

ESPECIAL

AutoSport

autosport.pt

DIRETOR PEDRO CORRÊA MENDES

Este suplemento faz parte integrante da edição n.º 2263 de 12/05/2021 do AutoSport e não pode ser vendido separadamente.

O MELHOR CAMPEONATO DE TT DA EUROPA ARRANCA EM BEJA



Com o apoio:





EDITORIAL

Pedro Barreiros

A2 COMUNICAÇÃO

pedro.barreiros@a2.com.pt

Vivemos tempos difíceis como nunca imaginámos que viéssemos a ter. Temos de saber lidar com esta situação, mantendo todos os cuidados que as regras e o bom senso nos ditam, mas apostando e lutando por tudo aquilo em que acreditamos. No Todo-o-Terreno o saudoso José Megre deixou-nos um legado de bem fazer e de com esforço e dedicação podermos ser no mínimo tão bons como os melhores numa modalidade fantástica que entusiasma tanto praticantes, como espectadores. Da nossa parte e enquanto promotores do CNTT Road to Dakar resolvemos, para o arranque da temporada, apostar em fazer este Guia. Obrigado a todos os que nos ajudaram. Outras iniciativas vêm a caminho. Desejamos boa sorte aos pilotos, navegadores, equipas, organizadores e a todos os demais envolvidos em fazer rolar esta máquina que é o melhor campeonato de TT da Europa.

Saudações desportivas.

MENSAGEM DA FMP



JOSÉ RITA

Comissão TT da FMP

Estamos a poucos dias do início do CNTT 2021. Depois de um ano difícil para todos, esperamos que este ano regresse a normalidade, e com isso um campeonato pleno de interesse, como tem sido nos anos anteriores a 2020.

Temos indicadores que nos permitem afirmar, que tudo se conjuga para termos um campeonato com um elevado nível de competitividade, que faz com que o slogan de melhor campeonato de TT da Europa, continue a ser uma realidade.

Iremos reforçar os meios técnicos, para que tudo que esteja relacionado com esta componente, tenha um controle mais efetivo e rigoroso.

Vamos continuar a trabalhar no projecto da internacionalização do campeonato, e para isso lançamos um convite, para que a FPAK esteja connosco neste ambicioso projecto, uma vez que a maioria das provas e os interesses são comuns.

Pretendemos com isto, construir uma imagem mais apelativa do nosso campeonato, com uma nova dinâmica, apostando no audiovisual, na elaboração dum site específico, onde estejam referenciadas as informações necessárias, para que os pilotos nacionais e estrangeiros,

participem no nosso campeonato, com as melhores condições possíveis.

Será um grande desafio para todos, nomeadamente aos nossos preparadores, aproveitando as suas sinergias e capacidades, as quais são reconhecidas internacionalmente.

Uma atenção especial será dada aos nossos jovens pilotos, com condições especiais para aqueles que se iniciarem no TT, contando com a colaboração dos organizadores que desde logo se disponibilizaram para contribuir neste projeto.

Teremos algumas provas que contarão para os campeonatos internacionais, destacando o Rally do ACP, sendo esta a primeira prova que se realiza em Portugal, a contar para o Campeonato do Mundo de Rally Raids. Desejo a todos os agentes que colaboram no nosso campeonato, nomeadamente os pilotos, equipas, patrocinadores, voluntários, colaboradores e organizadores um excelente CNTT 2021.

Saudações desportivas,

José Rita

Comissão TT da FMP

AutoSport

PROPRIEDADE FOLLOW MEDIA COMUNICAÇÃO UNIPessoal, LDA. - NIPC 510430880, RUA DOS PINHEIROS 47, CASA 4, BICESSE, 2645-535 ALCABIDECHE **DETENTORES DE CAPITAL** PEDRO CORRÊA MENDES

GERÊNCIA PEDRO CORRÊA MENDES PCORREAMENDES@AUTOSPORT.PT **DIRETOR** PEDRO CORRÊA MENDES PCORREAMENDES@AUTOSPORT.PT **DIRETOR-EXECUTIVO** JOSÉ LUÍS ABREU JABREU@AUTOSPORT.PT

COORDENAÇÃO A2 COMUNICAÇÃO **TEXTOS** PEDRO BARREIROS E ANABELA MARTINHO **FOTOS** IMAGENS DESPORTIVAS / A2 COMUNICAÇÃO, E PAULO TABANEZ **DESIGNER GRÁFICA** ANA SILVA ASILVA@AUTOSPORT.PT

IMPRESSÃO SOGAPAL, S. A., SOC. GRÁFICA DA PAIÁ, S.A. - ESTRADA DE SÃO MARCOS, 27, SÃO MARCOS - 2735-521 AGUALVA- CACÉM **DISTRIBUIÇÃO** VASP - DISTRIBUIDORA DE PUBLICAÇÕES, S. A., **TIRAGEM** 15 000 EXEMPLARES **REGISTO NA ERC**

105448 **DEPÓSITO LEGAL** Nº 68970/73 - COPYRIGHT© TODOS OS DIREITOS RESERVADOS DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO EM VIGOR. EM VIRTUDE DO DISPOSTO NO ARTIGO 68 Nº2, 1) E JJ, ARTIGO 75º Nº2, M) DO CÓDIGO DO DIRETOR DE AUTOR E DOS DIREITOS CONEXOS ARTIGOS 10º E 10º BIS DA CONV. DE BERNA, SÃO EXPRESSAMENTE PROIBIDAS A REPRODUÇÃO, A DISTRIBUIÇÃO, A COMUNICAÇÃO PÚBLICA OU A COLOCAÇÃO À DISPOSIÇÃO, DA TOTALIDADE OU PARTE DOS CONTEÚDOS DESTA PUBLICAÇÃO, COM FINS COMERCIAIS DIRETOS OU INDIRETOS, EM QUALQUER SUPORTE E POR QUALQUER MEIOS TÉCNICOS, SEM A AUTORIZAÇÃO DA FOLLOWMEDIA COMUNICAÇÃO, UNIPessoal LDA. A FOLLOWMEDIA NÃO É RESPONSÁVEL PELO CONTEÚDO DOS ANÚNCIOS. EDIÇÃO ESCRITA AO ABRIGO DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO. **CONTACTO** AUTOSPORT@AUTOSPORT.PT



extramotion



O MELHOR CAMPEONATO DE TT DA EUROPA

Temos o melhor campeonato de todo-o-terreno da Europa. Quem o proclamou foi Stéphane Peterhansel, o senhor Dakar, da primeira vez que se apresentou para disputar a Baja Portalegre 500 aos comandos de um SSV

Recordemos que, nesse ano de 2016, o piloto francês, recentemente vencedor do Dakar pela 14ª vez, foi apenas o 3º classificado numa prova com perto de uma centena de SSV disputada na mítica competição lançada em 1987 por José Megre e então ganha por um estreante na disciplina e em máquina idêntica à sua. Com a disciplina SSV a continuar em crescendo – deverão ser cerca de 70 os inscritos na Baja TT Montes Alentejanos – a de Motos em permanente renovação, depois de nos últimos anos ter dado a Portugal dois campeões do mundo e vários campeões europeus e a de Quads a manter-se bem viva depois de ter tido o funeral marcado há três ou quatro anos atrás, o “nosso” CNTT

viu o seu valor reconhecido a ponto de ser o único campeonato “Road to Dakar” o que permitiu no ano passado a João Dias, campeão SSV, obter uma inscrição gratuita para a edição de 2022 do Rally Dakar. É este campeonato, o melhor da Europa, que aqui é apresentado emergindo de uma situação dramática que ainda está a ser vivida em todo o mundo, mas que temos de enfrentar aceitando os condicionalismos e lutando por continuar a fazer, da melhor maneira possível, uma atividade que envolve clubes organizadores, pilotos, equipas, federação, promotor, patrocinadores, media e um conjunto muito alargado de áreas. Um campeonato que devido ao prolongado estado de emergência vivido no país só arranca agora, mas que

mesmo assim mantém as suas sete jornadas, que integra mais uma vez a Taça Yamaha YXZ1000R com a respetiva final europeia agendada para a Baja Portalegre 500, dá continuidade ao Troféu Mini Baja e apresenta ainda como novidade o Troféu Stock-Fox que tem como objetivo de incentivar e dinamizar a participação de pilotos da classe Stock. O CNTT Road to Dakar dispõe, desde há três anos, de um site próprio produzido em parceria com o Autosport com um espaço dedicado a cada um dos pilotos, das equipas e das provas. Irá manter uma fantástica cobertura televisiva em pelo menos seis canais de TV – em 2020 foram 560 as horas de reportagem emitidas – e estão previstas muitas novidades para o digital. **A**

APRESENTAÇÃO DAS EQUIPAS

Com mais de 120 concorrentes na Baja TT Montes Alentejanos, a nova temporada promete muita animação e uma enorme competitividade. A nível de equipas há que salientar que a Benimoto Racing venceu o respetivo troféu em 2020

A temporada de 2020 terminou em Portalegre, com a prova rainha da modalidade a ser condicionada por condições meteorológicas extremas, mas envolvida por um notável rigor sanitário e uma lista de participantes de luxo. Quase meio ano depois estamos agora de regresso com a maioria dos pilotos e equipas a darem continuidade aos seus adiados projetos. O Test Day Sharish realizado em Reguengos de Monsaraz permitiu aos pilotos e equipas retomarem as dinâmicas de competição e a aquilatarem dos seus andamentos.

Nas motos os anos mais recentes têm visto os mais cotados pilotos portugueses integrar equipas oficiais e apostar na internacionalização. É o caso de Joaquim Rodrigues, Sebastian Bühler, Mário Patrão, Luís Oliveira e Rui Gonçalves. À exceção de Mário Patrão a sua presença no CNTT é pontual. Os projetos internacionais irão continuar a condicionar os principais pilotos de duas rodas. O campeão António Maio quer renovar o título, mas a aposta principal centra-se no regresso ao Dakar.

Também o duas vezes campeão de rally Raid Bruno Santos irá repartir a sua temporada entre o nacional e o internacional onde a estreia no Dakar surge como grande objetivo. Também para Mário Patrão o Dakar continua no seu plano de ação. Vice-campeão em 2020 correndo ainda numa 250cc Maritim Ventura piloto do Team Bluemotor Yamaha deverá dar o salto para a classe rainha sendo um natural candidato a vitórias. Já o seu colega de equipa Daniel Jordão, campeão em 2019 terá uma aposta mais focada no Enduro. Quem promete intrometer-se na luta pelas primeiras posições é Micael Simão, agora piloto Gas Gas que foi a revelação de 2020. Dos jovens que se lançaram em 2020 Gonçalo Amaral em Honda e João Duarte em Yamaha são dois nomes a requererem acompanhamento. Não tão jovem, mas igualmente competitivo também Fábio Magalhães (Honda) protagonizou uma boa temporada em 2020. Os consagrados Salvador Vargas, Bernardo e David Megre são nomes a ter sempre em conta, mas não assumem a presença na totalidade do campeonato.



Entre os Quad a temporada vai começar com muitos pilotos novos. Luís Engeitado não deverá defender o título e o vice-campeão Luís Fernandes surge como principal candidato. Já nos SSV, embora sem grandes novidades, a lista de candidatas ao título é enorme. A maior novidade

que, todavia, não deverá acontecer já em Beja, é a estreia nos SSV por parte do ex-campeão do mundo motos Hélder Rodrigues num projeto que visa o Dakar 2023. Como campeão João Dias encabeça essa lista inserido na equipa Benimoto Racing também ela campeã em 2020. Equipa que continuará





a inscrever mais de uma dezena de pilotos por prova e onde se destacam ainda os nomes de Alexandre Pinto a revelação do ano passado, Nelson Caxias, Filipe Cameirinha e Daniel Mahsredjian, todos pilotos prioritários e ainda Cristiano Batista, piloto brasileiro com créditos firmados.

A equipa CanAm Off Road mantém a aposta em Luís Cidade vice-campeão absoluto e campeão Júnior. O ex-campeões Pedro Santinho Mendes e João Monteiro são outros fortíssimos candidatos ao título. A eles se juntam os nomes de Pedro Carvalho e o campiãoíssimo dos Quad Roberto Borrego

ambos da equipa SGS Car. Também a equipa JB Racing, atual vice-campeã, apresenta dois nomes fortíssimos: o jovem Gonçalo Guerreiro e o consagrado piloto belga Sebastien Guyette. Neste início de temporada é importante recordar, em termos de marcas, o domínio absoluto em termos

de vitórias e Top 10 do campeonato por parte da Can-Am com a Yamaha a triunfar na Classe TT2 através de André Rodrigues e a Polaris a vencer a Classe Stock por intermédio de Rui Serpa. Arnaldo Monteiro entre os veteranos e Márcio Vieira na Promoção foram também vencedores em 2020. **A**

CALENDÁRIO CNTT ROAD TO DAKAR 2021



BAJA TT MONTES ALENTEJANOS

O arranque do CNTT Road to Dakar será feito na prova alentejana que terá novamente a sua base em Beja, no magnífico Parque de Feiras e Exposições onde, na 6ª feira dia 14 a partir das 13 horas, terão início as verificações documentais e técnicas. Pelas 20 horas será realizado o desfile de apresentação dos participantes.

No dia seguinte, sábado, a partir das 7h30m terá início o prólogo. Ao longo do dia Motos, Quads, SSV e Autos terão pela frente mais dois setores seletivos – Mértola e Beja – o primeiro com cerca de 72 km e o segundo com 84 km completando assim a 1ª etapa. A Zona Reabastecimento e de Assistência para os concorrentes do CNTT assim como a neutralização e respetivo Parque Fechado para os inscritos no CPTT e Taça de Portugal terá lugar em Serpa no Parque de Feiras e Exposições.

No domingo a caravana do rali volta a estrada logo pela manhã para repetir a passagem pelos dois setores seletivos.



RAID TT GÓIS

A prova beirão terá um total de 305 km repartidos pelos concelhos de Góis - onde estará o Parque Fechado - Pampilhosa da Serra e Arganil, num traçado com muitas novidades, duas etapas e 4 sectores seletivos. Existirão duas Zonas de Assistência e uma Zona de Abastecimento (GAS).

RAID DA FERRARIA

A prova que junta Ribatejo com Alto Alentejo compreende verificações na 6ª feira, dois setores seletivos de 50 km e 85 km no sábado, completando-se no domingo com uma dupla passagem por um SS de 85 km. Serão percorridas pistas dos concelhos de Gavião, Abrantes e Ponte de Sor.



BAJA DE LOULÉ

A prova algarvia segunda etapa do CNTT Road to Dakar compreende um percurso de aproximadamente 400 km (incluindo ligações) disputado em duas etapas. SS1 com 161,5 km e SS2 com 141,7 km.



BAJA TT CAPITAL DOS VINHOS DE PORTUGAL

A prova alentejana terá um figurino semelhante aos anos anteriores, com uma Super Especial a ser realizada na manhã do dia 2 seguida de um Sector Seletivo com cerca de 150 km que será repetido no dia seguinte percorrendo na sua maioria pistas do concelho de Reguengos de Monsaraz e dos concelhos vizinhos de Portel, Redondo e Évora. As verificações técnicas e administrativas decorrerão durante a parte da tarde do dia 1.



CALENDÁRIO CNTT ROAD TO DAKAR 2021

14 A 16 DE MAIO	BAJA TT MONTES ALENTEJANOS
28 A 30 DE MAIO	BAJA TT DO ALGARVE
12 E 13 DE JUNHO	RAID TT GÓIS
4 E 5 DE SETEMBRO	RAID DA FERRARIA
1 A 3 DE OUTUBRO	BAJA TT CAPITAL DOS VINHOS DE PORTUGAL
15 A 17 DE OUTUBRO	BAJA OESTE DE PORTUGAL
28 A 30 OUTUBRO	BAJA PORTALEGRE 500

BAJA OESTE DE PORTUGAL

A Escuderia Castelo Branco leva este ano a sua prova para a Região do Oeste. O percurso vai passar em Torres Vedras, Alenquer, Sobral de Monte Agraço, Cadaval e Bombarral. A prova começa com um prólogo com cerca de 7km e terá aproximadamente 350Km de SS.

BAJA PORTALEGRE 500

A mais antiga competição nacional de TT arranca dia 28 com verificações (administrativas e técnicas) e reconhecimento do Prólogo. No dia seguinte disputa-se o Prólogo (SS1) com cerca de 5km e SS2 com cerca de 70km.

A competição encerra no dia seguinte com SS3 de aproximadamente 300km. **A**

can-am

MILFA

www.milfa.pt

R. Dom Nuno Álvares Pereira 236
4450-213 Matosinhos



DOMINE A ESTRADA



MAVERICK SPORT T

Outras cores disponíveis



TRAXTER HD8 T



OUTLANDER MAX XTP 100

OS CAMPEÕES DE 2020

António Maio em Yamaha nas Motos, Luís Engeitado também em Yamaha nos Quad e João Dias em CanAm nos SSV foram os grandes vencedores da temporada de 2020



Campeões Nacionais num ano de competição tão atípico, os três campeões apresentam-se com objetivos e perspetivas diferentes para esta temporada.

O projeto desportivo de António Maio vai passar muito pelo CNTT "não esquecendo que o principal enfoque será no projeto internacional nomeadamente na participação em 2022 no Rali Dakar e em algumas provas da Taça do Mundo. Mas, a vontade de voltar às provas do Nacional é muita e correr com a placa número 1 é uma motivação forte" salienta o Capitão da GNR que não esconde a vontade de revalidar o título.

Já Luís Engeitado não terá a oportunidade de fazer todas as provas do Campeonato "devido à sobreposição com as tarefas de assistência na equipa Bluemotor Yamaha de Mário Franco. Vamos estar em várias provas inter-

nacionais e por este motivo vou falhar algumas das corridas do Nacional. Apesar do objetivo para este ano não passar pela revalidação do título, espero conseguir marcar presença nalgumas das provas calendarizadas". O piloto de Torres Vedras, Campeão Nacional entre os SSV, acredita que "esta temporada de 2021 vai ser mais uma vez muito competitiva e bem disputada. O Campeonato está cada vez mais repleto de máquinas bem preparadas e pilotos competitivos pelo que estou convencido que o CNTT em 2021 vai ser muito animado. Assim se cumpram todas as provas do calendário desportivo e que o Covid não cause mais surpresas indesejadas. Sente-se que todos os pilotos estão com muita vontade de correr e voltar às fantásticas pistas das provas do CNTT. Quero revalidar o título, mas estou ciente de que não será uma tarefa fácil dados os fortes adversários que vou encontrar". **A**



SHARISH

GIN



www.sharishgin.pt

PREPARAÇÃO TÉCNICA CNTT

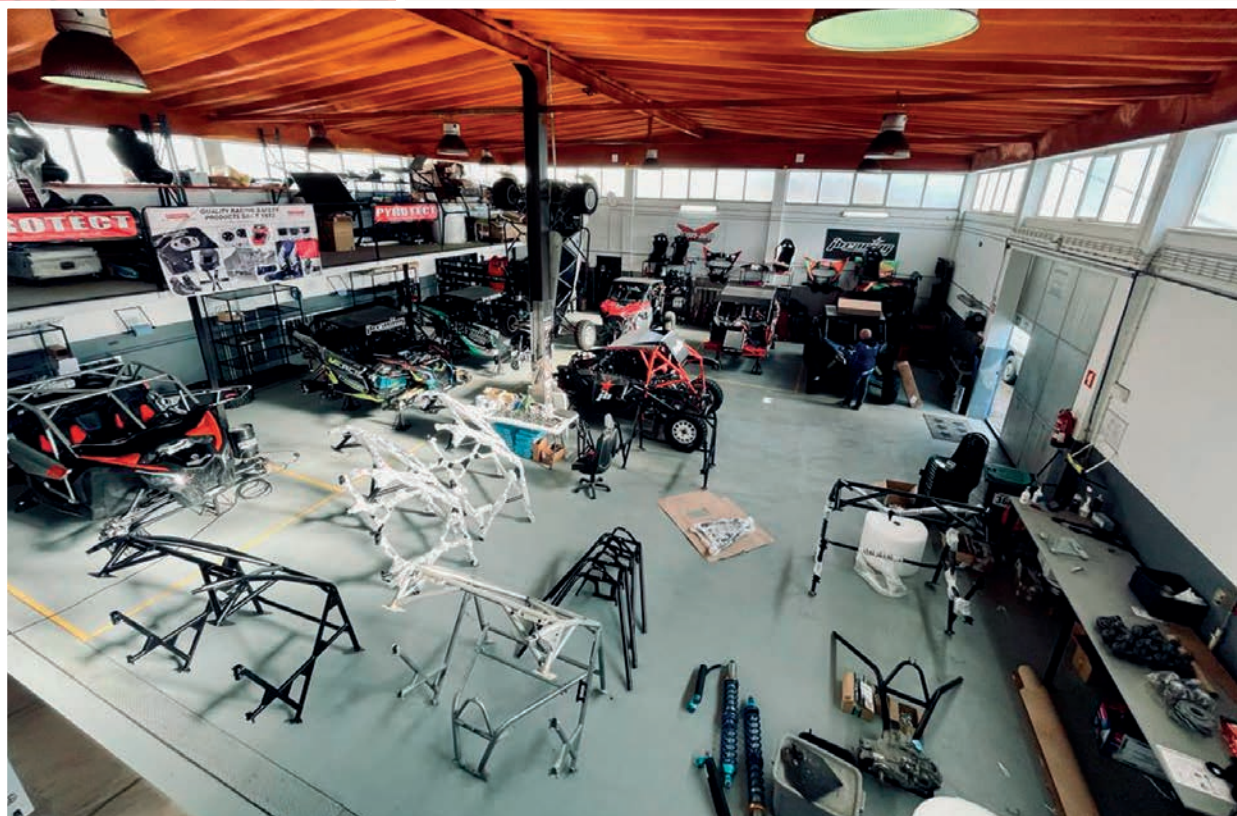
Comprou um SSV ou uma moto e quer correr no CNTT? Saiba o que de essencial deve ou é obrigado a fazer no capítulo da mecânica para se apresentar à partida de uma competição.



Vamos começar pela moto que naturalmente é menos exigente e tem um orçamento mais suave. Para a preparação que aqui apresentamos socorremo-nos dos conhecimentos de Rui Ventura, ex-piloto, pai do Martim Ventura e que durante vários anos acompanhou a equipa liderada por Frederico Fino onde corre o António Maio.

De referir em primeiro lugar que do ponto de vista regulamentar uma moto com as especificações de Enduro vendida e legalizada para rodar na estrada falta-lhe pouco para poder correr, mas para o fazer com um mínimo de competitividade e mesmo de segurança já não é bem assim.

Para começar é necessário tratar da autonomia. É necessário um depósito que consiga fazer pelo menos 85 km em ritmo de competição. As transmissões têm de ser ajustadas a uma maior velocidade face ao Enduro. Também a travagem tem de ser cuidada pois são mais fortes e prolongadas. Há que





colocar tubos de malha de aço, outras bombas e eventualmente outros discos. Também há que rever a suspensão que deve ser mais firme, mais "tesuda" e mais rápida a reagir. Pode ser apenas por afinação da suspensão original ou através da colocação de suspensões de competição. Importantíssimo é a instalação de um amortecedor de direção. É uma enorme proteção para o piloto. Uma ponteira de escape faz também parte das recomendações assim como mousões e pneus mais adequados. Estamos a falar em 2500 a 3000 euros não envolvendo as ditas suspensões de competição que podem custar entre 1500 e 1800 euros. Mas como nos diz Rui Ventura sem um bom acompanhamento mecânico não se consegue ir lá...

Passando para os SSV fomos falar com Jorge Branco da JB Racing que nos elaborou o menu para um CanAm o modelo mais utilizado no CNTT. Vamos começar pelas exigências regulamentares. Há que começar por desmontar o veículo para retirar o

roolbar de origem e colocar um aprovado para competição. Obrigatório vai ser ainda a colocação de um corta-corrente, extintor, palas, baquets, cintos, luzes de trás, redes nas portas e a chapa para a colocação do número de competição. Terá de colocar ainda os instrumentos de navegação. Chegamos aqui estamos com mais 5000 euros na fatura. No mínimo.

A seguir e de acordo com o objetivo desportivo e/ou com a disponibilidade financeira há que alterar os triângulos à frente e os tirantes atrás. Na suspensão há que refazer a de origem ou comprar uma de marca, o mesmo acontecendo com os travões. Colocar autoblocante atrás e à frente é outra opção assim como os tirantes da barra estabilizadora.

Pode-se também refazer a centralina. Tire Balls para os pneus também há muito que use para minorar os problemas dos furos. Neste segundo patamar já acrescentámos no mínimo mais 15000 euros. E depois há mais uns extrazinhos... **A**

www.vidaboemia.com

audiovisuais

ROAD TO DAKAR

MTT (MAGAZINE TT)

OFF-ROAD MAGAZINE

FORA DE ESTRADA

SHIFT GEAR

MECÂNICA E TÉCNICA TT

Neste arranque de temporada esta página é dedicada a, de uma forma muito sumária, apresentar os principais players ao nível da mecânica e preparação para os SSV. Um tema cada vez mais interessante e que já envolve muitas empresas



ROLLBAR

Este é um produto 100% nacional. A maioria dos SSV que competem no CNTT estão equipados com rollbar JBRacing mas a Extramotion já está também a equipar várias máquinas embora exclusivamente CanAm. A Franco Sport tem contruído os rollbar dos Yamaha por si preparados em parceria com outra empresa portuguesa

- >> Extramotion
- >> JB Racing
- >> Franco Sport



PNEUS

A maioria dos SSV vem equipada de origem com Maxxis. Tanto a HeadMotorSport com os Tensor com a BPeters com várias marcas têm oferta nesta área que se prolonga com as jantes e os TireBalls

- >> EasyPneus / Maxxis
- >> Head Motorsport / Tensor
- >> BPeters

AMORTECEDORES

A nível dos amortecedores a Maxi-Shocks / Ohlins e a Extremetech apresentam um produto específico para competição enquanto a OffMax desenvolve os Fox que equipam 90% dos SSV de origem. A MXT também trabalha a nível de desenvolvimento.

- >> Maxi-Shocks / Ohlins
- >> Extremetech
- >> OffMax
- >> MXT

TRAVÕES

A oferta neste capítulo reparte-se pela J.Juan espanhola representada em Portugal pela Benimoto e mais recente também a JBRacing passou a fabricar este componente

- >> J.Juan
- >> JB Racing

TRIÂNGULOS

Com grande experiência em metalomecânica e produzindo produtos com extrema qualidade são produzidos Extramotion e JBRacing

- >> Extramotion
- >> JB Racing

ROAD BOOK ELÉCTRICO

Indispensável para a navegação nos SSV

é também uma oferta 100% made in Portugal

- >> F2R
- >> MigTec

REDES

De presença obrigatória nos SSV é mais uma produção nacional que equipa a quase totalidade dos veículos

- >> NSC



MUNDIMAT

Racing TEAM

MUNDIMAT
NO MELHOR
CAMPEONATO
DA EUROPA
DE TT



ARNALDO MONTEIRO
NUNO MORAIS
CAMPEÕES VETERANOS 2020

 **MR**
ESCAVAÇÕES e DEMOLIÇÕES



MUNDIMAT

CONSTRUÍMOS COM SABEDORIA E QUALIDADE

MUNDIBRICO

MUNDISTEEL

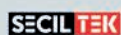
MUNDI24

MUNDIFIRE

MUNDIWOOD

MUNDICONSTROI

REMOÇÃO
DE AMIANTO
É CONNOSCO



PROMOÇÃO CNTT ROAD TO DAKAR

Com as provas do CNTT Road to Dakar organizadas pelos diversos Clubes sob a égide desportiva da FMP, cabe ao promotor dar a maior visibilidade possível ao campeonato. Neste capítulo emergem as reportagens televisivas, os diversos vídeos promocionais que circulam nas redes sociais, a gestão do site do CNTT Road to Dakar, da respetiva página de Facebook e do canal de YouTube onde ao longo de cada prova são colocadas dezenas de entrevistas. Este suplemento do Autosport é mais uma das muitas iniciativas do promotor que também dinamiza eventos seja por iniciativa própria como aconteceu com o Azeméis Super TT ou a apresentação que por duas vezes teve Lisboa como palco ou em colaboração com outros organizadores como aconteceu recentemente com o Test Day Sharish.

É para suportar toda esta missão que existem os patrocinadores - BP, Sharish e ExtraMotion - e outros apoios como a Dakar Shoes. Todos os que quiserem apoiar são bem-vindos pois por muito que se faça há sempre muito mais para fazer.

UM POUCO DE HISTÓRIA



Miguel Farrajota em TM no ano de 1997 nas Motos, Victor Santos em KTM no ano de 2001 nos Quads e Rui Serpa em Rage no ano de 2011, foram os primeiros campeões nacionais absolutos nas três disciplinas que

atualmente disputam o CNTT Road to Dakar. Os dois últimos ainda estão no ativo nos SSV e Miguel Farrajota ainda recentemente voltou a colocar pontualmente o capacete. Sérgio Padilha em Macal nas 50 Serie;

Wingmotor

No  de
Lisboa

Motos novas e usadas
Acessórios e equipamentos
Assistencia técnica
Peças



TAÇA YAMAHA YXZ1000R

A temporada de Todo-o-Terreno de 2021 está prestes a arrancar e com ela regressa também a Taça YAMAHA YXZ1000R, uma competição monomarca organizada pela Yamaha Motor Portugal em parceria com a Federação de Motociclismo de Portugal destinada aos pilotos de SSV inscritos no Campeonato Nacional de Todo-o-Terreno. Em 2021, a Taça YAMAHA YXZ1000R terá o seu figurino habitual e contará com um calendário de cinco provas e duas classes de competição: a Classe Open (destinada a veículos sem restrições adicionais às impostas pela FMP) e a Classe Stock (permite a participação de todos os veículos que cumpram com o regulamento técnico definido para a classe).

Tendo início em Loulé na Baja do Algarve, a 28 de maio e vai incluir as provas de Góis, Ferraria e Reguengos, a competição termina a 17 de outubro em Torres Vedras. Este ano regressa também a YXZ1000R European Cup SuperFinal e que, tal como em 2019, se disputará na Baja Portalegre 500 onde os melhores pilotos de cada país estarão reunidos terminando com chave de ouro a temporada de 2021. Mas as novidades não ficam por aqui, para 2021 Yamaha Motor Europe reservou mais uma estreia para a Baja Portalegre: todos os pilotos de SSV Yamaha inscritos na prova (independentemente da classe em que participem) terão a possibilidade de competir na YXZ1000R Challenge e fazer parte do encerramento da temporada de 2021.



António Pinto em AJP nas 125 Série; Filipe Filipe em Honda nas 2T 125; Paulo Marques em Honda nas 2T +125; Nuno Ferreira em KTM nas 4T 350; Bernardo Vilar em Honda nas 4T + 350 e Pedro Matias em Yamaha nos Quads foram,

entretanto, os primeiros vencedores de Classes no ano de 1993 o primeiro a registar uma competição global de todo-o-terreno no seio da FMP.

Fonte: Anuário da FMP

PROMOÇÃO JOVEM

Dando continuidade ao desafio lançado em 2020 pelo promotor do CNTT Road to Dakar aos organizadores mantém-se o apoio dado aos jovens pilotos que se querem estrear no campeonato tendo sido repescados também aqueles que pela contingência da pandemia apenas tiveram oportunidade de disputar três provas no ano passado.



TROFÉU MINI BAJA

Também o Troféu Mini Baja se voltará a realizar em 2021 embora apenas depois do Verão



ROAD TO DAKAR E DAKAR SHOES

Depois do voucher para o Dakar 2022 conquistado por João Dias em 2020 será nos próximos dias anunciado o prémio que estará em jogo este ano. Certa é presença do espaço Dakar Shoes em todas as provas e a oferta por sorteio de três pares de calçado em cada uma das provas da temporada



PAULO ALBERTO

5 X CAMPEÃO BRASILEIRO AX
3 X CAMPEÃO BRASILEIRO MX



MIGUEL BARBOSA

8X CAMPEÃO NACIONAL TODO-O-TERRENO



MAROC
DAKAR BOOT

VISITE-NOS EM
DAKARSHOES.COM



Vá a pé

Se não puder, vá com bp

Que bom seria eliminar todas as emissões das nossas deslocações. Mas há deslocações que são inevitáveis e que produzem emissões. Se queremos fazer a diferença e reduzir a nossa pegada, temos que tomar medidas e alterar comportamentos.

Por isso, a bp é a primeira marca em Portugal a compensar as emissões de carbono de todos os abastecimentos dos seus clientes.

Assim, se amanhã tiver de conduzir, abasteça na bp, sabendo que as suas emissões de carbono estão a ser automaticamente compensadas através de projetos de compensação em todo o mundo.

Conduza Carbono Neutro

O melhor, todos os dias

