qualidades. Mas só em 1971, é que a Bell criou o seu primeiro capacete integral específico para motociclismo. O aumento substancial do número de motociclistas obrigou Roy a expandir novamente a sua capacidade produtiva.

A sua estratégia comercial também é digna de relevo. Desde o início que a Bell apostou na Triumph como um importante parceiro, sendo o elo mais forte da sua cadeia de distribuição no meio motociclístico, e aproveitando o estatuto que a marca britânica também lhe conferia.

Diversas gerações de campeões foram fiéis à marca e contribuíram com a sua popularidade para divulgar os produtos da casa americana, como foi o caso de Jacky Ickx, Jackie Stewart, Niki Lauda, Gilles Villeneuve, Nelson Piquet, Alain Prost e Ayrton Senna, isto para mencionar apenas alguns dos nomes mais sonantes que figuram no "Hall of fame" da marca. Actualmente, William Dunlop, Robbie Maddison e Jeremy Martin são alguns dos embaixadores da Bell no mundo das duas rodas.

A gama actual da marca é extensa e cobre as diversas vertentes do motociclismo. Em todos os modelos podemos encontrar séries especiais cujos esquemas cromáticos são desenvolvidos por artistas que se destacam na cena custom americana. Nomes sonantes como Roland Sands, Skratch e Chris Wood assinam cativantes criações que tornam estes modelos exclusivos e desejáveis.

Os capacetes Bell são actualmente distribuídos em Portugal pela Bihir Iberia. //



Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO



Góis 2018

À beira do Ceira está-se bem! É o lema que ao longo de 25 anos tem feito rumar milhares de portugueses e estrangeiros ao quilómetro 271 da EN2.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Tozé Canaveira



Há uma certa magia no ar: o verde da vegetação, a frescura da água do rio, o ambiente descontraído das pessoas... Convívio durante os dias, e muita animação durante as noites, são ingredientes de uma receita que se tem mostrado vencedora, e ajudado a colocar Góis no mapa mototurístico nacional.

Mas não só! A feira motociclística, com mais de 150 expositores, o espaço reservado a crianças, o Sunset diário na praia fluvial do recinto, as demonstrações de Trial e o Bike Show, assim como os encontros Vespa e Mini-Hondas, para além da Missa Campal com bênção de capacetes, foram outros pontos fortes do fim-de-semana.

E claro, que o cartaz dos concertos também foi responsável por muita animação, sobretudo por ser variado e pretender agradar a todos os géneros. Nomes como Quim Barreiros, a par com DJ Vassalo, Simone de Oliveira e Quim Roscas e Zeca Estacionâncio, David Antunes e Berg, foram alguns dos destaques.

Mas sobretudo destaca-se a ausência de incidentes pessoais relevantes, dentro do recinto do evento, apesar da presença de cerca de 12.000 motos, de 19.500 participantes e 42.000 visitantes com entrada controlada (muitos ficam apenas pela envolvente e pela praia fluvial), que ao longo dos 4 dias do evento consumiram cerca de 60.000 litros de água, e mais 45.000 litros de cerveja.

Ao sucesso do evento, não foi por isso alheio o esforço da organização, que contou com o apoio de cerca de 350 voluntários e mais 140 seguranças no recinto, em turnos permanentes. Por isso, no refeitório do Staff, foram servidas mais de 4.500 refeições.

Apesar de tudo isto, a organização não se esqueceu da sua responsabilidade social, e para tal organizou a Noite Solidária, e em parceria com o Município de Góis, conseguiu angariar e entregar aos Bombeiros Voluntários de Góis, uma quantia de 10.000 euros, para investimento numa nova viatura ligeira de combate a incêndios urbanos.

E é por tudo isto que, em Góis, “tá-se” mesmo Bem! Parabéns à organização. E até 2019!. //





CERCA DE 12.000
MOTOS, 19.500
PARTICIPANTES E
42.000 VISITANTES
NO TOTAL





REPORTAGEM 25^º CONCENTRAÇÃO DO GÓIS MOTO CLUBE 2018



PEUGEOT MOTION DEALS

TAN 0%
TAEG 1,9%
desde



DJANGO 125
86,81€/MÊS^(*)

36 Meses
4.9% TAEG
PVP: 2.999,00€
Montante Financiado: 2.999,00€
Mensalidade* 86,81€
MTIC**: 3.220,15€

Campanha válida até
30 de Setembro de 2018
Para toda a gama Peugeot Scooters



PEUGEOT
SCOOTERS

MOTION & EMOTION

Campanha 0% Juros Motion Deals

* O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando reflectido no MTIC e na TAEG. A mensalidade inclui 3,5€ de comissão de processamento de prestação. ** Montante total imputado ao consumidor. TAN 0%. Ao PVP acrescem despesas de documentação e IUC. Comissão de Abertura de Contrato de 50€. Exemplo de financiamento para crédito automóvel, válido para veículos novos, sujeito a reserva de propriedade, durante a campanha válida 30 de Setembro de 2018 para toda a gama de veículos Peugeot. Informe-se no Cetelem, marca do Banco BNP Paribas PF. Todos os concessionários Peugeot são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

As imagens apresentadas podem não corresponder aos produtos comercializados.



**A ORGANIZAÇÃO
ESMEROU-SE
PARA QUE TUDO
CORRESSE SEM
INCIDENTES**





REPORTAGEM 25ª CONCENTRAÇÃO DO GÓIS MOTO CLUBE 2018



48 MESES **0% JUROS** **0% ENTRADA** **2,4% TAEG**

Exemplo na compra de uma V-Strom 650A:
 PVP: 8.999,00€ - Montante Financiado: 8.999,00€
 MTIC**: 9.427,03€ - Mensalidade*: 190,98€



**CAMPANHA
 SEM JUROS
 NA GAMA
 SUZUKI**

ATÉ 30 DE SETEMBRO



V-Strom 650A

GSX-R1000A

GSX-S125A

FAÇA-SE À ESTRADA!

Procura a melhor oferta do mercado? Preste atenção aos Smart Deals. Sem entrada e sem juros.

Campanha aplicável à gama Suzuki e limitada ao stock existente.

Exemplo para um crédito automóvel sujeito a reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 8.999€, não sujeito a entrada inicial obrigatória. Comissão de Abertura de Contrato de 125€ e Comissão de Processamento de Prestação de 3,5€. Ao PVP acresce despesas de documentação e o IUC. *O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEG. **Montante total imputado ao consumidor. O exemplo de financiamento é válido para veículos novos durante a campanha até 30 de Setembro de 2018 para o modelo Suzuki V-Strom 650. Informe-se no Cetelem, uma marca BNP Paribas Personal Finance, S.A., através do 707 27 27 27 de 2ª a 6ª feira, das 09 às 20h. Custo da Chamada: 0,10€/min para redes fixas e 0,25€/min para redes móveis. Faturação ao segundo após o 1º minuto. Acresce IVA à taxa legal em vigor. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

Exemplo na compra de uma V-Strom 650A:	
PVP	8.999,00€
Duração	48 meses
Entrada inicial	0,00€
Comissão Déb. Bancário	3,50€/mês
Montante Financiado	8.999,00€
TAEG	2,4%
MTIC**	9.427,03€
Prestação*	190,98€

www.suzukimoto.pt

MOTUL



Way of Life!



» Veja aqui as várias galerias de fotos

- » AMBIENTE DE 6^ª FEIRA
- » AMBIENTE DE SÁBADO
- » AMBIENTE DE DOMINGO
- » 20^ª BIKE SHOW



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



AS PEQUENAS GRANDES MOTOS DE **Pere Tarragó**

Apresentamos-lhe um construtor de motos diferente. A sua mestria está para lá do imaginável...



Pere Tarragó é um construtor que, à semelhança de muitos outros, fabrica de raiz todas as peças, e todas as ferramentas necessárias para criar as suas verdadeiras obras primas. Ele corta chapa, bate-a e solda-a até conseguir as formas perfeitas. Aço, alumínio, latão, cabedal e borracha são materiais que domina na perfeição. Assim como as técnicas de pintura, niquelagem e cromagem.

Este construtor cria as suas motos em casa, na pequena vila catalã de Molins de Rei, perto de Barcelona. Mas não são umas motos quaisquer. São réplicas de motos históricas, de diversas marcas e épocas, construídas com um detalhe incrível, que quase se podem considerar idênticas às originais, não fosse o pequeno pormenor de serem modelos à escala, em proporções de 1:5 e 1:6

Apesar de a sua escolha normalmente recair sobre modelos clássicos espanhóis, como Bultaco, Montesa e OSSA, também podemos encontrar nas suas criações, modelos icónicos de marcas como a Indian, a Henderson, a MV Agusta ou a Moto Guzzi.

O realismo das suas criações vai ao ponto de as suspensões, as rodas, as manetes, e os descansos centrais e laterais, serem móveis, e ainda em alguns casos, ao accionar os travões, pode mesmo ver-se a alavanca dos tambores a mexer-se. (veja este vídeo que demonstra bem o nível de detalhe e perfeição das construções deste artista)

Todo o processo começa com uma análise detalhada do modelo a reproduzir. Tarragó tira fotos, faz desenhos e reproduz os autocolantes. E quando reúne toda a informação que necessita, lança mãos à obra e cria todas as peças, afina os ajustes, os mecanismos móveis e, tal como todos os construtores de motos, desmonta tudo para passar à fase de acabamentos, polindo, pintando e aplicando os autocolantes decorativos.

Um trabalho de artesanato mecânico de precisão, como o próprio artista o define, e muita paciência, já que para cada modelo, depende entre 250 a 400 horas.

As suas obras estão espalhadas por diversas colecções privadas. Algumas podem ser compradas em versão final, e outras em “kit”, destinadas a modelistas experientes. Os preços variam consoante o modelo, e Tarragó também constrói modelos por encomenda, sob orçamento.

Para mais informações contacte o site do artista, ou a sua página oficial no Facebook. //





MOTOS USADAS

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



ANDAR DE MOTO



Ana Amorim Dias

Escritora, advogada, empresária e motociclista

Andar de mota é andar DE ALMA AO LÉU

// “Vá lá, vá lá, vá lá, não te ponhas ainda!”

Ri-me.

“Tu és esperta, a querer mandar no Sol...”

la fresca e feliz, a beber os raios do ocaso como se fossem o néctar da própria imortalidade.

“Bolas, se não captar o momento em imagem, as palavras perderão metade do sabor...”

Parei-a na berma da estrada e enquadrei-lhe a silhueta com os últimos raios de mais um dia a acabar.

Montei-a de novo e sorri. De boca fechada, claro, que já engoli insetos suficientes para me poder permitir tal descuido.

“Devia comprar um descapotável para andar assim ao léu, mas sem capacete...”

Nas curvas daquela luminosidade perfeita, esse novo conceito apresentou-se-me ele próprio como uma nova luz: “É que é mesmo: andar de mota é andar de alma ao léu, é andar nu de tudo o que é supérfluo e respeitar a essência...”

Não consegui evitar perguntar-me à essência o que nos apetecia fazer a seguir... e foi assim que me vi, pouco depois, a receber a noite no mar. //



FAZEDORES...

*José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Susana Pereira*

*Luís Pinto Coelho
Tó Zé Canaveira
Sara Gracioso
Paulo Jorge*

*Paulo Araújo
Miguel Ferreira
João Paulo Lopes
Susana Esteves*

*Paula Kota
Ana Amorim Dias*

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