



AVENTURA **TRANSALPINA**

» APRILIA TUAREG 660 » BENELLI TRK 702X

TESTE



HONDA FORZA 750

HONDA X-ADV

» TESTE

QJMOTOR MTX125

» REPORTAGEM

9º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS OFF-ROAD

» HISTÓRIA

MOTOS DE GUERRA - 4ª PARTE

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



CB
650R

CBR
650R

Marque um test drive no seu concessionário Honda.

NOVO SISTEMA DE EMBRAIAGEM *Honda E-Clutch*

Condução de nível superior

A E-Clutch é uma tecnologia Honda totalmente nova que significa que não é necessário utilizar a manete da embraiagem para arrancar, parar ou passar para mudanças superiores ou inferiores. O controlo é suave e instantâneo e torna ainda mais divertida a condução, tanto em curvas sinuosas como na cidade, sem stress. E não se preocupe. Se necessitar de utilizar a embraiagem manualmente em qualquer altura, poderá fazê-lo. A escolha é sua. **Realize o seu sonho.**

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Contra-indicação

Nenhuma moto é perfeita. Seja ela qual fôr, aos olhos do seu motociclista há sempre algo a melhorar. Seja ao nível estético, ao nível tecnológico, mecânico ou ao nível ergonómico, há sempre espaço para melhoramentos. Ou modificações, poderia dizer-se. É que há por aí muita modificação que dificilmente se pode qualificar de melhoramento. Mas isso não importa! Assim como tampouco importa o tipo, o tamanho ou a marca da montada. O que realmente importa é que essas modificações potenciam o prazer que cada um sente aos comandos da sua moto.

E o admirável é ver como cada um justifica a sua opção, como aprecia as opções dos seus pares, como contesta ou explica estas ou aquelas tão importantes vantagens de um determinado componente, seja ele um simples autocolante decorativo, um suporte de copo, uma embraiagem a seco ou uma linha de escape XPTO em “unobtainium”.

Cada um com as suas crenças, há os mais mototuristas, os mais offroaders, os mais e

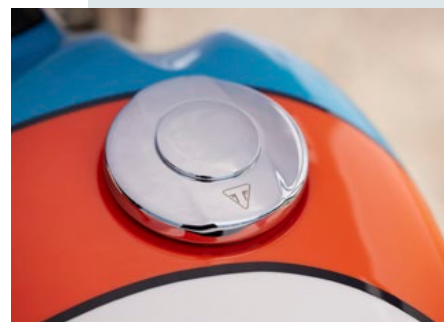
os menos abonados, os principiantes e os da velha guarda, os que andam em grupo e outros mais solitários, os de fim-de-semana, os do dia-a-dia e os de longo curso, os mono e os multimarcas, uns com bom e outros com mau gosto. E curiosamente, apesar de cada um encarar o motociclismo à sua própria maneira, uns mais pela rebeldia, uns mais pela experiência de condução, outros por tribalismo ou irmandade e outros ainda, apenas à descoberta, seja do mundo ou do estereótipo, tudo isto origina uma infinidade de experiências, prontas a serem partilhadas, reproduzidas, adaptadas, enfatizadas, ridicularizadas ou até mesmo veneradas, uma e outra vez, em qualquer encontro, entre amigos ou com algum desconhecido, à beira de uma qualquer estrada, ou indelevelmente gravadas na memória de cada um.

Por isso o acto de andar de moto é tão libertador e prazeroso. Mas, porque não há bela sem senão, tem uma grande contra-indicação: Causa uma enorme dependência! //

10 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 30 HONDA CB1000 HORNET
- 34 HONDA NT1100
- 38 HONDA TRANSALP
- 40 HONDA RTL ELECTRIC
- 42 APRILIA SR 125
- 44 CFMOTO 450CL-C SPIRIT
- 46 YAMAHA R9
- 50 KAWASAKI NINJA 1100SX
- 52 ROYAL ENFIELD BEAR 650
- 56 TRIUMPH SPEED TWIN 900
- 60 TRIUMPH TIGER SPORT 800
- 64 TRIUMPH TRIDENT 660



CONTRAPONTO

- 68 APRILIA TUAREG 660 VS BENELLI TRK 702X

TESTE

- 78 HONDA X-ADV E HONDA FORZA 750
- 88 QJMOTOR MTX125

HISTÓRIA

- 124 MOTOS DE GUERRA - 4ª PARTE

REPORTAGEM

- 128 9º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS OFF-ROAD 2024

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: CONTRA-INDICAÇÃO
- 6 PEDRO ALPIARÇA: 8
- 8 VITOR SOUSA: BRINCAR AOS CLÁSSICOS
- 96 ADELINA GRAÇA: A FLORESTA ASSOMBRADA
- 116 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS DE LJUBLJANA ATÉ ZONE
- 140 TOM VITOÏN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 142 SUSANA ESTEVES: ANDA MEIO MUNDO A TENTAR LIXAR A VIDA A OUTRO MEIO (PORQUE NÃO ME DEIXAM DIZER ASNEIRAS AQUI)



ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

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

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

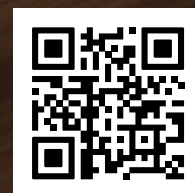
MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

Alea jacta est

“O dado foi lançado”. Estamos quase a chegar ao final da época de MotoGP e o campeonato ainda não está decidido. Os dois grandes rivais dos últimos anos continuam a disputar pontos corrida a corrida, num jogo em que a tática e a bravura assumem contornos díspares, e o risco de uma queda pronuncia-se mais intoxicante do que o champanhe de uma vitória. Num ano em que o pneu da frente da Michelin desiste da sua função sem grandes avisos, todo o cuidado é pouco, cada palmo fora da trajectória, cada grama de força em excesso na manete direita, pode acabar em desgraça. O nível de ambos os candidatos ao título é tão alto, e são tão mais rápidos que a concorrência, que apenas aquele que cometer menos erros será coroado campeão.

Existem factores externos que acrescentam ingredientes picantes a esta contenda, nomeadamente o regresso de um octacampeão às luzes da ribalta, movendo as peças de xadrez de forma indelével. O lugar que irá ocupar no próximo ano, influenciou o estado de espírito de Bagnaia e de Martin. O primeiro, quer continuar a ser o número 1 na sua marca de eleição, e o segundo tem toda a legitimidade de acreditar que o lado da box que Marquez irá ocupar, era seu por direito.

Pecco tem demonstrado uma classe única na maneira como aborda as questões desportivas mais “quentes”. Sempre calmo, sempre focado, com uma confiança sólida nos seus atributos, parece sempre guardar só para si o segredo do seu sucesso. Da academia que o viu crescer emana um ódio visceral em relação ao 93 e seria demasiado fácil cair nesse engodo. Os seus resultados mais inconstantes nas corridas de

Sprint revelam que gosta mais de ser pragmático e preciso do que trabalhar no improvisado e na explosão. A maneira como recupera das ultrapassagens é absolutamente épica (elevando para outro nível a técnica do Dovizioso), esperando que o adversário se aproxime, travando forte e atacando a trajectória de saída à frente do rival. Bagnaia merece ser campeão, honrando uma elegante forma de pilotar e de estar no desporto.

Do outro lado da barricada temos um piloto que foi relegado para segundo plano pela equipa mais cobiçada do paddock. Jorge devia ter sido escolhido para vestir de vermelho e ter todo o apoio de fábrica (muito embora tenha este ano uma máquina igual, uma estrutura oficial é sempre diferente). Actualmente, é o piloto mais rápido da grelha com pneus soft, o mais explosivo e aquele que consegue extrair todo o sumo destes autênticos aviões com duas rodas. Serve-se do seu poderio físico para dominar a moto e a sua forma de pilotagem é baseada na raça, canalizando essa energia para a pista. Martin merece ser campeão, porque a sua vendeta seria uma importante mancha na prepotência de um negócio (porque foi isso que determinou a polémica escolha).

Escrevo estas linhas depois de mais um GP frenético, com um sprint fatídico para o italiano e uma batalha épica para conseguir recuperar pontos na corrida de Domingo. Mas o espanhol tem uma mão no troféu. A glória faz-se de pequenos nada e teremos de esperar pela última bandeirada de xadrez para contarmos a história toda. Neste que é o melhor desporto do mundo, os heróis montam máquinas com asas e voam baixo. //

SCRAMBLER

DUCATI

10° aniversário
RIZOMA EDITION



Elegância e engenharia de vanguarda

Nascida de uma colaboração histórica entre a Ducati e a Rizoma, a Ducati Scrambler 10th Anniversary Rizoma Edition representa uma ousada reinvenção do design de motos, personificando uma visão compartilhada. Esta edição limitada não é apenas um testemunho de um trabalho artesanal excepcional, mas também uma celebração do progresso, onde cada elemento é perfeitamente integrado entre estética e funcionalidade. A impressionante decoração cor "Metal Rose" não só ultrapassa os limites da tradição, como também simboliza a inclusão e a quebra de estereótipos, marcando um passo ousado para um futuro onde a individualidade reina suprema. Juntos, a Ducati Scrambler e a Rizoma criaram não apenas uma moto, mas uma afirmação de estilo e identidade, estabelecendo uma nova era no motociclismo.

[SCRAMBLERDUCATI.COM](https://www.scramblerducati.com)

SCRAMBLER
DUCATI



Vitor Sousa
Jornalista

Brincar AOS CLÁSSICOS

As últimas duas décadas viram crescer o interesse pelas motos de inspiração clássica de uma forma, talvez, inesperada. Numa sociedade virada ao futuro, à tecnologia, ao consumo imediato, no fundo à superficialidade, não era previsível que disparasse o interesse por ‘velharias’. No entanto, ou por isso mesmo, a busca de referências estéticas e, porque não, culturais tornou-se uma necessidade premente.

Enquanto veículo prático, nas suas vertentes de transporte, de viagem ou desportivo, a moto conheceu uma evolução imensa nos últimos 20 anos. A maquinaria e os métodos de fabrico evoluíram, o recurso a melhores materiais intensificou-se e a sua escolha diversificou-se, as ideias evoluíram, a tecnologia deu – de facto – um enorme salto colocando ao serviço dos utilizadores ajudas que em muito melhoram o conforto, a facilidade de condução, o consumo e, o mais importante, a segurança (ver a esse propósito o editorial da nossa revista digital #73).

O resultado desta acelerada modernização foi o aumento da qualidade das motos em todas as suas vertentes: motor, quadro, suspensões, travões, pneus... Mas, a evolução da moto, como veículo, deixou de ser linear no conceito a partir dos anos 70 do século passado, iniciando-se uma ‘especialização’ que levou ao aparecimento de segmentos que, mais do que apresentando a tecnologia como primeiro fator diferenciador, apelava à vertente emocional para o seu desenvolvimento e imposição no mercado. Exemplos: motos desportivas, inspiradas nas motos de Grande Prémio, com carenagens, suspensões duras, desconfortáveis, com potência a mais para a capacidade de muitos dos que se propunham conduzi-las; motos trail, decalcadas das motos do, então crescente em popularidade, Rali Paris-Dakar, com

grandes e desnecessários depósitos de combustível, suspensões de grande curso, motores monocilíndricos (mas não só) de grande cilindrada (e mais pequena a imitar as grandes), etc... as marcas perceberam, então, que havia esse elemento de paixão, mimético, que apelava ao sonho e à paixão, profundamente nostálgico, com grande potencial de exploração comercial. Todos queriam ser Freddie Spencer ou Cyril Neveu.

Um outro caminho ensaiado foi o de recuperar uma estética que ainda dizia muito aos que, em 1990 (+/-), estavam a entrar na casa dos 40 anos de idade e recordavam com saudade os tempos em que as motos de grande cilindrada os impressionavam, duas décadas antes, ora como condutores ou simplesmente como fãs do tema; eram as motos que se viam estacionadas à porta dos cafés e nas montras dos concessionários: Honda 750 ‘Four’, ou 900 Bol d’Or, ou a Kawasaki Z900, entre outras. Os mesmos que, depois de anos sem moto, estavam a regressar às ‘duas rodas’, consolidada a vida profissional e familiar. Foi seguindo esta lógica que as marcas começaram a produzir algumas motos de cariz mais nostálgico. Nos anos 1990, a Kawasaki com a Zephyr 750, a Honda com a CB ‘Seven-fifty’, a Suzuki com a GS 1200 (Inazuma) e a Yamaha com a XJR 1200 responderam a esse sentimento criando essa primeira vaga de motos ‘retro’.

No ano 2000, a Triumph lançou a primeira moto verdadeiramente revivalista, ‘ressuscitando’ a Bonneville. Por um lado, recuperava um nome mítico da história global do motociclismo (considerada a moto mais ‘cool’ do século XX), por outro lançava a semente para o despontar de forma séria e concreta de um novo segmento de motos, entretanto apelidado de ‘modern classics’ (designação da própria Triumph), retro (de novo) ou, mais portuguesemente, neo-clássicas. A inspiração já não

era a dos anos '70, mas a dos '60 (a primeira Bonneville saiu em 1959), a tónica já não era o desempenho (mesmo que limitado nas 'naked' que referimos antes), mas as sensações e... a estética.

'Looks over function' passou a ser a receita. O sucesso da Bonneville não se fez esperar e a própria Triumph não hesitou em lançar derivações do mesmo tema – Thruxton, Scrambler... - aproveitando a onda nostálgica que atingiu a sociedade com impacto na primeira década do novo século, do mobiliário aos automóveis, da moda às motos. A reabertura do mítico Ace Café de Londres, em 2001, e a proliferação de eventos dentro do espírito, como o fenómeno 'The Distinguished Gentleman's Raid' ou o 'Wheel and Waves' (que deu grande eco à 'febre' das personalizações com base neste tipo de moto) levou a que, rapidamente, outras marcas cavalgassem a oportunidade, sendo os exemplos mais populares e, simultaneamente de maior sucesso comercial, a BMW R Nine T (2014) e o 'spin off' da Ducati ao criar, não um modelo, mas uma nova marca, a Scrambler.

É de facto um fenómeno que, ao contrário do que aconteceu com outras tendências e/ou modas na indústria motociclística, não passou, não perdeu 'gás'... pelo contrário. Dura há vinte anos e parece estar para durar. Outras marcas seguiram a tendência, incluindo as japonesas. Entre estas, o exemplo mais curioso será o da Kawasaki W 650 que, inclusivamente, saiu um ano antes da Bonneville, mas que, nesse momento

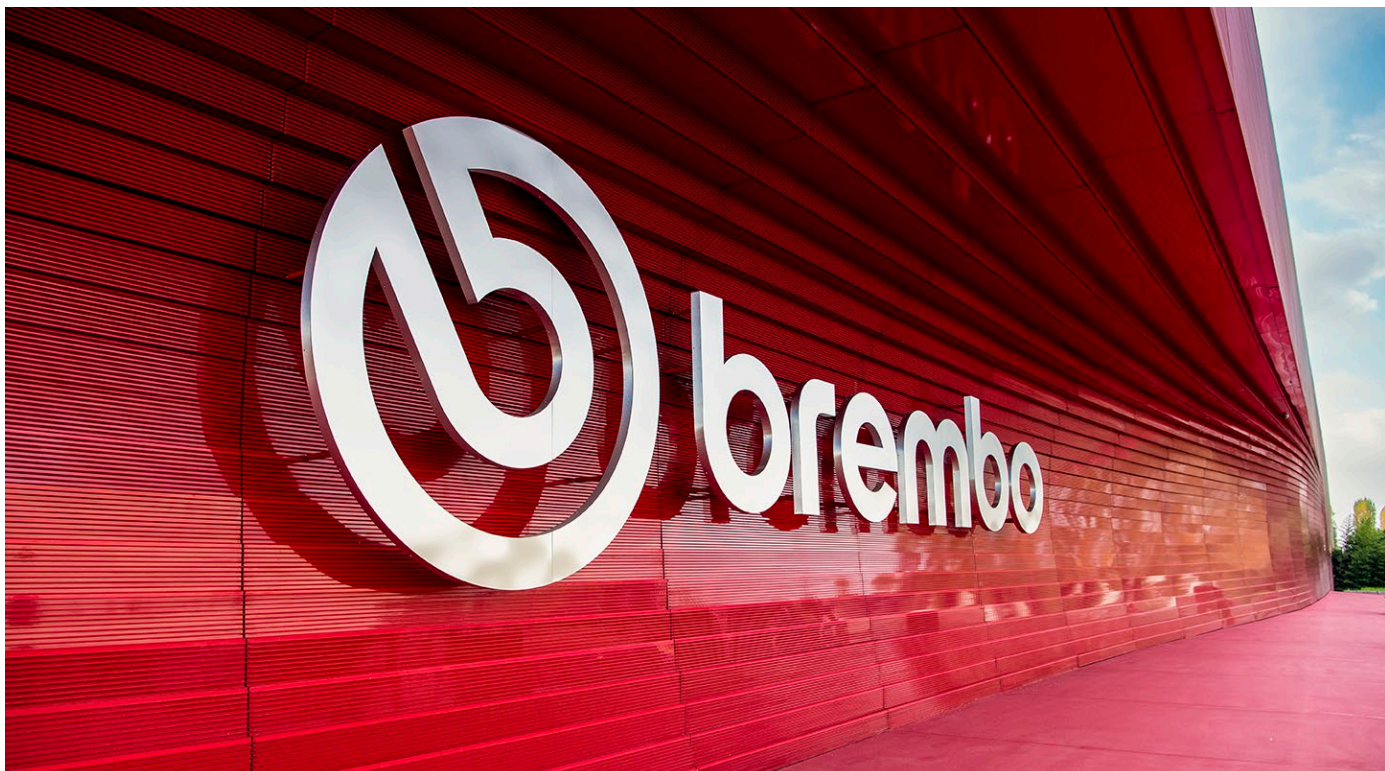
quase passou despercebida. E curioso porque a W650 'recuperava' a W de 1967 que mais não era do que um modelo 'inspirado'... na BSA A7!

Renascem marcas (a Norton que vai e vem, a BSA...) e potenciam-se outras como a Royal Enfield que está a levar muito a sério esta tendência.

Hoje, a Triumph, percussora do estilo, tem na sua gama 11 modelos 'modern classics', com cilindradas, estilos e tipos de utilização para todos os gostos, que vão das 'café-racer' (designação que, erradamente, muitos generalizam para etiquetar as motos neo-clássicas) às Scrambler, passando pelas Bobber.

O que faz, afinal, o sucesso destas motos? Por um lado, há de facto um grupo de 'nostálgicos' que aderem a estas motos porque um familiar ou um amigo próximo teve uma. Outros porque são pessoas fortemente influenciadas pelas modas expostas permanentemente na internet, carregada de 'influencers' e outros patetas. Algures entre uma coisa e outra estará a razão mais profunda. E essa, parece-nos, prende-se com o desejo de reviver, regressar ou reativar uma sociedade (ou, no mínimo, uma comunidade) mais aberta, mais descomplexada, mais pura, menos controlada por 'wokismos' patéticos, no fundo MAIS LIVRE. Um escape à padronização dos comportamentos e das ideias que nos impõem hoje. E a liberdade é o sentimento que tem acompanhado, sempre, o fenómeno motociclístico. Há mais de 100 anos que é assim. //





Brembo compra Öhlins

A BREMBO ANUNCIOU A AQUISIÇÃO DE 100% DA ÖHLINS RACING, LÍDER NA TECNOLOGIA DE SUSPENSÕES DE ALTO DESEMPENHO PARA MOTOCICLOS E AUTOMÓVEIS. ESTE ACORDO, O MAIOR NA HISTÓRIA DA BREMBO, VISA EXPANDIR A SUA OFERTA NO MERCADO AUTOMÓVEL E FORTALECER A SUA POSIÇÃO COMO FORNECEDOR DE SOLUÇÕES INTEGRADAS E INTELIGENTES.

A BREMBO formalizou um acordo com a Tenneco, uma empresa pertencente a fundos geridos pela Apollo Global Management, Inc., para a aquisição da Öhlins Racing. Com sede na Suécia, a Öhlins é conhecida mundialmente pela sua excelência em tecnologia de; suspensões, oferecendo produtos inovadores e de alto desempenho para os segmentos de Equipamento Original (OEM), Motorsport e Aftermarket. Fundada em 1976, a empresa emprega cerca de 500 trabalhadores e tem uma forte presença mundial com instalações de produção na Suécia e na Tailândia, além de centros de pesquisa e desenvolvimento nos mesmos países. Este movimento estratégico permite à Brembo expandir a sua oferta, para o mercado automóvel, reforçando a sua posição como fornecedor de soluções integradas,

combinando a experiência da Brembo em sistemas de travagem com a tecnologia avançada de suspensões da Öhlins. A empresa italiana vê nesta aquisição uma oportunidade para continuar a sua missão de fornecer produtos necessários e inovadores.

Matteo Tiraboschi, presidente executivo da Brembo, expressou a satisfação da empresa com a aquisição, destacando que a Öhlins representa uma marca forte e bem estabelecida, com uma reputação incomparável, tanto na estrada como nas pistas. "A Öhlins é uma marca mundialmente reconhecida, com uma reputação sólida e uma história de inovação no desporto e no mundo automóvel. Esta aquisição vai permitir-nos continuar a nossa estratégia de oferecer soluções inteligentes em prol do futuro da mobilidade", afir-

mou Tiraboschi.

A Öhlins tem uma longa herança no mundo das competições, sendo fornecedora de tecnologia para campeonatos prestigiados como MotoGP, Fórmula 1, Superbike e NASCAR. Em 2024, prevê-se que a Öhlins atinja um volume de negócios de cerca de 144 milhões de dólares, com uma margem EBITDA ajustada entre 21% e 22%.

Jim Voss, CEO da Tenneco, também comentou sobre a venda, afirmando: "Estamos confiantes de que a Brembo é o parceiro certo para levar a Öhlins Racing ao próximo nível. Esta venda não só posiciona a Öhlins e os seus colaboradores para o sucesso futuro sob a liderança da Brembo, mas também fortalece a nossa estratégia de reestruturar o portfólio de negócios".

A aquisição, no valor de 405 milhões de dólares (aproximadamente 370 milhões de euros), será financiada com recursos próprios da Brembo e está sujeita às aprovações regulatórias habituais. Espera-se que a transação seja concluída no início de 2025.

Este negócio é mais um passo da Brembo na sua estratégia de crescimento no segmento de motoci-

clos e desportos motorizados. Em 2021, a empresa adquiriu a SBS Friction, na Dinamarca, e a JJuan, em Espanha, e recentemente anunciou a construção de uma nova fábrica na Tailândia, dedicada aos sistemas de travagem para fabricantes de motociclos.

Com esta aquisição, a Brembo continua a consolidar-se como líder na inovação e no desenvolvimento de soluções avançadas para a mobilidade do futuro. //





CAISMOTOR

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

KTM

**DUKE
125 / 390**

  /caismotor





Multimoto Motor Portugal anuncia parceria exclusiva com TM Moto

A MULTIMOTO MOTOR PORTUGAL S.A. PASSOU A SER A DISTRIBUIDORA EXCLUSIVA DA MARCA TM MOTO EM PORTUGAL, FORTALECENDO A SUA POSIÇÃO COMO LÍDER NA DISTRIBUIÇÃO DE MOTOCICLOS E EQUIPAMENTOS OFF-ROAD.

O GRUPO Multimoto anunciou, a 30 de setembro de 2024, a exclusividade na distribuição da TM Moto em Portugal. Esta parceria estratégica reforça a presença da Multimoto no setor das motos off-road, oferecendo aos motociclistas nacionais o acesso a uma das marcas mais prestigiadas nas modalidades de Enduro, Motocross, Trial e Supermoto.

A marca italiana fundada em 1976, é reconhecida mundialmente pela alta performance dos seus modelos, tendo conquistado diversas vitórias nas mais importantes competições de motociclismo off-road.

O compromisso da marca com a excelência e precisão reflete-se no desenvolvimento e produção dos seus próprios componentes manualmente, de forma a assegurar um bom desempenho

Com esta nova representação, a Multimoto não só vai disponibilizar a gama completa de modelos TM Moto, como também assegurará um serviço técnico especializado através da sua rede de concessionários. A parceria representa uma nova fase de crescimento para a TM Moto em Portugal, com a Multimoto empenhada em garantir a expansão da marca nacionalmente. //



OFERTA KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI



TRK 702X

CHEGOU A NOVA ERA DA AVENTURA!

Viaja sem limites com a nova TRK 702 X! Esta Trail com carácter off-road vem equipada com argumentos de sobra, como as jantes raiadas e uma grande capacidade de carga que a tornam apta às mais prolongadas aventuras.

OFERTA KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI

Campanha reservada aos modelos TRK 702 e TRK 702 X matriculados até 31/12/2024 nos concessionários aderentes. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

PVP 7.890,00€

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

Descobre-a num concessionário Benelli.



**LÍDER
DE VENDAS
2024**

*Dados ACAP, Janeiro a Setembro de 2024



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Bosch inova com sistemas de assistência para motocicletas

TECNOLOGIAS VISAM AUMENTAR A SEGURANÇA E PREVENIR ACIDENTES EM ATÉ 16%

A EMPRESA apresentou seis sistemas de assistência, baseados num sensor radar, com o intuito de promover maior segurança e conforto para os motociclistas, em parceria com a KTM. A Bosch Accident Research indica que estes sistemas podem ajudar a prevenir um em cada seis acidentes, o que representa uma melhoria significativa face aos sistemas anteriores, que preveniam um em cada sete.

Esta nova geração de sistemas de assistência será colocada no mercado a partir de 2025, apenas nas motos KTM. Entre as novidades destaca-se o Cruise control adaptativo – stop and go (ACC S&G), que oferece um maior conforto em situações de muito trânsito. Esta versão melhorada não só mantém uma distância segura, como também pode parar, completamente, o veículo no trânsito, retomando a velocidade pretendida assim que o trânsito avance.

Outras das tecnologias trazidas pela Bosch é a Assistência à condução em grupo (GRA- Group ride assist), que tal como o nome indica, visa promover a segurança nos passeios em grupo. O sistema consegue perceber se um grupo de motociclistas está a conduzir de uma forma organizada, regulando a velocidade, de modo a manter a mesma distância da moto da frente, garantindo uma formação de grupo natural.

A Assistência à Travagem de Emergência (EBA) e a Assistência à Distância de Condução (RDA) trabalham em conjunto para aumentar a segurança do condutor. O

RDA, serve para manter uma distância segura do veículo dianteiro, ajustando de forma automática a aceleração ou a travagem necessária para prevenir um possível acidente. Em situações de maior perigo o EBA será ativado. Em caso de o motociclista não aplicar a força necessária nos travões, o sistema entra em ação, de forma a reduzir a velocidade da moto, para minimizar o impacto e evitar acidentes.

Para evitar acidentes, a Assistência à Distância Traseira (RDW) controla o trânsito traseiro e alerta o condutor, com um aviso no painel, de uma aproximação excessiva por parte de um automóvel. Por fim, o Aviso de Colisão Traseira (RCW), tem como objetivo alertar os veículos que se encontram atrás do motociclo, de forma a evitar uma possível colisão. Protegendo assim os motociclistas de travagens inesperadas ou dos perigos derivados da falta de visibilidade.

Através desta colaboração entre a Bosch e a KTM, ambas demonstram o seu compromisso com a segurança e o conforto dos motociclistas. “O objetivo declarado da Bosch é tornar as motos ainda mais seguras e confortáveis, empregando tecnologias inovadoras – sem diminuir o prazer de conduzir”, afirmou Geoff Liersch, responsável pelo setor de Duas Rodas e Powersports da Bosch.

Embora esta parceria já tenha produzido inovações, neste setor, como o controlo de estabilidade, em 2013, parece empenhada em criar tecnologias que promovam a segurança dos motociclistas nas estradas. //

MOTO GUZZI V100



1.500€
DE DESCONTO

+

OFERTA DA PRIMEIRA MANUTENÇÃO

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



MotoGP Portugal marca presença em 2025 no Algarve

PORTIMÃO IRÁ RECEBER A PENÚLTIMA PROVA DE 2025, ENTRE 7 E 9 DE NOVEMBRO, NUM CAMPEONATO DE 22 ETAPAS.

A **PROMOTORA** do Campeonato do Mundo de MotoGP, a Dorna, anunciou que o Grande Prémio de Portugal vai marcar a sua 7.ª presença na prova rainha de motociclismo. A corrida será disputada no Autódromo Internacional do Algarve. O circuito conta com 4.592 metros e é apelidado de “Montanha-Russa”. A prova tem data marcada para 7 a 9 de novembro, antecedida pela habitual ronda asiática. Portimão receber o MotoGP, em novembro, não pode ser considerado algo inédito. Em 2020 e 2021, o campeonato esteve no Algarve. Em 2020 foi a tão desejada vitória de Miguel Oliveira, e no ano seguinte acolheu o primeiro e único Grande Prémio do Algarve na história do MotoGP, após ter igualmente disputado outra prova em abril.

O ciclo de três anos a abrir o calendário do MotoGP termina, a prova algarvia volta para o final do campeonato, onde podem mesmo vir a ser decididos títulos como aconteceu em 2021, quando Albert Arenas foi

campeão do mundo de Moto3. O MotoGP de 2025 tem 22 etapas em 18 países. O circuito português promete ser um dos momentos mais emocionantes do campeonato, especialmente sendo uma das últimas etapas, onde tudo pode ser decidido. //

2025 MotoGP™ CALENDAR			
1 THAI GP 20 th FEB - 21 st MAR Buriram International Circuit	7 BRITISH GP 23 rd MAY - 25 th MAY Silverstone Circuit	13 AUSTRIAN GP 13 th AUG - 17 th AUG Red Bull Ring, Spielberg	19 AUSTRALIAN GP 17 th OCT - 19 th OCT Phillip Island
2 ARGENTINA GP 14 th MAR - 16 th MAR Termas de Río Hondo	8 ARAGON GP 6 th JUN - 8 th JUN Motorland Aragon	14 HUNGARIAN GP 27 th AUG - 24 th AUG Hungaroring	20 MALAYSIAN GP 24 th OCT - 26 th OCT Sepang International Circuit
3 AMERICAS GP 28 th MAR - 30 th MAR Circuit of the Americas	9 ITALIAN GP 20 th JUN - 22 nd JUN Misano World Circuit Marco Simoncelli	15 CATALAN GP 5 th SEP - 7 th SEP Circuit de Barcelona-Catalunya	21 PORTUGUESE GP 7 th NOV - 9 th NOV Autódromo Internacional do Algarve
4 QATAR GP 11 th APR - 13 th APR Losail International Circuit	10 DUTCH GP 27 th JUN - 29 th JUN Circuit Zandvoort	16 SAN MARINO GP 12 th SEP - 14 th SEP Misano World Circuit Marco Simoncelli	22 VALENCIA GP 14 th NOV - 16 th NOV Circuit Ricardo Tormo
5 SPANISH GP 28 th APR - 27 th APR Circuit de Jerez - Angel Nieto	11 GERMAN GP 11 th JUL - 13 th JUL Sachsenring	17 JAPANESE GP 26 th SEP - 28 th SEP Motegi	
6 FRENCH GP 6 th MAY - 11 th MAY Circuit Paul Ricard	12 CZECH GP 18 th JUL - 20 th JUL Brno	18 INDONESIA GP 3 rd OCT - 5 th OCT Pertamina Mandalika International Circuit	

Montana XR1 125

Tua por 3.999€* (Com kit de malas de série)

NOVO MODELO



- Motor monocilíndrico de 125cc
- Refrigeração líquida
- Forquilha invertida hidráulica 37 mm
- Jantes de raios com pneus mistos
- Crash bars, proteção do cárter e descanso central de série
- Altura do assento: 780 mm
- Iluminação Full LED
- Ligação USB/C dupla

Segue-nos em:



#montanaxr1 | macbor.pt

 **macbor**
SMART YOURSELF

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



Stark Future elétrica desafia motos a gasolina

A STARK FUTURE PREPARA-SE PARA COMPETIR, PELA PRIMEIRA VEZ, NO CAMPEONATO MUNDIAL DE SUPERENDURO 2025, COM A SUA MOTO ELÉTRICA STARK VARG. ESTA SERÁ A PRIMEIRA VEZ QUE UMA MOTO ELÉTRICA COMPETIRÁ DIRETAMENTE CONTRA MOTOS A COMBUSTÃO NUM CAMPEONATO SANCIONADO PELA FIM, MARCANDO UM MOMENTO HISTÓRICO.

COM os pilotos Taddy Blazusiak, seis vezes campeão do SuperEnduro, e Eddie Karlsson, a Stark Future entra no Campeonato Mundial de SuperEnduro 2025 com grandes expectativas.

Taddy e Eddie correrão com as Stark VARGs na categoria principal 'Prestige'. A divisão tem regulamentos 'abertos', mas a empresa terá que correr com uma limitação na potência, bem como peso adicional.

No entanto, a oportunidade de mostrar o manuseio excepcional e o potencial da Stark VARG neste palco divertido e competitivo é exatamente a atitude que a Stark Future tem adoptado desde o lançamento da moto, há dois anos.

A Caismotor é a distribuidora da Stark VARG para Portugal! Pode ficar a saber mais nesta ligação, ou contactar Carlos Lebre, pelo telefone 918712026.

A Stark Future Racing estará em pista em Gliwice, Polónia, a 14 de dezembro. O FIM SuperEnduro é um campeonato indoor extremamente popular que visitará a Polónia, Alemanha, Roménia, Hungria, Reino Unido e França de dezembro até o início de março, e, até à data, já foi disputado em quinze países.

Um elenco selecionado de pilotos compete através de um sistema de SuperPole e depois em três corridas curtas de sprint numa pista técnica e desafiadora, em estádios que podem acomodar entre 4000 e 18,000 espectadores.

O SuperEnduro misturou elementos de Enduro, Trial e Supercross no final dos anos 2000, quando começou como uma 'Taça do Mundo de Enduro Indoor' e ganhou o estatuto de Campeonato Mundial FIM em 2010.

A lenda do Enduro, Blazusiak, conquistou seis medalhas de ouro consecutivas de 2010 a 2015. //

Ninja **H2 SX** **ES**

AVENTURA COM PERFORMANCE



Oferta Pack Performance Tourer



Pára-Brisas Escurecido



Escape Akrapovic



Malas Laterais



Malas Internas



Sliders

Oferta de pack no valor de 2.200€

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



Energica Motor Company entra em processo de insolvência

A FABRICANTE ITALIANA DE MOTOS ELÉTRICAS DE ALTAS PRESTAÇÕES ENFRENTA DIFICULDADES FINANCEIRAS APÓS UMA SÉRIE DE DESAFIOS NO SETOR E UMA CRISE NO MERCADO ELÉTRICO, AVANÇANDO PARA LIQUIDAÇÃO JUDICIAL.

A **ENERGICA** Motor Company SpA, conhecida pelas suas motos elétricas desportivas de altas prestações, anunciou que entrou em processo de liquidação judicial. Esta decisão foi tomada após várias tentativas falhadas de garantir o financiamento necessário para continuar as operações globais, conforme decidido numa reunião do Conselho de Administração a 14 de outubro de 2024.

Nos últimos 15 anos, a Energica destacou-se como uma referência na mobilidade elétrica, especialmente pelo papel de fabricante exclusivo da categoria MotoE no Mundial de MotoGP. Fundada em 2014 pelo CRP Group, a empresa sempre foi vista como uma pioneira no segmento das motos desportivas elétricas de topo.

O lançamento do modelo Energica Experia, testada

pelo Andar de Moto, trouxe um recorde de vendas e receitas, registando um crescimento de 200% face ao ano anterior, atingindo 13 milhões de euros em receitas.

Contudo, a crise no mercado elétrico e a redução de investimentos no setor afetaram gravemente a Energica, agravada pelo impacto na sua principal acionista, a Ideanomics, que detém 75% da empresa.

A Ideanomics, inicialmente um apoio crucial para o crescimento da Energica, viu as suas ações desvalorizadas para o estatuto de 'junk' e a sua cotação na Bolsa de Nova Iorque foi suspensa em agosto de 2024. Este declínio comprometeu a capacidade de investimento da Energica, que já enfrentava dificuldades no mercado e na cadeia de abastecimento.

A Energica também foi impactada pela perda do contrato com a MotoE, quando foi substituída pela Ducati como fabricante exclusiva para a competição. Esta mudança reduziu ainda mais as perspetivas de receita da empresa.

Apesar dos esforços de diversificação com a criação da unidade "Energica Inside" em 2022, dedicada ao fornecimento de componentes elétricos para outros fabricantes, os resultados não foram suficientes para compensar a crise.

Nos últimos meses, a Energica evitou por pouco o despejo das suas instalações e implementou um contrato de solidariedade com o Governo italiano para proteger os postos de trabalho. Contudo, após esforços exaustivos para encontrar novos investidores, ficou claro que não havia alternativas viáveis, forçando a empresa a avançar com o processo de insolvência, com o objetivo de liquidar os seus ativos e pagar os credores da melhor forma possível.

A Moteo Portugal, representante da Energica em território nacional, compromete-se a continuar a apoiar os clientes, garantindo, na medida do possível, o serviço pós-venda e o suporte técnico durante este período de transição. O desenrolar deste processo continuará a ser acompanhado e qualquer evolução será comunicada oportunamente. //





Novo percurso do ACT: uma aventura offroad entre Montenegro e Albânia

O ACT, ADVENTURE COUNTRY TRACKS, APRESENTA UM NOVO PERCURSO QUE PERCORRE MONTENEGRO E ALBÂNIA. UM FILME REALIZADO POR MANUEL PORTUGAL E LUKE WHATLEY-BIGG, VAI DAR A CONHECER O PERCURSO E DESAFIAR OS MOTOCICLISTAS A EXPLORAREM ROTAS OFFROAD EMOCIONANTES E EXIGENTES.

O ACT, Adventure Country Tracks está a abrir um novo capítulo na sua história com o lançamento da oitava pista da série, que promete levar os aventureiros a uma experiência única.

Este novo percurso, que atravessa pela primeira vez dois países – Montenegro e Albânia – foi meticulosamente preparado ao longo de várias fases, começando com missões de reconhecimento na primavera e culminando numa expedição completa em setembro.

A nova pista começa nas proximidades da rota

da Croácia e pode ser facilmente ligada à pista da Grécia, criando assim uma rede de rotas populares ACT. Com mais de 50% do percurso em offroad e um nível de dificuldade classificado como "difícil", esta rota foi especialmente concebida para motociclistas experientes que desejam desafiar-se fora de estrada nos Balcãs, utilizando as suas motos de aventura.

Um dos principais destaques deste novo percurso é a sua flexibilidade. Durante a aventura, que pode ser realizada em 6 a 7 dias, os motociclistas terão a oportunidade de explorar várias rotas alternativas,

adequadas a diferentes níveis de habilidade. Além disso, algumas seções do percurso incluem desvios em estrada que proporcionam uma experiência diversificada e emocionante.

As partes mais desafiadoras do percurso offroad, que estão previstas para o final da aventura, podem ser distribuídas ao longo de dois dias ou desfrutadas na íntegra por estrada, tornando esta expedição uma das mais versáteis e emocionantes na linha ACT.

Os primeiros vídeos desta aventura emocionante serão lançados nas próximas semanas nas redes sociais, como Instagram e Facebook.

A estreia oficial do filme da nova pista do ACT está agendada para 6 de dezembro de 2024, no cinema Cinenova, em Colónia. Para além da equipa do ACT, muitos parceiros e patrocinadores estarão presentes, incluindo o embaixador da ACT, Charley Boorman. Após a estreia, os convidados terão a oportunidade de partilhar histórias sobre as rotas e as suas experiências com membros do clube, parceiros e outros motociclistas.

Além da estreia no cinema, o filme será disponibilizado no canal de YouTube da ACT no dia 25 de dezembro, às 20:00, permitindo que um público mais vasto aprecie esta nova aventura. Todas as informações estão disponíveis no site oficial do Adventure Country Tracks. //





FIM Inaugura Nova Sede em Mies, Suíça

JORGE VIEGAS CORTA A FITA NUM EVENTO COM MAIS DE 400 CONVIDADOS, INCLUINDO LENDAS DO MOTOCICLISMO

NO DIA 10 de outubro de 2024, a Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) inaugurou oficialmente a sua nova sede, situada próxima da antiga localização em Mies, Suíça, onde tem estado estabelecida na região de Vaud há quase três décadas. O evento representou um marco significativo na história da FIM, reunindo centenas de personalidades do mundo do motociclismo e parceiros institucionais.

A cerimónia contou com a presença de cerca de 400 convidados, entre eles promotores dos Campeonatos e Taças do Mundo FIM, representantes dos media, parceiros da Federação e figuras históricas do desporto, como Giacomo Agostini, 15 vezes campeão mundial. A ocasião foi assinalada com um espetáculo emocio-



nante protagonizado por dois gigantes do Trial: Toni Bou, 36 vezes campeão mundial, e Emma Bristow, 10 vezes campeã mundial feminina, que exibiram as suas habilidades perante os presentes.

O novo edifício da FIM foi desenhado para representar a essência do motociclismo, refletindo os valores e o espírito que unem a comunidade internacional deste desporto. Sustentabilidade foi um ponto-chave no desenvolvimento da nova sede, com a FIM a optar por materiais ecológicos, de baixo impacto ambiental, que respeitam as rigorosas normas suíças. Este compromisso com a sustentabilidade é, segundo a FIM, parte da sua visão para um futuro mais responsável e consciente no motociclismo.

Jorge Viegas, presidente da FIM, destacou a importância deste projeto para o futuro da instituição: “A nova sede permite que todos aqueles que trabalham na FIM ou para o motociclismo em todo o mundo possam beneficiar de uma casa digna, que responde às suas necessidades. A arquitetura é tão dinâmica e vibrante como a experiência de andar de moto; é um espaço onde mais sonhos podem tornar-se realidade.”

O edifício, além de acolher os escritórios da FIM,

incorpora também o novo FIM Tech Lab, um espaço dedicado à inovação tecnológica e à segurança no motociclismo. Este laboratório, que é agora uma peça central da nova sede, reforça o compromisso da FIM com o avanço tecnológico e a proteção dos pilotos em todas as disciplinas do desporto motorizado.

A construção da nova sede foi um projeto ambicioso, que envolveu a utilização de 3.500 m³ de betão, 13.000 m² de estrutura e 40 km de cablagem para rede elétrica, de dados e de fibra ótica. Foram ainda instaladas mais de 230 janelas e 2.300 metros de canalizações, num edifício que reflete a complexidade e inovação tecnológica do motociclismo moderno.

O projeto foi realizado com o apoio de parceiros locais, como a Câmara Municipal de Mies e o Cantão de Vaud, reforçando o compromisso da FIM com o desenvolvimento regional e a colaboração com as comunidades locais. A nova sede é vista como um símbolo de um futuro positivo e dinâmico para a FIM, onde o trabalho conjunto das 121 Federações Nacionais e das seis Uniões Continentais permitirá continuar a trazer o espetáculo do motociclismo a milhões de fãs em todo o mundo. //





EICMA 2024 celebra 110 anos com novidades e surpresas

A 81ª EDIÇÃO DA EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE VEÍCULOS DE DUAS RODAS PREPARA-SE PARA UM GRANDE REGRESSO, COM NOVIDADES, ESTREIAS MUNDIAIS E UMA PROGRAMAÇÃO RECHEADA DE ENTRETENIMENTO. O EVENTO VAI DECORRER DE 5 A 10 DE NOVEMBRO NA FIERA MILANO-RHO, EM MILÃO.

A **EICMA 2024** promete ser histórica. Com dez pavilhões que irão receber 770 expositores e mais de 2100 marcas provenientes de 45 países, o evento vai ocupar uma área de 330 mil metros quadrados, um recorde absoluto. Entre as novidades estarão estreias mundiais, exposições de motocicletas históricas, competições e a presença dos principais fabricantes mundiais.

Este ano, a EICMA celebra 110 anos de história, sendo a exposição de veículos de duas rodas mais antiga do mundo. O evento vai decorrer de 5 a 10 de novembro, na Fiera Milano-Rho, e foi oficialmente apresentado dia 14 de outubro no Museu de Design ADI, em Milão. O lema do evento é "EICMA. Estamos a deixar a nossa marca há 110 anos."

No evento de lançamento, o presidente da EICMA, Pietro Meda, e o CEO, Paolo Magri, estiveram acompanhados de lendas do motociclismo como Giacomo Agostini e o jornalista Nico Cereghini. Meda destacou o impacto da EICMA no setor, referindo-se ao evento como "um marco em cada edição, com uma organi-

zação de excelência, uma resposta entusiástica do público e um grande envolvimento das empresas."

Este ano, 26% dos expositores são novos, com uma participação significativa de empresas internacionais. A EICMA contará ainda com o regresso de importantes fabricantes e com um espaço dedicado aos videojogos, onde os visitantes poderão viver experiências imersivas em simuladores de motociclismo.

O evento inclui também o Temporary Bikers Shop, um espaço onde os motociclistas poderão adquirir equipamentos e acessórios, além de uma exposição de motos históricas e modernas. Para os fãs de adrenalina, o MotoLive será o ponto alto, com competições e espetáculos ao ar livre, como Freestyle Motocross e o Acrobatic Trial.

A EICMA 2024 começa com dois dias exclusivos para a imprensa, nos dias 5 e 6 de novembro, e abre ao público em geral de 7 a 10 de novembro. Os bilhetes estão disponíveis online, com preços a partir de 10 euros para o bilhete reduzido e 20 euros para o bilhete completo. //

GSX-8S

OPINIÃO DA IMPRENSA

“...Moto que nunca mais acaba!”

”

ANDAR DE MOTO



“E este é o pressuposto que a Suzuki persegue nesta sua nova naked. Uma diversão adulta, controlada e competente. Capaz de dar responsabilidade aos “miúdos”, e um sorriso na cara aos mais “velhos”.”



MOTORCYCLE.COM
BEST VALUE MOTORCYCLE



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Brembo e Pirelli separam os seus caminhos, mas mantêm laços técnicos

A BREMBO VENDEU A SUA PARTICIPAÇÃO DE 5,58% NA PIRELLI, QUATRO ANOS APÓS A COMPRA. APESAR DA SEPARAÇÃO EMPRESARIAL, AS DUAS MARCAS ITALIANAS CONTINUARAM A COLABORAR NO PLANO TÉCNICO.

A BREMBO, mundialmente conhecida pelos seus sistemas de travagem, decidiu vender a totalidade das ações que detinha da Pirelli, uma das maiores fabricantes de pneus, pondo fim a uma ligação acionista que durou quatro anos.

A transação foi realizada através de um processo de “bookbuilding”, no qual as ações foram vendidas por 5,07 euros cada, resultando num total de 282,9 milhões de euros para a Brembo.

Apesar deste afastamento empresarial, as duas marcas continuarão a colaborar no plano técnico, com enfoque no desenvolvimento de soluções inovadoras para a indústria automóvel e de motociclos.

Esta separação não representa uma rutura completa entre as empresas, que ao longo dos anos trabalharam juntas em várias áreas, sendo ambas reconhecidas pela sua qualidade e inovação no mercado.

A saída da Brembo do capital social da Pirelli ocorre numa altura em que a Sinochem Holdings, um conglomerado chinês, permanece como o maior acionista da fabricante de pneus, detendo uma participação de 37%.

Paralelamente, Marco Tronchetti, vice-presidente executivo da Pirelli, aumentou a sua participação para 25,3%, com a possibilidade de alargá-la até 29,9%, numa tentativa de equilibrar a influência chinesa, embora tal não altere significativamente o controlo da empresa.

Enquanto o governo italiano continua a supervisionar a influência de investidores estrangeiros em empresas estratégicas, a Pirelli segue com relativa estabilidade. Por seu lado, a Brembo, fundada em 1961, continua a ser uma referência global no fabrico de sistemas de travagem de alta performance.

A saída da Pirelli não deverá afetar a sua estratégia de crescimento, mantendo o seu compromisso com a inovação e fornecendo soluções de travagem para os principais fabricantes de automóveis e motos a nível mundial.

Embora os caminhos empresariais de Brembo e Pirelli se separem, a colaboração técnica entre estas duas marcas icónicas continuará, assegurando que ambas se mantenham líderes nos seus respetivos setores e continuem a ser sinónimo de excelência e inovação. //



A WINNING STORY. SINCE 1948

CAMPANHA DE LANÇAMENTO

Café Racer?
Não, HPS



ANTES ~~3.999€~~

AGORA 3.399€

ESTA É A HPS 125 CBS,
O ÍCONE DA FB MONDIAL



Campanha promocional, modelo HPS 125 CBS, válida até 30 de Novembro de 2024, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA. Despesas de Legalização e Transporte e ISV não incluídas. Outros modelos disponíveis em campanha. Visita o site www.fb-mondial.pt para saber mais.

www.fb-mondial.pt

APRESENTAÇÃO *HONDA CB1000 HORNET*



» [Galeria de fotos aqui](#)



Eleva a emoção AO MÁXIMO

A Honda revelou a nova CB1000 Hornet 2025, uma naked que promete dominar as estradas com um desempenho impressionante e um design agressivo. Disponível em duas versões, a standard e a versão SP, esta nova moto vem equipada com um motor tetracilíndrico, DOHC, derivado do da CBR1000RR Fireblade, entregando uma experiência de condução única, com potência e agilidade para enfrentar qualquer tipo de estrada.

Na versão standard, a CB1000 Hornet está equipada com um motor tetracilíndrico de 1000cc, capaz de debitar 150cv (112 kW) às 11.000 rpm e 104 Nm de binário às 9.000 rpm. O novo quadro de dupla trave em aço oferece 70% mais rigidez à torção em comparação com a versão anterior, o que melhora significativamente a maneabilidade da moto.

A suspensão dianteira é composta por uma forquilha invertida Showa SFF-BP de 41 mm de diâmetro, com sistema de funções separadas e êmbolo de grandes dimensões. Esta forquilha é totalmente ajustável em termos de pré-carga da mola e amortecimento em extensão e compressão. O monoamortecedor traseiro é também da Showa, utilizando o sistema Pro-Link, com ajuste da pré-carga via excêntrico e regulação em extensão.

As pinças de travão da Nissin, radiais e de quatro êmbolos, atuam sobre discos flutuantes de 310 mm na dianteira e um disco de 240 mm com pinça de um êmbolo na traseira, garantindo uma travagem potente e segura. Os pneus, de medidas 120/70-ZR17 à frente e 180/55-ZR17 atrás, montados em jantes de alumínio fundido, foram projetados para garantir máxima aderência e controlo, nas mais diversas condições de estrada.

A versão SP da CB1000 Hornet apresenta um melhoria significativa na performance. O motor, >>



APRESENTAÇÃO HONDA CB1000 HORNET



embora derivado do mesmo bloco tetracilíndrico da CBR1000RR, entrega nesta versão de 155cv (115,6 KW) e 107 Nm de binário, devido à inclusão de uma válvula de escape RC controlada eletronicamente. O sistema de suspensão da SP é superior, com uma forquilha invertida Showa, também SFF-BP de 41 mm e um monoamortecedor traseiro Öhlins TTX36, ambos totalmente ajustáveis e com maior capacidade de controlo, oferecendo um comportamento ainda mais refinado. As pinças Brembo Stylema, de quatro êmbolos e com discos flutuantes de 310 mm, garantem uma travagem de nível superior, proporcionando confiança em situações de grande exigência.

Ambas as versões são equipadas com um painel TFT de 5 polegadas com conectividade Honda RoadSync, permitindo aos motociclistas ligar os seus smartphones e controlar funções como navegação, música e chamadas, diretamente no ecrã. A moto vem com três modos de condução predefinidos – RAIN, STANDARD e SPORT – e duas opções personalizáveis USER 1 e USER 2, que permitem ao condutor ajustar a entrega de



potência, o efeito de travão-motor e o sistema de controlo de tração HSTC em quatro níveis.

Em termos de design, a CB1000 Hornet apresenta um estilo streetfighter puro e agressivo, com faróis duplos em LED e uma cintura estreita, que confere à moto uma presença única.

A versão standard está disponível em três cores: Vermelho Grand Prix, Cinzento Metalizado Mate Iridium e Branco Pérola Glare, enquanto a versão SP é oferecida exclusivamente em Preto Metalizado Mate Ballistic, com acabamentos dourados na forquilha e nas jantes, além de outros detalhes exclusivos.

A nova CB1000 Hornet 2025 combina potência, tecnologia e design agressivo para oferecer uma experiência de condução sem igual. Seja na versão standard, que proporciona uma relação ideal de desempenho e custo-benefício, ou na versão SP, que eleva a performance a um nível ainda mais refinado, a CB1000 Hornet é a moto ideal para quem procura uma condução emocionante e segura, seja em estrada aberta ou em circuitos desafiantes. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

Faça-nos uma Visita!



 **HONDA**

CBR650R | Desempenho de um puro motor de 4 cilindros

Viajante REJUVENESCIDA

O estilo da NT1100 foi atualizado e melhorado, e em 2025 vai apresentar uma silhueta mais afilada com um desempenho aerodinâmico mais eficiente.



» [Galeria de fotos aqui](#)

Chegada ao mercado em 2022, a NT1100 oferece uma combinação intemporal de performance e manobrabilidade, com uma série de tecnologias recentes.

Esta combinação provou ser imensamente popular em toda a Europa, granjeando à NT1100 o primeiro lugar de vendas na categoria Touring, em 2023.

Para 2025, o estilo da NT1100 foi atualizado e melhorado, com uma silhueta mais afilada e um desempenho aerodinâmico mais eficiente, com uma posição de condução que continua a ser referencial na cobertura de longas distâncias, mesmo com passageiro e bagagem.

As mudanças agora introduzidas na sua estética são lideradas por faróis duplos que já incluem novas luzes DRL exclusivas e piscas subtilmente integrados para uma assinatura luminosa extremamente sofisticada que também melhora a visibilidade.

O motor de dois cilindros paralelos com 1084

cm³ foi alvo de revisões na admissão, combustão e escape que lhe conferem mais 7% de binário a baixa e média rotação, mantendo a potência máxima. A eficiência do motor, a par com o depósito de combustível de 20 litros oferecem uma autonomia a rondar os 400 quilómetros.

Fiel ao seu lema "New Touring", o conforto e o carácter prático saem reforçados para 2025. Os defletores aerodinâmicos em cima e em baixo, com novos perfis, garantem em conjunto uma melhor proteção contra os elementos, enquanto o guarda-lamas dianteiro revisto e mais comprido contribui também para o mesmo objectivo. O para-brisas é ajustável e pode agora ser operado em andamento pelo condutor, com apenas uma mão.

O assento foi redesenhado apresentando maiores dimensões para oferecer ainda mais conforto e apoio nas longas tiradas. As malas laterais também foram redesenhadas e têm maior volume, cabendo agora um capacete integral em cada uma delas.

A utilização e funcionamento das ajudas eletrónicas ao condutor foram refinadas graças





"OS MODOS DE CONDUÇÃO "URBAN", "RAIN" E "TOUR", TAMBÉM FICAM AGORA SUJEITOS À INFLUÊNCIA DA UNIDADE IMU"



à inclusão de uma unidade IMU de seis eixos, tornando mais eficazes o controle de tração variável de três níveis, mas também o controle anticavalinho (wheelie) igualmente com três níveis de intervenção, bem como o ABS em curva e o controle antielevação da roda traseira.

Os modos de condução "Urban", "Rain" e "Tour", também ficam agora sujeitos à influência da unidade IMU. Um modo "User" permite personalizar individualmente todos os parâmetros. A transmissão Honda de Dupla Embraiagem (DCT) de seis velocidades foi redesenhada para melhorar as sensações a baixa velocidade e está agora ligada à IMU para fazer as passagens de caixa de forma mais intuitiva nas curvas.

Em opção, uma nova suspensão eletrônica Showa (Showa-EERA) melhora ainda mais a experiência de condução. Disponível em conjunto com a versão NT1100 DCT, a versão com suspensões Showa-EER permite otimizar em tempo real o amortecimento

em todas as condições de condução, para além de permitir afinar a pré-carga da mola traseira em andamento.

A gama completa de equipamento ficou ainda mais impressionante do que nunca: ecrã tátil TFT a cores de 6,5 polegadas com visualização personalizável e conectividade para smartphones através dos protocolos Apple CarPlay e Android Auto.

Também o controlo da velocidade de cruzeiro, os punhos aquecidos melhorados, as fichas ACC e USB, os piscas de cancelamento automático com função de paragem de emergência (ESS) e o descanso central são outros equipamentos que fazem parte do equipamento de série.

Este modelo em 2025, em ambas as versões seja de caixa tradicional ou em versão DCT com suspensão eletrónica, estarão disponíveis em três novas opções de cor: Cinzento Metalizado Mate Ash Warm, Preto Metalizado Gunmetal e Azul Pérola Hawkseye.

A respectiva disponibilidade e o preço em Portugal serão anunciados oportunamente. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685

lombasecurvas.com



NX500 | Curtas distâncias. Longas distâncias.

APRESENTAÇÃO *HONDA TRANSALP SP SPECIAL EDITION*



Exclusivamente IBÉRICA

Edição limitada de apenas 250 unidades com novos acessórios e design exclusivo.

Após o sucesso da Transalp no mercado, a Honda lançou a edição especial Transalp SP, disponível numa tiragem limitada de apenas 250 unidades para Portugal e Espanha. Este modelo destaca-se pelo seu aspeto desportivo e aventureiro, reforçado por um kit de autocolantes de alta qualidade e acessórios que acentuam o carácter robusto da moto.

A nova Transalp SP apresenta uma decoração exclusiva, com cores vibrantes em azul, branco e vermelho. O kit de autocolantes, que não só embeleza, mas também protege a carenagem com um acabamento rugoso, inclui um grande logótipo Transalp no depósito. O guarda-lamas dianteiro também recebe o mesmo design, com o logótipo SP destacado em branco sobre fundo vermelho, enquanto a parte central do depósito exhibe o icónico logótipo da asa da Honda.

Além da estética, a Transalp SP está equipada com barras de proteção superiores e inferiores, assim como uma proteção de cárter, garantindo maior segurança e resistência para aventuras fora de estrada. Todos os acessórios têm a garantia e qualidade dos produtos originais da Honda.

A Transalp SP combina um motor bicilíndrico paralelo de 750 cm³ que entrega uma potência máxima de 90,5 CV a 9.500 rpm e um binário máximo de 75 N·m a 7.250 rpm, oferecendo um desempenho potente e envolvente. O quadro do tipo diamante, em aço, junto com a forquilha dianteira invertida Showa e um amortecedor traseiro com sistema Pro-Link, garantem uma condução ágil e estável, ideal para



diferentes tipos de terreno.

O modelo conta ainda com cinco modos de condução, que permitem personalizar a experiência ao volante, ajustando a potência, o efeito de travão-motor e o controlo de tração variável (HSTC). O ecrã TFT a cores de 5 polegadas facilita a gestão dos sistemas da moto, enquanto a conectividade para dispositivos Android e iOS através do Honda Smartphone Voice Control oferece uma camada adicional de conveniência.

O PVP promocional da Transalp SP é de 10.000 euros, acrescendo o valor da documentação, com a promoção válida para as unidades em stock e matriculadas até 31 de outubro de 2024. Esta edição limitada promete ser uma escolha irresistível para os amantes de motos que buscam aventura e estilo, reafirmando o compromisso da Honda em oferecer modelos inovadores e de alta qualidade. //





Elétrica DE COMPETIÇÃO

Modelo promete redefinir o segmento de motos de trial com tecnologia avançada e foco na sustentabilidade.

A Honda apresentou oficialmente a sua mais recente moto de competição elétrica para trials, a RTL ELECTRIC, que fará sua estreia na 6ª ronda do Campeonato All Japan Trial 2024, em Wakayama/ Yuasa, no dia 13 de outubro. Este modelo inovador está a ser desenvolvido como uma alternativa elétrica superior à Montesa COTA 4RT, uma moto de referência no desporto, com vista a futuras competições no Campeonato Mundial de Trial.

A nova RTL ELECTRIC utiliza uma bateria de alto desempenho, derivada do protótipo CR ELECTRIC PROTO, otimizada especificamente para a utilização em trials. O motor elétrico está integrado com um inversor, prometendo alta potência e velocidade de rotação adequadas às exigências das competições. Para garantir uma performance precisa nas condições mais desafiantes, a moto está equipada com embraiagem, volante de inércia e uma caixa de transmissão, fundamentais para o controlo e equilíbrio exigidos em provas de trial.

O quadro foi desenvolvido com base em tubo de alumínio, utilizado nas séries anteriores da Honda, mas com melhorias na rigidez para proporcionar maior estabilidade e uma significativa redução de peso. Além disso, o braço oscilante também foi redesenhado, contribuindo para a leveza do conjunto e melhorando o comportamento da suspensão. A disposição dos

componentes elétricos foi cuidadosamente otimizada, permitindo uma colocação ideal do centro de gravidade, resultando numa manobrabilidade intuitiva e precisa, essencial para enfrentar os obstáculos nas provas de trial.

As dimensões da RTL ELECTRIC são 2.010 mm de comprimento, 830 mm de largura e 1.130 mm de altura, com uma distância entre eixos de 1.320 mm e uma distância ao solo de 335 mm. O motor é um síncrono de corrente alternada, alimentado por uma bateria de lítio-íon. A moto conta com uma embraiagem hidráulica húmida e uma transmissão de malha constante. Em termos de pneus, a Honda escolheu os Michelin COMP para a dianteira e os Michelin COMP X11 para a traseira, oferecendo uma excelente aderência e tração. Os travões consistem num disco de Ø183,5 mm com quatro êmbolos na frente e um disco de Ø150 mm com dois êmbolos na traseira. A suspensão dianteira é telescópica, enquanto a traseira utiliza o novo braço oscilante.p

Com o lançamento da RTL ELECTRIC, a Honda reforça o seu compromisso com a eletrificação e a neutralidade carbónica, alinhando-se à sua visão de tornar todos os seus produtos e atividades empresariais neutros em carbono até 2050. Este novo modelo representa um marco na evolução tecnológica da marca, tanto para o mercado de trials como para o futuro das competições de motos elétricas. //



APRESENTAÇÃO APRILIA SR 125



Ágil e ECONÓMICA!

A Aprilia anunciou o lançamento da SR 125, uma scooter económica e versátil, ideal para o uso diário, mantendo os traços desportivos característicos da marca italiana.

Aprilia vai dar início à comercialização da nova SR 125, um modelo desenhado para uma utilização quotidiana, mas que mantém o espírito desportivo pelo qual a marca é conhecida. Com um preço base de 2.490€, mais 460€ em despesas de legalização, este modelo enquadra-se nos motociclistas que procuram uma opção económica e de qualidade.

A scooter possui um motor i-Get 125 E5, que oferece uma potência de 7,3kW às 7.750 rpm e um binário de 9,7Nm às 5.750 rpm. A travagem está assegurada por um sistema CBS com discos nos dois travões, proporcionando segurança e eficiência na condução. O peso de apenas 120 kg oferece uma experiência de condução ágil e leve.

Para além das suas características técnicas, a SR 125 também possui características úteis para o dia a dia, como o espaço de arrumação debaixo do assento, que inclui uma porta USB. Além disso,

conta com um painel digital, faróis em LED e uma plataforma plana para os pés, ideal para o uso diário.

A scooter está disponível em quatro combinações de cores, vermelho, azul, cinza e branco, a nova Aprilia SR 125 já pode ser encontrada nos Concessionários Autorizados Aprilia. //





Para os aventureiros DAS "CRUISERS"

Com o lançamento do 'kit Spirit', a CFMOTO 450CL-C surge ainda mais equipada para os motociclistas que desejam explorar o mundo em grande estilo e conforto.



Lançada em junho deste ano, a CFMOTO 450CL-C rapidamente se destacou no mercado português entre os apaixonados por 'cruisers'. Agora, a marca apresenta o 'kit Spirit', uma opção de personalização que amplia as capacidades da moto, permitindo aos motociclistas embarcar em novas aventuras de uma forma mais prática e confortável. O kit inclui alfororges com uma capacidade de 12 litros, encosto para o passageiro, proteção de motor e radiador, além de um vidro frontal escurecido.

A CFMOTO 450CL-C combina o design clássico britânico com tecnologia moderna. Equipada com um motor bicilíndrico em linha de 449 cc, DOHC, o modelo oferece uma potência de 32,5 kW às 9.000 rpm e um binário de 42 N·m às 6.250 rpm. Com refrigeração por líquido e uma embraiagem deslizante multi-disco em banho de óleo, garante uma condução suave, ideal para longas distâncias.

A suspensão da 450CL-C é composta por uma forquilha invertida de 37 mm e um monoamortecedor central na traseira, proporcionando uma experiência de condução confortável e segura. Os travões, com

discos de 320 mm à frente e 220 mm na traseira, garantem uma travagem eficaz em todas as condições. Com pneus 130/90 R16 à frente e 150/80 R16 atrás, a moto oferece uma excelente aderência à estrada.

Além do seu design e desempenho, a 450CL-C está equipada com um display TFT de 3,5" em estilo retro, que proporciona conectividade com o smartphone através da aplicação CFMOTO RIDE. Esta aplicação oferece funcionalidades úteis, como atualizações OTA e recursos anti-roubo, para um controlo completo da moto.

Com um comprimento de 2.208 mm, largura de 829 mm e altura de 1.130 mm, a 450CL-C apresenta uma distância entre eixos de 1.486 mm e uma altura de assento de 690 mm. O depósito tem capacidade para 12 litros e o peso em ordem de marcha é de 183 kg, tornando a moto ágil e estável, ideal para qualquer tipo de viagem.

Disponível em preto e vermelho, a CFMOTO 450CL-C tem um PVP de 5.990€ (IVA incluído), enquanto o 'kit Spirit' pode ser adquirido por 390€. Com esta nova proposta, a 450CL-C continua a ser uma escolha de referência para os motociclistas que procuram uma 'cruiser' que combine estilo, desempenho e conforto. //



APRESENTAÇÃO *YAMAHA R9*

A revolução SUPERSPORT



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Yamaha apresentou oficialmente a R9, o mais recente modelo da icónica Série R, que promete redefinir a categoria Supersport com tecnologia de competição e um design renovado.



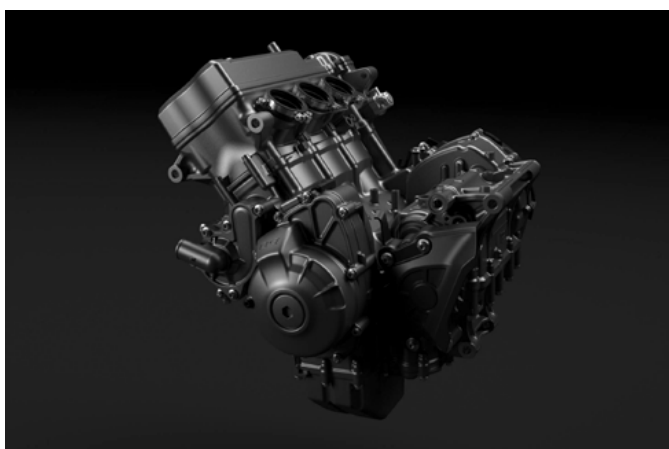


Desde a sua fundação, em 1955, a Yamaha tem-se destacado nas competições de motociclismo, pelo que esta nova R9 não é exceção. Equipada com um motor CP3 de 890 cc, refrigerado a líquido e com 3 cilindros em linha, este motor a 4 tempos oferece uma potência máxima de 87,5 kW (117 cv) às 10.000 rpm e um binário de 93,0 Nm às 7.000 rpm.

O design agressivo da R9 foi desenvolvido com foco na aerodinâmica, apresentando asas inspiradas no MotoGP que melhoram o contacto com a estrada e reduzem a elevação dianteira. O quadro Deltabox, fabricado em alumínio fundido, é o mais leve já utilizado num modelo Supersport da Yamaha, pesando apenas 9,7 kg e contribuindo para um peso total de 195 kg.

A nova forquilha dianteira invertida, uma KYB de 43 mm, foi totalmente redesenhada e conta agora com ajustes separados para a expansão e compressão das bainhas esquerda e direita. Cada bainha pode ser ajustada individualmente, com a bainha direita regulável em expansão e a esquerda em compressão, tanto de alta velocidade como de baixa velocidade. O amortecedor traseiro é ajustável em pré-carga, extensão, compressão e altura de condução. Esta nova configuração contribui para um amortecimento mais preciso e >>





oferece um maior feedback da superfície do piso.

Em termos de travagem, a R9 apresenta pinças monobloco Brembo Stylema desenvolvidas em competição, que são leves, rígidas e projetadas para fornecer um melhor controlo e estabilidade. Os tubos de travão em malha de aço inoxidável, juntamente com os grandes discos dianteiros de 320 mm, oferecem uma excelente consistência e sensação de controlo, especialmente durante as travagens mais intensas.

O cilindro mestre da Brembo possui um pistão radial que se move na mesma direção do curso da manete do travão, aplicando pressão de forma linear à medida que se pressiona a manete,

resultando numa sensação refinada de controlo e elevada dosificação.

Com pneus dianteiros de medidas 120/70ZR17M/C e traseiros 180/55ZR17M/C, a R9 promete uma manobrabilidade excepcional. Em termos de dimensões, a moto mede 2070 mm de comprimento, 705 mm de largura, 1180 mm de altura e um assento a 830 mm do solo, com uma distância entre eixos de 1420 mm e uma distância mínima ao solo de 140 mm.

A R9 destaca-se também pela sua avançada tecnologia eletrónica, proveniente da R1, que inclui o Yamaha Ride Control. Esta funcionalidade permite que os condutores personalizem as

características de potência e intervenção eletrónica, garantindo uma experiência de condução adaptada a diferentes condições.

Entre as ajudas eletrónicas à condução, encontram-se sistemas como o Traction Control, o Slide Control e o Brake Control, todos projetados para maximizar o controlo e a segurança em pista. Os três modos de condução integrados, "Sport", "Street" e "Rain", podem ser complementados com opções personalizáveis, oferecendo flexibilidade ao condutor.

O display TFT de 5 polegadas proporciona uma conectividade total, permitindo o acesso a informações e configurações da moto. Com todas estas características, a Yamaha R9 é uma moto que não só herda o ADN de competição da marca, mas também incorpora tecnologia de ponta desenvolvida na competição, estabelecendo um novo padrão no segmento das Supersport.

Segundo a marca, a R9 reafirma o compromisso da Yamaha com a inovação e a excelência, prometendo emoções intensas para todos os entusiastas do motociclismo //



 **OXFORD**



**RESISTÊNCIA À CHUVA
LIBERDADE NA ESTRADA**

RESISTÊNCIA À ÁGUA ● AJUSTÁVEL NA CINTURA, PUNHO E BAINHAS ● DETALHES REFLETORES

RAINSEAL

APRESENTAÇÃO *KAWASAKI NINJA 1100SX*



Trans-Europe EXPRESS

A Kawasaki apresenta a nova Ninja 1100SX, uma verdadeira máquina turístico/desportiva, projetada para enfrentar tanto longas viagens como o trânsito urbano.

A nova Kawasaki Ninja 1100SX promete elevar os padrões tanto no segmento desportivo como no touring, oferecendo uma combinação impressionante de potência, tecnologia e conforto.

Com atualizações significativas em várias áreas, desde o desempenho do motor até as funcionalidades que garantem uma experiência de condução mais segura e conveniente, a moto surge como uma opção atrativa para quem procura enfrentar longas viagens ou trajetos diários com estilo e eficiência.

Esta nova versão eleva a cilindrada do motor em linha de quatro cilindros de 1.043 cc para 1.099 cc, resultando numa entrega de potência ainda mais suave e responsiva, com um aumento significativo de binário que se faz sentir em toda a faixa de rotações.

As relações de transmissão foram também melhoradas, com as 5ª e 6ª relações mais longas, permitindo aos motociclistas desfrutar de uma condução mais confortável em autoestrada, com uma rotação do motor mais baixa, o que se traduz numa maior eficiência de combustível.

A Ninja 1100SX mantém a fama de conforto e conveniência da linha SX, agora com a inclusão de uma porta USB-C montada no guidão e controlo de velocidade de cruzeiro eletrónico, que permite manter uma velocidade constante, uma mais valia para viagens mais longas, de forma a reduzir a fadiga do condutor. O modelo está equipado com modos de entrega de potência e um sistema de controlo de tração K-TRC, além de um sistema de travagem ABS que garante segurança em diversas condições.

Em termos de travagem, a versão SE destaca-se com maxilas Brembo M4.32, um cilindro mestre Brembo e discos de travão de alta performance, enquanto um disco traseiro de maior diâmetro proporciona uma travagem superior e maior dosagem. O amortecedor traseiro Öhlins S46, que vem equipado com ajuste remoto da pré-carga e assegura uma condução suave e estável, adaptando-se facilmente às preferências do condutor.

Para os dias mais frios, a versão SE oferece punhos aquecidos como equipamento standard, aumentando o conforto durante as viagens. O design ergonómico do assento e a posição de condução relaxada minimizam a fadiga, tornando a Ninja 1100SX uma excelente escolha para

longas distâncias.

O ecrã ajustável em altura e a proteção aerodinâmica oferecida são características que aumentam o conforto em qualquer tipo de viagem, seja ela desportiva ou turística. Os pneus Bridgestone Battlax S23, que agora vêm montados de série, oferecem uma maior aderência, contribuindo para a estabilidade em curva e melhor desempenho em travagem.

Por fim, a nova Ninja 1100SX é compatível com a atualizada aplicação Rideology, que permite aos condutores monitorizar e ajustar aspectos da moto através do smartphone, incluindo a visualização de rotas percorridas. Com a nova interface de comando por voz, a interação entre a moto e o condutor é mais intuitiva do que nunca.

A nova Kawasaki Ninja 1100SX estará disponível nos concessionários a partir do próximo mês. As cores disponíveis incluem Metallic Carbon Gray e Metallic Diablo Black para a versão standard, e Emerald Blazed Green na versão SE. //





Espirito rebelde DOS ANOS 60



» Galeria de fotos aqui

Inspirada na histórica vitória de Eddie Mulder na corrida Big Bear Run, a Royal Enfield Bear 650 chega com um design autêntico e um motor potente, prometendo conquistar os amantes de scramblers com o seu desempenho versátil e estilo ousado.

A Royal Enfield revelou oficialmente a Bear 650, uma scrambler com espírito de aventura, inspirada na lendária corrida Big Bear Run de 1960, em que Eddie Mulder, conhecido como “Fast Eddie”, com apenas 16 anos de idade, se destacou ao vencer a dura prova aos comandos de uma Royal Enfield.

Assim, a Bear 650 foi desenhada para trazer o espírito de liberdade e autenticidade dos anos 60, com um visual clássico e tecnologia moderna.

O modelo estará disponível nas cores Petrol Green, Golden Shadow e numa edição especial Two Four Nine, em homenagem ao número de corrida de Mulder, nos concessionários europeus a partir de fevereiro de 2025.

No coração da Bear 650 encontramos o motor bicilíndrico paralelo de 648 cc da Royal Enfield, com uma taxa de compressão de 9.5:1.

Este motor a quatro tempos, com comando de válvulas SOHC, desenvolve uma potência máxima de 47,4 cv (34,9 kW) às 7.150 rpm e um binário de 56,5 Nm às 5.150 rpm, garantindo uma entrega

de potência suave e um desempenho robusto. A lubrificação é feita por um sistema de cárter húmido.

Uma caixa de seis velocidades e uma embraiagem húmida de múltiplos discos, proporcionam uma condução fluida em vários tipos de terreno.

O quadro da Bear 650 é construído em aço tubular com dupla trave, proporcionando uma base resistente e estável para o uso em estrada e fora dela.

A suspensão frontal é composta por uma forquilha telescópica invertida Showa de 43 mm, com um curso de 130 mm, enquanto a traseira conta com amortecedores duplos com 115 mm de curso, que aumentam o conforto e a estabilidade.

O sistema de travagem inclui discos de 320 mm na frente e 270 mm atrás, com ABS de canal duplo que pode ser desativado na roda traseira para mais controlo numa condução fora de estrada.

Com dimensões de 2.216 mm de comprimento, 855 mm de largura e 1.160 mm de altura, a Bear 650 oferece uma distância entre eixos de 1.460



APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD BEAR 650



mm e uma distância ao solo de 184 mm.

Com um peso de 214 kg em ordem de marcha, o depósito de combustível com capacidade para 13,7 litros, permite grande autonomia em viagens mais longas. Os pneus de uso misto MRF NYLOREX - 100/90-19 na frente e 140/80R17 atrás, conferem à Bear 650 uma aderência fiável tanto em asfalto como em terrenos menos consistentes.

A Bear 650 incorpora um painel de instrumentos Tripper Dash de 4 polegadas com ecrã TFT e navegação Google Maps, permitindo ao motociclista explorar novas rotas com facilidade.

Para maior conforto, a moto inclui uma porta USB-C e iluminação LED completa, que inclui o farol, luz de travagem e os pisca-piscas, melhorando a visibilidade e reforçando o visual clássico da scrambler.

Com estes atributos, a Bear 650 posiciona-se como uma moto ideal para quem procura uma scrambler com estilo clássico, capacidades modernas e um espírito de aventura.


Segundo B Govindarajan, CEO da Royal Enfield, a Bear 650 é um tributo ao espírito aventureiro e “à coragem instintiva” que caracteriza as scramblers. //





**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TWIN 900



» [Galeria de fotos aqui](#)



Beleza RENOVADA

Estilo renovado para um visual mais desportivo e dinâmico, uma ciclística atualizada para uma condução fácil e mais confortável, e novas tecnologias para proporcionarem ainda mais confiança e mais utilidade- Vai estar disponível nos concessionários a partir de fevereiro de 2025.



A Triumph Speed Twin 900 foi significativamente atualizada para 2025. Um design renovado, uma ciclística significativamente atualizada e mais tecnologia, prometem proporcionar mais estilo, agilidade e conforto.

Na frente, a nova Speed Twin 900 exibe agora uma forquilha invertida Marzocchi, além de um guarda-lamas e protetores das bainhas de estilo desportivo, a condizer.

Na traseira, o destaque vai para um novo braço oscilante em alumínio, mais rígido e leve, que promete um controlo mais preciso e uma condução descontraída ou dinâmica conforme o estado de espírito. O curso ligeiramente reduzido dos amortecedores traseiros, de 120 mm para 110 mm, melhora o controlo sem sacrificar o conforto.

O sub-quadro traseiro é agora mais estreito com um guarda-lamas também mais estreito e um farolim traseiro mais compacto.

A posição de condução foi atualizada para ser natural e agora oferece mais espaço para as

pernas. O assento tem um novo formato para complementar o quadro traseiro mais estreito. E está disponível, como opcional, um assento rebaixado em 20mm para uma altura ao solo de apenas 760mm.

Um novo depósito de combustível, mais desportivo, é profundamente esculpido, com painéis laterais cinzelados e tampas do corpo do acelerador estilizadas, introduzindo linhas mais marcadas e dinâmicas. As tampas do motor são mais limpas, o silenciador é mais curto e a o farol é também mais compacto.

Um novo tampão 'flip-up' em alumínio, no depósito, e um design mais simples das proteções de calcanhar e pausa-pés, são outros pontos que ilustram o cuidado colocado nesta renovação.

As novas jantes estão equipadas com pneus Michelin Road Classic e surgem associadas a uma potente e progressiva pinça radial de quatro pistões de marca Triumph, montada num disco dianteiro maior, de 320 mm, que ajuda a Speed Twin 900 a travar e a mudar de direção de forma ainda mais intensa.



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TWIN 900

Equipada com o célebre motor bicilíndrico Bonneville de 900 cc 'High Torque' da Triumph, a Speed Twin 900 combina um carácter clássico descontraído com desempenho e eficiência modernos, proporcionando um binário de 80 Nm às 3.800 rpm, e um som inebriante.

Para ajudar a adaptar a entrega de potência às necessidades da condução, o acelerador eletrónico 'ride-by-wire' disponibiliza dois modos, 'Road' e 'Rain', com este último a proporcionar uma resposta mais suave do acelerador para uma sensação mais segura quando se conduz em piso molhado.

O ABS e o Controlo de Tração são agora sensíveis à inclinação, no entanto o Cruise Control está

disponível como opcional. Uma tomada USB-C montada na lateral da unidade, proporciona um carregamento conveniente de dispositivos móveis.

Com o seu design minimalista de mostrador único, o novo painel de instrumentos ajuda a manter o estilo elegante da Speed Twin 900, ao mesmo tempo que disponibiliza mais informações de condução, com uma leitura fácil.

Componentes de elevada especificação e a mais recente tecnologia de condução a par com uma posição de condução confortável, garantem que este novo modelo irá proporcionar uma experiência mais divertida, descontraída e viciante do que antes.

Com acabamentos premium, materiais de alta





qualidade, belos detalhes de design e mais de 120 acessórios Triumph genuínos, de modo a facilitar a personalização para refletir o estilo individual de cada motociclista, a nova Speed Twin é um clássico contemporâneo muito 'cool'.

A nova Speed Twin 900 tem três opções de cor distintas: Um esquema desportivo Pure White, com riscas azuis e laranja brilhantes no depósito, um esquema sóbrio com o depósito em Phantom Black com riscas cinzentas escuras e detalhes dourados e um design elegante em Aluminium Silver com um toque de vermelho emoldurando o logótipo da Triumph.

Para os condutores mais recentes, detentores da carta de condução A2, está disponível como opcional um kit restritor de potência homologado.

A nova Speed Twin 900 estará disponível nos concessionários Triumph a partir de fevereiro de 2025, com um preço base de 9.995€ PVP. Os interessados podem configurar a sua própria moto ou ver mais informações em [//">www.triumphportugal.pt.//](http://www.triumphportugal.pt)



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*



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

Dominar O ASFALTO

A Triumph Motorcycles apresentou a nova Tiger Sport 800, uma moto que combina a icónica performance do motor tricilíndrico da marca com uma atitude desportiva.



» Galeria de fotos aqui

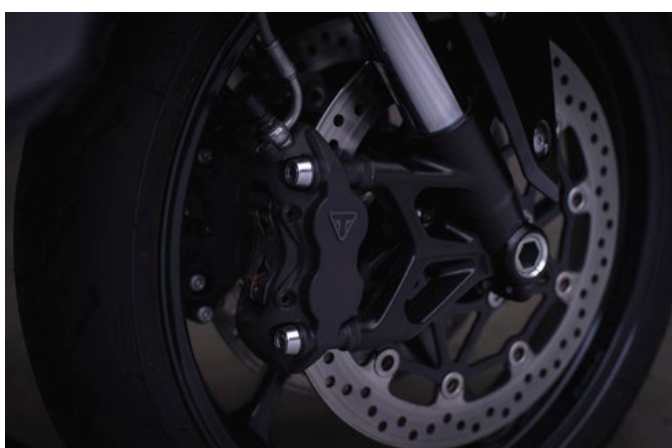




A nova Tiger Sport 800 foi projetada para proporcionar um equilíbrio perfeito entre desempenho desportivo e capacidade de turismo de longa distância. O seu motor tricilíndrico de alto desempenho oferece uma resposta instantânea, especialmente na faixa média de rotações, onde 90% do bina está sempre disponível, garantindo uma entrega de potência suave e linear. A estrutura leve, pesando apenas 214 kg, e a suspensão ajustável Showa contribuem para uma manobrabilidade ágil e

responsiva, enquanto o design aerodinâmico e os defletores aerodinâmicos garantem proteção contra o vento, proporcionando conforto tanto para o condutor quanto para o passageiro.

O modelo inclui tecnologia focada no condutor, como ABS em curva otimizado e controlo de tração, que se ajustam às condições de condução, além de três modos de condução e um sistema de assistência às mudanças de velocidade. A conectividade Bluetooth e o controlo de cruzeiro são características que melhoram ainda mais a experiência de condução, permitindo adaptação às >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH TIGER SPORT 800



preferências e necessidades De cafa motociclista.

A nova Tiger Sport 800 destaca-se não só pelo desempenho, mas também pela sua versatilidade. Com mais de 40 acessórios dedicados disponíveis, os condutores podem personalizar a sua moto de acordo com o seu estilo, incluindo uma ponteira Akrapovič com revestimento em titânio e uma linha completa de bagagem que se integra perfeitamente à estrutura da moto. A manutenção também é facilitada, com um intervalos de manutenção de 10.000 milhas ou 16.000 km, reduzindo os custos de utilização.

Steve Sargent, Chief Product Officer da Triumph, afirmou que "no coração da Tiger Sport 800 está um novo motor de três cilindros que entrega a potência e a emoção que os condutores desejam, quer estejam a enfrentar o trânsito citadino ou a

desfrutar de uma estrada rural sinuosa". Sargent enfatizou que a moto foi desenvolvida para oferecer um pacote atraente que inclui entrega de potência suave e um equilíbrio perfeito entre agilidade e estabilidade, fundamental para os clientes deste segmento.

A Tiger Sport 800 estará disponível nos concessionários a partir de março de 2025, com um preço a partir de 13 mil euros. Os interessados poderão escolher entre quatro cores cativantes: Preto Safira, Grafite, Amarelo Cósmico e Azul Caspiano, todas com elementos de contraste em Preto Safira.

Com uma nova estética e uma impressionante lista de especificações, a Triumph Tiger Sport 800 não só promete ser uma opção emocionante. //



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

Todas
as informações
sobre **motos**
NOVAS
estão aqui em
andardemoto.pt



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO TRIUMPH TRIDENT 660

Renovada PARA 2025

Mais tecnologia de série: ABS e controlo de tração otimizados para curvas, Triumph Shift Assist e controlo de velocidade, suspensões melhoradas para maior agilidade e novos e gráficos e esquemas de cores.



» Galeria de fotos aqui



Em 2025 a Triumph Trident 660 surgirá com um renovado estilo clássico/moderno que combina com a nova tecnologia que encerra.

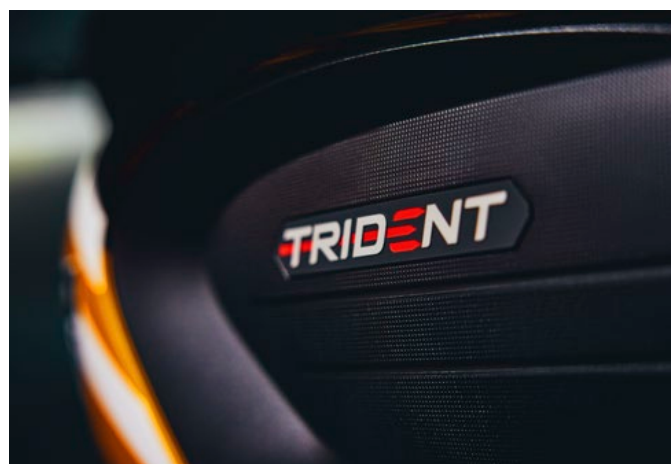
Atendendo à demanda dos proprietários, a renovada Trident 660 incorpora um nível de equipamento sem precedentes na sua categoria, como o ABS e o controlo de tração otimizados para curvas, o quickshifter 'Triumph Shift Assist' e o controlo de velocidade automático, tudo de série. Os modos de condução passam a ser três, com a inclusão de um novo modo 'Sport', e o ecrã TFT integrado, juntamente com o sistema de conectividade Bluetooth MyTriumph, permite o acesso à navegação por símbolos e ao controlo das chamadas e da música.

A Trident 660 deve o seu desempenho ao seu motor tricilíndrico, que combina uma entrega consistente a baixas rotações, um robusto médio regime e uma alta rotação entusiasmante. Mais de 90% do binário máximo é entregue entre as 3.600 e as 9.750 rpm, oferecendo ao motociclista o melhor desempenho de dois mundos: o dos motores bicilíndricos e os de quatro cilindros, além de uma gloriosa banda sonora típica de um motor tricilíndrico.

Com uma altura acessível do seu assento, a 805 mm do chão, e o perfil geral estreito, a Trident 660 proporciona confiança para realizar manobras seguras apoiando os pés no chão e circular a baixa velocidade; enquanto o seu equilíbrio natural inato, a sua embraiagem assistida suave e a sua entrega de potência super linear são ideais para se mover em ambientes urbanos movimentados.

Uma nova forquilha invertida Showa de 41 mm de altas especificações, que agora é uma SFF-BF 'big piston' promete ainda mais conforto e controlo; enquanto o amortecedor traseiro, também da Showa, é ajustável em pré-carga. A aderência ao asfalto está a cargo de pneus Michelin Road 5 e os travões são uns potentes Nissin com um duplo disco de 310 mm na frente.

Como grande novidade para 2025, a Trident 660 passa a incorporar um nível de tecnologia altamente avançado: o ABS e o controlo de tração são otimizados para curvas e garante um desempenho elevado em todos os ângulos de inclinação. Utilizando a informação da unidade de medição inercial (IMU) de seis eixos, com os dados do ângulo de inclinação, a pressão da travagem e a posição do acelerador, o sistema monitoriza e >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH TRIDENT 660



ajusta continuamente os parâmetros do motor e da travagem para garantir um desempenho e uma segurança otimizada ao travar e acelerar.

Por sua vez, o quickshifter bidirecional é também incluído de série e permite subir e descer de relação de caixa sem necessidade de usar a embraiagem; enquanto o controlo de velocidade automático, também de série, reduz a fadiga nos longos períodos de condução.

O painel de instrumentos conta com um ecrã TFT a cores que permite, através de conectividade Bluetooth, o acesso à navegação curva a curva e o controlo da música e das chamadas para oferecer um substancial nível de conforto ao motociclista.

Ao sistema de acelerador eletrónico e aos modos de condução 'Road' e 'Rain' já existentes no modelo anterior, junta-se agora um terceiro modo 'Sport' que proporciona um controlo do desempenho do motor tricilíndrico ainda mais sensível e emocionante. Para aumentar a segurança e a fiabilidade e minimizar a manutenção, a Trident 660 conta com iluminação full-LED, presente no seu característico farol redondo de 7", no compacto e integrado farolim traseiro e nos piscas auto-canceláveis.

O inconfundível estilo retro-moderno de linhas minimalistas da Trident e a impecável atenção aos detalhes foram reforçados para 2025 com três

novos e arrojados esquemas de cores e gráficos. As opções em Cosmic Yellow, Cobalt Blue e Diablo Red não passam despercebidas a ninguém e complementam-se com toques em Sapphire Black e chamativas faixas brancas diagonais.

Vai estar também disponível uma quarta opção de cor, mais subtil, em Jet Black. Todos os esquemas de cores foram submetidos a certas atualizações de materiais e acabamentos melhorados, como o suporte do guiador, em alumínio forjado e o pedal de travão no mesmo material.

Com 45 acessórios originais Triumph para escolher, os proprietários podem adicionar proteção, conforto, estilo, bagagem e segurança à sua Trident 660. Desde punhos aquecidos e piscas dinâmicas para melhorar as viagens diárias, até preparar viagens mais longas recorrendo às bolsas traseiras e de sobre-depósito, e até mesmo a uma cúpula frontal pintada a condizer com a moto; no configurador online da Triumph é fácil dar um estilo próprio à Trident.

Um kit de limitação a 35 kW disponível nos mercados europeus permite adaptar a Trident 660 para condutores com carta A2.

Com intervalos de manutenção a cada 16.000

kmse uma garantia de fábrica de 4 anos sem limite de quilómetros, a nova Trident 660 chegará aos concessionários nacionais em dezembro de 2024, com um preço de 8.495€

Para mais informações contacte a Triumph Portugal //



Aventura TRANSALPINA



APRILIA TUAREG 660 VS BENELLI TRK 702X

Duas italianas aventureiras de média cilindrada prontas para todo o serviço.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Luís Duarte





4 309 Euros separam estas duas motos do segmento Trail/Adventure de média cilindrada. A questão que se põe é se a diferença de preço justifica, ou não, a escolha de cada uma delas, já que são poucas as diferenças entre si, e que apenas serão notadas por motociclistas mais experientes sobretudo em condução fora de estrada.

Neste contraponto vou tentar explicar as diferenças e semelhanças entre estas duas motos, a Aprilia Tuareg 660 e a Benelli TRK 702X, para que possa tirar as suas conclusões e eventualmente fazer a escolha mais acertada para

o seu propósito.

Tanto a Aprilia Tuareg 660 como a Benelli TRK 702X oferecem uma impactante imagem de aventura, conforto para condutor e passageiro, espaço suficiente para ocupantes e bagagem, importantes ajudas eletrónicas à condução, suspensões e pneus tubeless preparados para os pisos mais irregulares, painéis de instrumentos digitais altamente completos e legíveis, depósitos de combustível com capacidade para garantirem uma muito boa autonomia, iluminação integral em LED e acabamentos de qualidade, a par com uma grande atenção ao detalhe.

Ambas as marcas também exibem importantes conquistas ao longo da sua história, que as tornam

incontornáveis no mercado actual.

Respeitando a ordem alfabética, começo com a Aprilia. Produto do maior fabricante de motos europeu, o grupo Piaggio, a Tuareg 660 carrega consigo memórias dos primeiros Dakar e de diversos campeonatos mundiais de velocidade, conquistados pelas mãos de pilotos como Max Biaggi, Loris Capirossi e Valentino Rossi.

Modelos como a RST Futura, ETV 1000 Caponord e RSV Mille, antecederam as RSV4 e Tuono que actualmente encerram a herança desportiva da marca e a exibem ao mais alto nível. Recentemente, o piloto Jacopo Cerruti, aos comandos de uma Aprilia Tuareg 660, venceu a

África Eco Race na categoria multicilindros com menos de 1000cc, na frente de Alessandro Botturi e Pol Tarrés, ambos em Yamaha.

Por seu lado, a Benelli também é dona de uma rica história, tendo vencido campeonatos mundiais de velocidade desde antes da Segunda Grande Guerra e consagrado grandes nomes do motociclismo mundial como Kelvin Carruthers, Jarno Saarinen e Renzo Pasolini. Modelos históricos como a Benelli Sei, de seis cilindros e a Benelli Tornado Tre, com o radiador instalado na traseira, ainda hoje são vistos frequentemente e causam grande admiração. Desde 2005 que a Benelli é propriedade do Qianjiang Motor Group, mas o



*"AMBAS AS MARCAS TAMBÉM EXIBEM IMPORTANTES CONQUISTAS AO LONGO DA SUA HISTÓRIA, QUE AS TORNAM **INCONTORNÁVEIS** NO MERCADO ACTUAL. "*





" TANTO A APRILIA TUAREG 660 COMO A BENELLI TRK 702X PROPORCIONAM ELEVADOS NÍVEIS DE CONFORTO E CONFIANÇA "

seu design e montagem continuam a ser feitos em Itália de forma independente. A Benelli TRK 702X veio consolidar a marca tanto no continente europeu como no nosso país, liderando as tabelas de vendas no seu segmento.

Deixando a história para trás, passemos então às motos em questão. E começo novamente pela Aprilia. Desde que a pude testar, aquando do seu lançamento no nosso mercado, a Tuareg 660 marcou-me pela sua agilidade, leveza e disponibilidade do motor. Com um pacote eletrónico muito completo, uma ergonomia bem conseguida e umas linhas muito consensuais, adorei todos os muitos quilómetros que, por diversas vezes fiz aos seus comandos. Mesmo

fora do asfalto, a confiança que inspira fez-me sentir extremamente à vontade e mitigar os meus receios, permitindo-me andamentos bastante mais rápidos do que a minha pouca vocação e falta de coragem normalmente me permitem, em pisos instáveis.

No entanto, os meus diversos contactos com a Benelli 702X, e com a sua irmã mais estradista, tampouco me deixaram desiludido. Esta Benelli é uma moto confortável, que oferece boa ergonomia e grande proteção aerodinâmica e a jante dianteira de 19 polegadas, que define esta versão X, também lhe permite aventuras fora de estrada com relativa facilidade, conforto e confiança.

A estabilidade a alta velocidade é notável, a





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



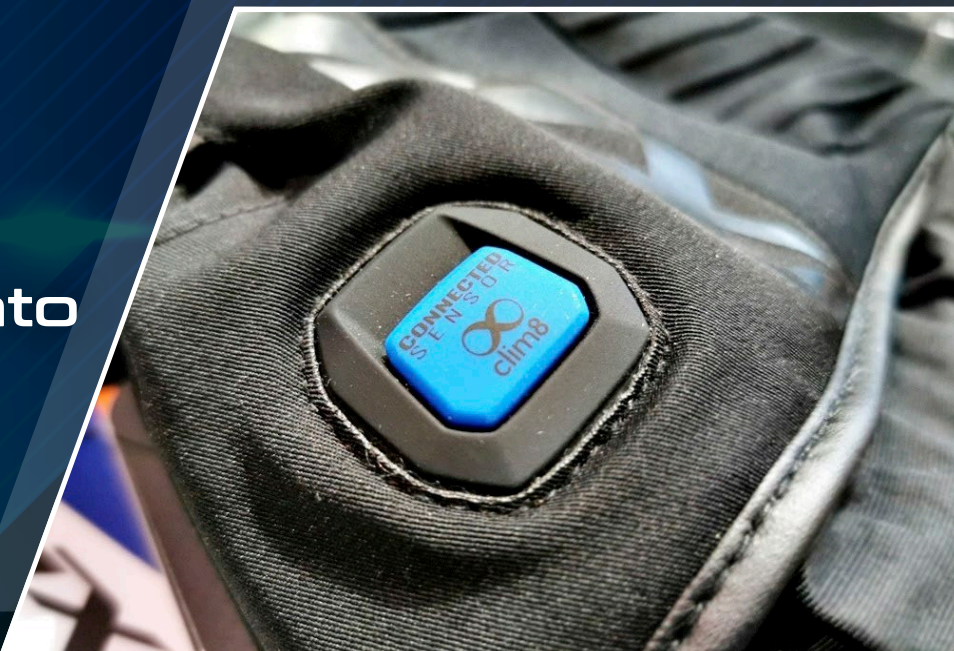
ACESSÓRIOS



EQUIPAMENTO



Tudo o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em andardemoto.pt



ANDAR DE MOTO

CONTRAPONTO APRILIA TUAREG 660 VS BENELLI TRK 702X



ciclística não desilude e o motor bicilíndrico oferece prestações mais do que suficientes para enfrentar as mais diversas aventuras, com uma sonoridade muito interessante, uma resposta rápida e modulável ao acelerador, a par com uma caixa de velocidades bem escalonada.

Mas claro que os 4309 Euros que as separam fazem diferença. A Tuareg 660 tem um motor mais refinado e de rápida subida de rotação, com uma sonoridade viciante e disponibiliza modos de condução que facilitam a sua adaptação às diversas condições do percurso e sente-se, graças ao seu impressionante pouco peso, muito mais reativa, assertiva e manobrável. Oferece ainda maior curso das suspensões, maior altura livre ao solo, uma roda dianteira de 21 polegadas e uma

*" DESDE QUE A PUDE
TESTAR, AQUANDO DO
SEU LANÇAMENTO NO
NOSSO MERCADO,
A TUAREG 660
MARCOU-ME PELA SUA
AGILIDADE"*

posição de condução extremamente agradável, perfeita para uma condução em pé a atacar os mais revirados e destroçados trilhos de montanha.

A TRK702X, apesar de mais barata, oferece de série comandos retroiluminados e conectividade com um smartphone. A proteção aerodinâmica é superior à da Tuareg 660 e o assento também se revela mais confortável. Apesar de mais pesada, o seu bem calculado centro de gravidade contribui para um excelente desempenho dinâmico e uma grande facilidade de manobra, inclusivamente à mão. Não sendo tão eficaz fora de estrada, desde que se não se lhe exijam prestações enduristas ela vai facilmente a todo o lado. A altura do seu assento pode ser ainda uma vantagem para os motociclistas de estatura mais baixa.

Para concluir, e independentemente do preço, >>>



» [Galeria de fotos aqui](#)



659 CC
80 CV
12 199 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



diria que quem estiver sobretudo interessado numa moto mais vocacionada para o fora de estrada e uma utilização a solo, tem na Aprilia Tuareg uma verdadeira pérola que lhe vai permitir enfrentar com muito à vontade os caminhos mais difíceis, sem se entediar quando chega ao asfalto.

Quem estiver interessado numa moto mais confortável, para uma utilização sobretudo asfáltica, mas sem descartar umas incursões por maus caminhos, tem na Benelli TRK702X uma companheira extremamente competente que não desilude sob nenhum aspecto.

Tendo em conta o preço, se considerarmos que mais de 4000 euros de gasolina dão para muitos passeios, e pretendendo-se uma condução em espírito turístico a desfrutar da paisagem e sem horários para cumprir, possivelmente com

*" A TRK702X, APESAR DE MAIS BARATA, OFERECE DE SÉRIE **COMANDOS RETROILUMINADOS E CONECTIVIDADE COM UM SMARTPHONE.***

passageiro e bagagem, a Benelli leva nitidamente vantagem.

Mas se considerarmos que os pouco mais de 4000 euros podem comprar uma moto capaz de envergonhar outras mais populares, de cilindradas superiores e pergaminhos ainda mais considerados, sobretudo numa condução offroad, então a Tuareg é uma verdadeira pechincha, tanto pelo seu desempenho como pelo pacote eletrónico e nível de acabamentos.

Resumindo, tanto a Aprilia Tuareg 660 como a Benelli TRK 702X proporcionam elevados níveis de conforto e confiança. Em qualquer das opções o prazer de condução está garantido, seja numa utilização diária ou em grandes viagens, em estrada ou fora dela e, por isso, a escolha dependerá apenas da carteira, de gostos pessoais ou da ambição de cada um! //



» [Galeria de fotos aqui](#)



698 CC
76,2 CV
7890 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



» Galeria de fotos aqui

Escolhas DIFÍCEIS



» Galeria de fotos aqui

HONDA X-ADV E HONDA FORZA 750

Não será um exercício fácil para uma marca aprimorar um best-seller, mas para o maior construtor mundial de motos, não existem impossíveis. Para 2025, a Honda refinou a sua X-Adv e sofisticou a sua irmã estradista, a Forza 750. Fomos conhecê-las melhor na sua apresentação internacional na ilha da Sicília.

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Honda

Antes de mais gostaríamos de dar uma palavra de aconchego emocional a todos aqueles que sempre consideraram estes modelos “híbridos” como os parentes pobres das “motos de verdade”. Depois do aparecimento da Integra, que abriu a caixa de Pandora à possibilidade de utilização de uma caixa automática (assim o aparentava), a marca da asa dourada elevou o nível de heresia e desenvolveu um produto ainda mais específico. Quem experimentava, rapidamente ficava convencido...

“Look like a scooter, ride like a motorcycle”, foi o mote que deu origem a estas duas motos. A Honda soube capitalizar a sua inovadora aposta na primeira scooter de aventura do mercado e transformou-a num sucesso de vendas global, casando soluções como a embraiagem dupla DCT com a praticidade típica de máquinas mais urbanas. A versão de 2025 da X-Adv ganha actualizações estéticas e tecnológicas, num paradigma mais evolutivo que revolucionário. A sua irmã mais estradista, a Forza 750, sofreu um verdadeiro facelift e melhorou alguns aspectos que lhe permitem acompanhar a forte concorrência no seu segmento.

HONDA X-ADV

Vamos então apontar o holofote sobre aquela que já vendeu mais de 76.000 unidades em toda a

Europa desde 2017. Se a sua silhueta aventureira se mantém inalterada (as mesmas suspensões de curso aumentado, os pneus mistos, o guiador largo e as jantes raiadas), ao longo dos anos o seu design foi ganhando algum requinte. As linhas tornaram-se mais estilizadas e as cores mais “executivas”, mas sempre sem perder o rumo do seu objectivo, manter uma personalidade ambivalente e ao mesmo tempo única no seu propósito (que outras marcas vão tentando imitar, replicando o conceito em cilindradas menores). O novo formato da carenagem frontal e o redesenho dos faróis harmonizam o estilo agressivo de todo o perfil desta moto. A X-Adv nunca terá uma presença discreta, e nós só podemos agradecer a fantástica cor amarela que celebra e destaca a sua diferença. Os indicadores de direcção fazem agora parte dos DRL (Leds de presença diurna, duas vezes mais brilhantes que no modelo anterior), limpando a carenagem frontal de quaisquer apêndices luminosos. Se esta solução ganha pontos a nível estético, desaparece a tradicional iluminação permanente dos mesmos, um pormenor bastante relevante que ajudava a assinalar a sua presença na estrada (sobretudo, nos espelhos dos outros veículos), com ganhos significativos a nível de segurança. O assento foi remodelado, aumentando em 10% o volume da espuma nas zonas laterais, com enfoque no conforto e sem prejuízo do espaço da bagageira que esconde por debaixo (que conta com um novo amortecedor mais curto e em nova posição). O ecrã »



TFT colorido tem um novo layout, privilegiando a visibilidade e a facilidade de interação, assim como também surge um novo comutador de tipo “joystick”, entre os demais que agora são retroiluminados, tornando mais simples a imersão no sistema. É desta forma que, com o polegar esquerdo podemos modelar toda a parafernália electrónica (desde os punhos aquecidos até ao acesso ao Honda Road Sync que nos permite ouvir música ou ter direcções simplificadas “turn by turn”).

Para 2025 a X-Adv ganha um muito útil Cruise Control, assim como um completo redesenho do seu ecrã deflector e do seu sistema de ajuste (agora sim, realmente operável com uma só mão).

Uma das grandes diferenças em relação ao modelo anterior está na evolução do DCT. Graças a um novo cérebro electrónico, a gestão do funcionamento da embraiagem a baixas rotações foi melhorada substancialmente. As manobras mais lentas, como uma inversão de marcha, por exemplo, são agora mais suaves e previsíveis, sobretudo no toque inicial do punho direito. De resto, toda a sua magia permanece inalterada, um sistema sem falhas que casa na perfeição com este “SUV de duas rodas”.

Os diferentes mapas de condução (Sport, Gravel, Standard, Rain, User 1 e User 2) garantem personalidades diferentes ao DCT e das ajudas disponíveis (mapas de entrega de potência,

controlo de tracção, gestão do travão motor e ABS), e nos modos parametrizáveis podemos preparar a máquina a nosso gosto. Mantendo o enfoque na vontade de agradar ao cliente, a lista de acessórios é vasta e pode ser combinada em diversos packs funcionais (itens como crash-bars, iluminação adicional, malas laterais e top-case com sistema keyless, etc).

A nova X-Adv permanece fiel às suas origens, mostrando ser capaz de nos surpreender na maior parte das ocasiões. Num ambiente urbano, agradecemos a capacidade da sua suspensão e da sua solidez ciclística para ignorarmos todo o tipo de agruras com que a cidade nos agasta. Sejam

tampas de esgoto, buracos inesperados ou até mesmo passeios mais altos em estacionamentos proibitivos, a tranquilidade de termos uma moto capaz de superar tudo sem grandes sobressaltos é um descanso mental permanente. A vantagem de termos um espaço debaixo do assento capaz de albergar um capacete integral (ou até mesmo um de aventura, com pala pequena) nunca pode ser desvalorizada, é um extra único de uma scooter com motor de gente grande. Em estrada aberta, o conforto de rolamento é bastante aprazível, muito graças à sua protecção aerodinâmica (se bem que gostaríamos de umas protecções de punho com dimensões reais, não tendo de pagar um extra



*"A **NOVA X-ADV** PERMANECE FIEL ÀS SUAS ORIGENS, MOSTRANDO SER CAPAZ DE NOS SURPREENDER NA MAIOR PARTE DAS OCASIÕES.*





"LOOK LIKE A SCOOTER, RIDE LIKE A MOTORCYCLE", FOI O MOTE QUE DEU ORIGEM A ESTAS DUAS MOTOS."

pelas suas "extensões"), e nunca questionamos o assento ou a posição de condução (estamos de braços bem abertos, com a alavancagem típica de uma trail).

A ciclística serve-se de um quadro sem grandes torções e o funcionamento da suspensão revela-se "suavemente desportivo". Tem as suas oscilações controladas e permite fazer brilhar os Bridgestone A41 com um bom feedback no que toca ao atrito no tapete asfáltico. Felizmente, o carácter do motor (um bicilíndrico paralelo de cambota desfasada a 270° com 745cc, debitando 59 cv às 6750 rpm e 69 Nm às 4750 rpm) permanece inalterado nesta iteração do Euro 5+, em que o binário promove uma resposta sempre saudável e cativante. A X-Adv gosta de rolar fluida e despachada, confiante de que o DCT lhe dará as respostas que precisa para

resolver a maior parte das situações. Se ao menos existisse algo mais acutilante com este envelope motriz...Mas já lá vamos.

No pequeno percurso fora de estrada fizemos valer o uso dos poisa pés específicos que nos colocam numa posição quase ideal para podermos controlar a máquina nos terrenos mais escorregadios. O controle de tracção algo castrador (mesmo no modo Gravel) pode ser desligado, e assim podemos usufruir do bom feeling do acelerador da generosa distância entre eixos para fazer soltar a traseira em derrapagens controladas. Não existe a possibilidade de desligar o ABS traseiro, infelizmente. Ou se calhar, ainda bem, porque rapidamente estaríamos a caminho de Dakar com um camião de assistência...(nota de sarcasmo latente, façam atenção). >>



ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUIDO)

Estilo e diversão concentrados numa moto ágil, de condução fácil e extremamente contemporânea. Este é o conceito por trás da nova Leoncino 125, criada para ir de encontro às necessidades das gerações mais novas de motociclistas e suprir os seus desejos de liberdade e independência. Esta moto vem alargar a atual gama Benelli Leoncino, mantendo-se fiel ao espírito da restante família, capaz de realçar tanto a sua herança como o seu carácter contemporâneo.

Descobre-a num concessionário Benelli.





HONDA FORZA 750

Como se existisse uma equipa de engenheiros de topo que percebessem as nossas intenções, um outro modelo esperava por nós, cheio de vontade de nos mostrar o seu compromisso e atitude.

Dinamicamente a Forza 750 sempre foi um portento. A confiança que a jante dianteira de 17" nos oferece, aliada a umas suspensões (de menor curso qua as da X-ADV) e travagem (com discos de maior dimensão, de 310 mm de diâmetro) com pendor desportivo, transformam-na numa das máquinas mais divertidas de conduzir na malha urbana (e não só!). O centro de gravidade sente-se também mais baixo, favorecendo a agilidade, e o bicilíndrico com a caixa DCT revela-nos uma experiência de condução única para uma maxi-scooter, sempre disponível para mostrar serviço. Diríamos até que muito poucas motos

*" NÃO PODÍAMOS
DEIXAR DE DAR UMA
NOTA DE APREÇO PELO
ESFORÇO DA MARCA EM
COMEÇAR A UTILIZAR
MATERIAIS RECICLÁVEIS"*

“de verdade” a conseguiriam acompanhar num contexto citadino.

Uma das principais alterações para 2025 saltava à vista de todos, e a nova estrutura estética da secção frontal revelava-se uma boa surpresa vista ao vivo. As linhas estão mais subtis e o enquadramento do novo grupo óptico foi bastante bem conseguido, apelando mais à elegância do que propriamente ao arrojo estético (o que faz sentido, tendo em conta o enquadramento GT mais exclusivo com que a marca carimba a sua existência). O TFT, tal como as demais novidades, acompanha as alterações da X-Adv e o novo ecrã de regulação eléctrica também assume protagonismo nestas alterações, visto que a concorrência já o propunha noutros modelos, e estes são pormenores que podem fazer a diferença no acto da compra. Muito sinceramente, para nós >>

745 CC
59 CV
PREÇO POR
ANUNCIAR

» [Mais dados técnicos aqui](#)





bastava uma estrada de curvas para ficarmos convencidos, porque toda a envolvimento dinâmica desta maxi-scooter é um verdadeiro assalto aos sentidos. Até o som da indução de ar é mais pronunciado do que na irmã mais aventureira!

Não podíamos deixar de dar uma nota de apreço pelo esforço da marca em começar a utilizar materiais recicláveis na construção destes modelos, promovendo a sustentabilidade ecológica e almejando a neutralidade de utilização do carbono como meta para 2050. O trabalho desenvolvido tem uma qualidade de tal forma bem conseguida que em nenhuma das peças em questão notámos alguma diferença inequívoca (o ecrã deflector da X-Adv é um exemplo deste paradigma). Parabéns Honda, o planeta agradece (e o futuro da indústria também).

" PARA NÓS, A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA MAIS NOTÓRIA É O DCT, QUE SE APRESENTA ABSOLUTAMENTE INFALÍVEL... "

As alterações realizadas nestes dois modelos tão especiais para a Honda foram especificamente projectadas tendo em conta o feedback dos seus proprietários. Mais sofisticadas e refinadas, são os pequenos pormenores que fazem a diferença. Para nós, a evolução tecnológica mais notória é o DCT, que se apresenta absolutamente infalível sobre todas as circunstâncias. De resto, é uma questão de gosto pessoal. Se não levarmos a um extremo a personalidade aventureira da X-Adv (Desde 13 330 €), podemos contar com uma moto que faz quase tudo. Por outro lado, e este exercício de mudar de moto a meio do dia foi bastante revelador, a Forza 750 (Preço a anunciar) mostra-se sempre disposta a acompanhar qualquer outra máquina que encontre numa estrada revirada. A vida é feita de escolhas e a Honda continua (muito saudavelmente) a não nos facilitar a vida.. //



745 CC
59 CV
13 330 €

» Mais dados técnicos aqui



A importância DOS DETALHES

QJ MOTOR MTX 125

Quando se juntam boas prestações dinâmicas e elevados níveis de equipamento a um preço extremamente competitivo, temos uma scooter irresistível que não deixa ninguém indiferente.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





"EM TERMOS DE **CONFORTO E PRATICIDADE**, A MTX 125 TAMBÉM FOI ALVO DE MUITA ATENÇÃO, POR PARTE DOS ENGENHEIROS DA QJ MOTOR"

Nunca é demais esclarecer os mais desatentos que uma scooter, sobretudo uma 125cc, é um excelente investimento para quem tem que diariamente desafiar as contrariedades do tráfego urbano. A facilidade de se desvencilhar do trânsito e de estacionar em locais onde nenhum automóvel (e até mesmo muitos motos de alta cilindrada) pode aceder, contribuem, para, além da sanidade mental, uma substancial economia de tempo em qualquer deslocação. E tampouco se pode menosprezar a facilidade de condução proporcionada pela transmissão automática que liberta a atenção do condutor para melhor controlar os riscos da condução urbana, com a garantia de que, mesmo numa situação de aperto, basta enrolar o punho para começar a andar. Já para não falar, no caso de quem tiver uma moto de alta cilindrada, uma grande redução nos custos

de utilização e de manutenção, e de uma maior praticidade.

E se é certo que para os "motociclistas da velha guarda" uma scooter é, a bem dizer, uma "despromoção vergonhosa", para quem precisar mesmo de uma alta mobilidade elas são uma verdadeira bênção.

Antes da invasão do mercado pelas marcas asiáticas, as scooters eram realmente básicas, pouco performantes e esteticamente desinteressantes. Gradualmente, e por força da legislação, foram recebendo sistemas de segurança, como o ABS e iluminação LED, mas pouco passava disso, sobretudo ao nível dos preços mais baixos, que contrastavam com preços bastante mais elevados de alguns modelos "premium", algo melhor equipados e mais performantes.

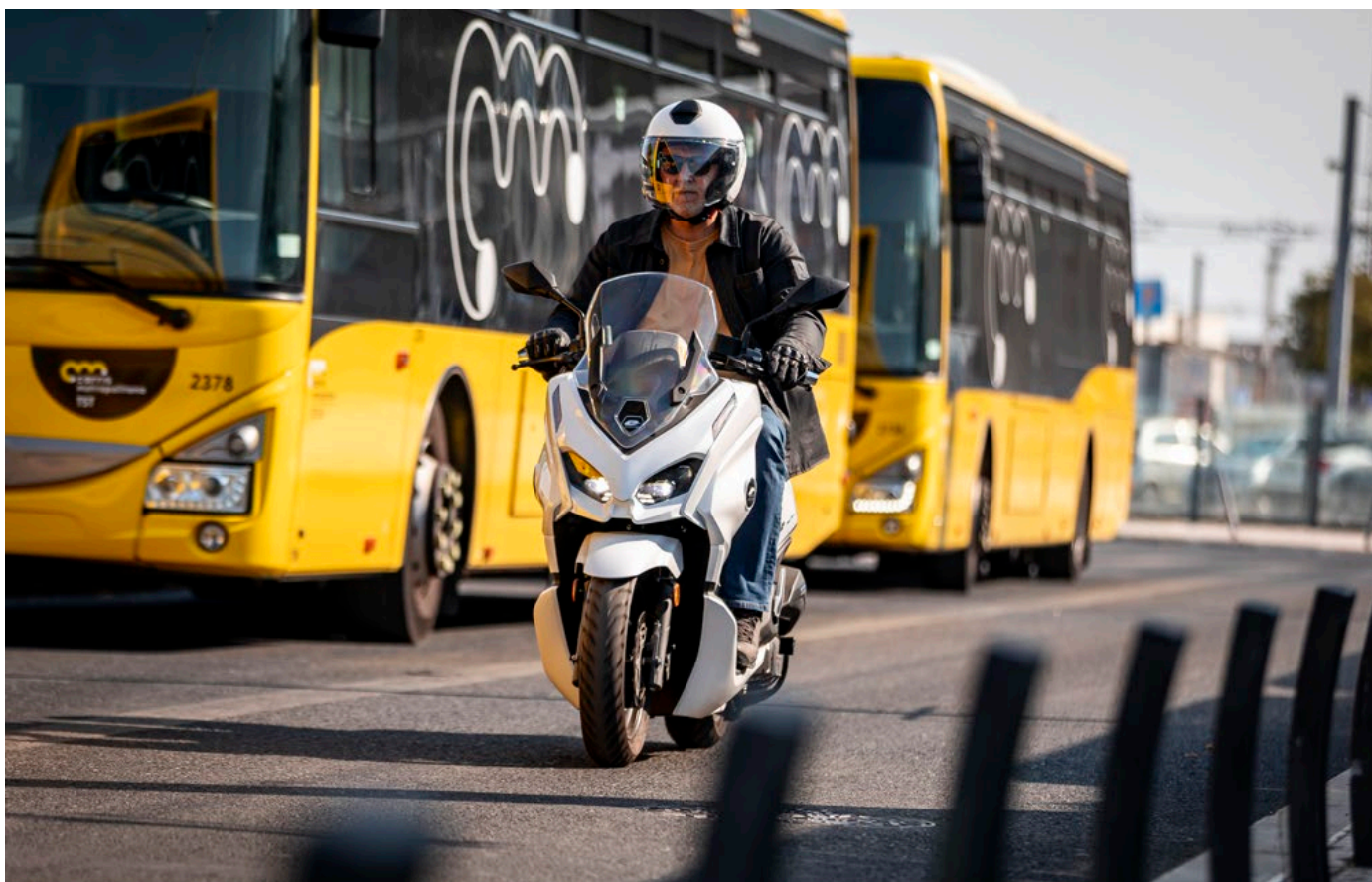
Por isso, a chegada das QJ Motor vem marcar a diferença, sobretudo pela sua relação qualidade/preço. Senão veja:

No caso da MTX 125, esta vem equipada com um >>>



125 CC
15 CV
2990 €

» Mais dados técnicos aqui



"ESTETICAMENTE A QJ MOTOR MTX 125 NÃO DESILUDE, COM LINHAS BEM CONSEGUIDAS E ACABAMENTOS DE BOA QUALIDADE."

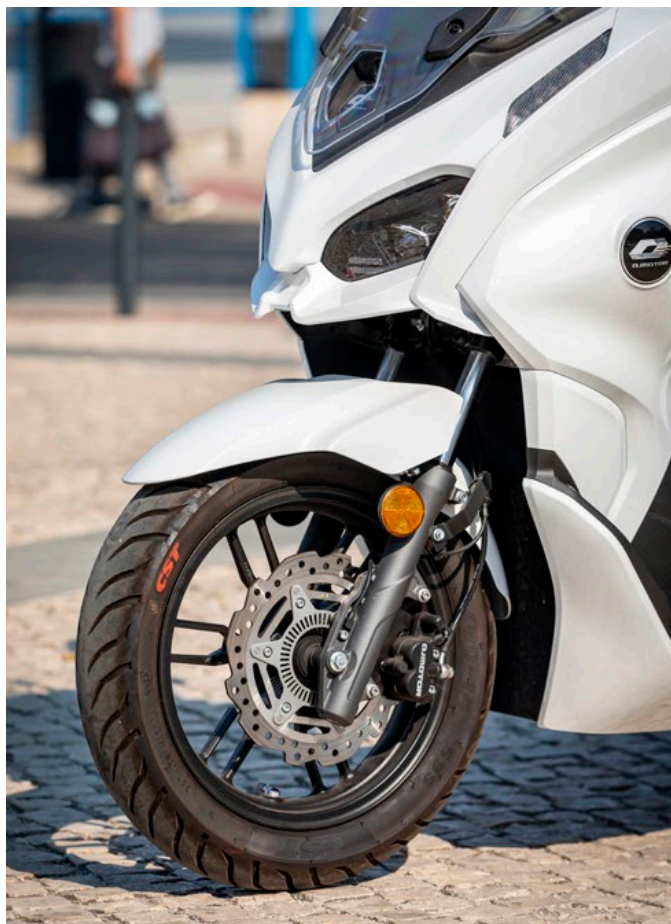
motor monocilíndrico de refrigeração por líquido, com 4 válvulas, capaz de debitar até 15cv de potência a partir de um binário de 12 Nm registado às 8.250 rpm, assistido por um sistema micro-híbrido que atua como motor auxiliar durante o arranque, o que aumenta a sensação de potência percebida pelo condutor.

Este sistema utiliza um alternador inovador que permite inverter a sua polaridade e funcionar como motor de arranque e motor auxiliar do de combustão na fase de arranque, tornando a saída dos semáforos ainda mais vigorosa e eficaz. O sistema permite ainda que se active a função Start & Stop que, além de reduzir o consumo de combustível, também reduz as emissões e o ruído, factor tão importante sobretudo em ambiente urbano. Em consequência a bateria também foi devidamente calculada e apresenta uma maior capacidade.

E se 15 cavalos de potência podem parecer pouco, basta circular em calçadas molhadas e cruzamentos com carris de ferro para se agradecer a existência de um sistema de controlo de tracção que garantidamente vai evitar, no mínimo, muitos sustos.

Na travagem, além dos apelativos discos em pétala, (240mm na frente e 225mm na traseira), as pinças são assistidas por um ABS de duplo canal, e na suspensão, destacam-se os amortecedores com regulação de pré-carga. Até os pneus, da marca chinesa CST, com medidas 110/80-14 (frente) e 130/70-13 (atrás), não desiludem, mostrando-se ao nível da restante ciclística.

Um painel de instrumentos TFT de 5" a cores com conectividade a um smartphone, iluminação Full LED, monitorização da pressão dos pneus, retroiluminação dos botões de comando, tomadas USB acessíveis, manetes reguláveis, Top case de série e seis anos de garantia, são mais argumentos >>





"UM PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT DE 5" A CORES COM CONECTIVIDADE A UM SMARTPHONE, ILUMINAÇÃO FULL LED..."



que melhoram sobremaneira a relação qualidade/preço desta scooter.

Na prática, a MTX 125 mostra-se ágil e bastante energética. Uma boa capacidade de arranque e retoma, uma suspensão firme e uma travagem bastante assertiva e doseável, proporcionam uma condução fácil e divertida.

Em termos de conforto e praticidade, a MTX 125 também foi alvo de muita atenção, por parte dos engenheiros da QJ Motor. O posto de pilotagem é amplo, com muito espaço para as pernas, mesmo para condutores de maior estatura, a proteção aerodinâmica é bastante boa, os espelhos retrovisores estão bem colocados, o assento é confortável e por debaixo dele existe espaço para um capacete tipo Jet.

Com capacidade para 8 litros de combustível e um consumo despreocupado a rondar os 2,5 litros/100 Km, consegue-se uma muito boa autonomia.

Além de vir equipada com cavalete central, esta scooter vem também equipada com um travão de estacionamento, sob a forma de uma simples tranca na manete do travão traseiro, que é extremamente conveniente sobretudo para o estacionamento em zonas de relevo mais acidentado.

Graças a um peso de apenas 138kg e à altura do assento de apenas 780mm, as manobras são extremamente facilitadas.

Esteticamente a QJ Motor MTX 125 não desilude, com linhas bem conseguidas e acabamentos de boa qualidade.

Já disponível nos concessionários da marca, esta pode perfeitamente ser a sua melhor solução para combater o trânsito. //

ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

- **CONFORTÁVEL:** ajuste incomparável graças à possibilidade de personalizar os forros interiores
- **INTELIGENTE:** a nova referência de comunicação plug & play com o sistema SC2
- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **SILENCIOSO:** apenas 85 Db(A) a 100 km/h numa moto naked



SCHUBERTH



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

A Floresta ASSOMBRADA

Há pouco tempo, assisti a uma conversa que me deixou repleta de dúvidas. Discutia-se o que caracterizava uma viagem de aventura, uma viagem de touring, uma viagem de raid, entre outras definições. Confesso que, além de não ter saído com uma compreensão clara sobre o assunto, não me preocupei muito com a minha ignorância.

Ao longo de todas as minhas viagens, passei por estradas de terra extraordinárias e por péssimas estradas pavimentadas. Dessa forma, não consigo distinguir, de facto, o que seria uma aventura, um touring ou qualquer outra designação que se queira utilizar. O que realmente importa são os lugares incríveis que conheci: alguns de acesso fácil, outros difíceis, outros enigmáticos ou, pior ainda, aterrorizantes.

Nesta crónica, falo-vos da enigmática floresta de Hoia-Baciu, situada a oeste da cidade de Cluj-Napoca, na mística Transilvânia (terra do famoso Vlad), na Romênia. Sempre que organizo uma viagem, procuro lugares diferentes, muitas vezes distantes do turismo convencional, ou, de alguma forma, bizarros – seja em relação à natureza ou às pessoas que lá habitam.

Sou, em grande parte, cética; acredito no que a ciência explica e tenho fé de que ela esclarecerá o que ainda não foi compreendido. Confesso que o misticismo que envolve certos locais e a aura intrínseca da natureza e das narrativas evocam um tipo de sugestionamento que, ao confrontar a razão, frequentemente me desencadeia um arrepio na espinha.

Sobre Hoia-Baciu, as histórias proliferam como sombras na penumbra. Considerada por muitos a floresta mais assombrada do mundo, respira lendas e mitos. Se querem saber mais, basta ir às "internets" desta vida.

A minha experiência lá, no entanto, foi de algum modo peculiar. Longe de avistar OVNI's ou presenças espectrais, deparei-me com a singularidade incontestável do lugar.

A primeira peculiaridade que observei foi o comportamento errático do meu fiel GPS, que apresentava no ecrã coordenadas absurdamente distantes, um verdadeiro enigma no meio da confusão, incapaz de fixar-se num ponto, até mesmo quando a moto estava parada.

O que parecia já intrincado tornava-se ainda mais bizarro; a sensação de sugestionamento envolvia a atmosfera, transformando cada passo numa cena digna de um thriller de Hitchcock. Arrisquei-me, no entanto, num curto passeio a pé: estacionei a moto ao longo de uma das escassas estradas que se infiltram no emaranhado verde e, passo a passo, entrei naquela densa floresta. Ciente de que qualquer sussurro poderia levar-me a um surto cardíaco ou a uma reação heroica, com a minha mini navalha em riste – que só se presta para abrir uma lata de atum – mataria o fantasma de riso, certamente!

A floresta, como já mencionei, tem uma vegetação densa e retorcida. Os carreiros internos entrelaçam-se e confundem-se, fazendo perder a orientação e evaporar como a névoa que surgia das sombras, por baixo das copas altas das árvores, por onde passam pequenos e introvertidos raios de sol. Não são raros os momentos em que autoridades Romanas são chamadas para resgatar almas perdidas entre a bruma da floresta, embora, naturalmente, contrariadas (mais um turista palerma). O calor e a humidade intensos, mesmo sob temperaturas próximas dos 40 graus, criam uma atmosfera quase sobrenatural, com névoas baixas, misteriosas e sinistras.

Assim, após essa breve e intrigante incursão, voltei à moto enquanto um pensamento atravessava a minha mente: "Epá, isso com a ciência não se brinca!" E assim, com a coragem ligeiramente enfraquecida, consigo afirmar, para mim a verdadeira aventura transcende a estrada que se pisa; é, acima de tudo, a confrontação com o desconhecido. Essa é a verdadeira aventura! //

MOTO GUZZI

V85



1.500€

DE DESCONTO

+

OFERTA DA PRIMEIRA MANUTENÇÃO

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


MOTO GUZZI®



Conforto E ESTILO

A SALGADOS MOTO APRESENTA O NOVO CAPACETE AIROH WRAAAP MUSIC, A ESCOLHA IDEAL PARA OS MOTOCICLISTAS QUE VALORIZAM A COMBINAÇÃO PERFEITA ENTRE DESEMPENHO, ESTILO E SEGURANÇA.

O Airoh WRAAAP Music não é apenas mais um capacete no mercado; é uma verdadeira celebração da paixão pela música e pela condução. Com um design moderno e dinâmico, este capacete apresenta gráficos vibrantes que transmitem uma sensação de movimento, tornando-o perfeito para motociclistas que vivem a adrenalina das estradas. A sua estrutura leve e aerodinâmica reduz a resistência ao vento, oferecendo uma experiência de condução fluida e confortável.

A segurança é uma prioridade com o WRAAAP Music, que conta com uma calota em HRT (High Resistant Thermoplastic). Esta calota de termoplástico de alta resistência garante uma proteção robusta, cumprindo as normas internacionais mais rigorosas.

O sistema de ventilação otimizado possui entradas de ar estrategicamente posicionadas, proporcionando uma ventilação constante que mantém o interior fresco, mesmo em longas

distâncias. O forro é totalmente removível e lavável, sendo também hipoalergénico, o que assegura uma sensação de conforto durante toda a utilização e facilita a manutenção.

Adicionalmente, o capacete possui um fecho em duplo D que permite um ajuste, seguro e preciso, garantindo que o capacete se mantém firme e confortável em qualquer situação. A compatibilidade com óculos de motocross torna-o versátil para quem procura um capacete adequado tanto para pistas como para condução off-road.

Com um visual impactante e uma aerodinâmica eficiente, o capacete Airoh WRAAAP Music destaca-se pela sua capacidade de unir segurança e estilo, tornando-o a escolha ideal para aventuras na cidade ou em trilhos off-road.

Este capacete está disponível nos revendedores da Salgados Moto em Portugal, com um preço de venda ao público recomendado de 179,99 €. Para mais informações, os interessados podem visitar o site oficial. //

CFORCE 625 TOURING

CAMPANHA 35 ANOS

ANTES ~~9.480,00€~~

8.480,00€



Valores com IVA incluído. Acresce Documentação e Transporte.

35 ANOS
O ANIVERSÁRIO É NOSSO
A PRENDA É TUA

No seguimento da comemoração dos 35 anos, lançamos agora uma nova campanha exclusiva para alguns modelos da gama de ATV's, entre os quais: CFORCE 450L, CFORCE 520L, CFORCE 625S, CFORCE 625 Touring e CFORCE 625 Touring Overland.

Esta campanha é válida de 1 de outubro até 31 de dezembro de 2024 e possibilita a aquisição de um veículo CFMOTO, a preços ainda mais competitivos. Aproveita!



» [Galeria de fotos aqui](#)

Para todas AS ESTAÇÕES

A TCX LANÇOU AS BOTAS SPEEDTREK GTX, PROJETADAS PARA OFERECER CONFORTO E PROTEÇÃO TANTO NA ESTRADA COMO FORA DELA.

A marca TCX acaba de apresentar as novas botas de motociclismo SPEEDTREK GTX, que combinam características adequadas para uso em diversas situações. Equipadas com a membrana Gore-Tex Extended EpE, este calçado é respirável e à prova de água, revelando-se adequado para o uso diário durante todo o ano, mesmo em dias de chuva.

As SPEEDTREK GTX incluem proteções na biqueira e no calcanhar, além de inserções D30 nos tornozelos, oferecendo um nível elevado de segurança. A sola Groundtrax proporciona estabilidade e aderência, enquanto a estrutura acolchoada e o design da biqueira facilitam as

mudanças de velocidade.

A inserção Zplate, na sola, melhora a flexibilidade longitudinal e a rigidez transversal, garantindo conforto ao caminhar e proteção em caso de alguma eventualidade. A palmilha Ortholite Recycled, confeccionada a partir de material reciclado, oferece respirabilidade e um amortecimento duradouro.

As botas SPEEDTREK GTX estão disponíveis na cor preta, em tamanhos que vão do 38 ao 48, com um preço de venda recomendado de 199,00€. Para mais informações e aconselhamento, os interessados devem contactar um distribuidor autorizado da TCX. //



WWW.TOXMOTO.PT

NOVOS MODELOS



VIPER 110CC



VIPER 125CC



VIPER 800E



ELÉTRICA





Urbano E DISCRETO

O NOVO BLUSÃO AFTERBURN H2O DA REV'IT! COMBINA UM DESIGN DESPORTIVO E URBANO, PROPORCIONANDO CONFORTO E PROTEÇÃO PARA OS MOTOCICLISTAS, MESMO EM CONDIÇÕES CLIMÁTICAS ADVERSAS.

A REV'IT! lançou o blusão Afterburn H2O, uma peça de vestuário versátil que alia a estética desportiva à funcionalidade urbana, ideal para uso diário. Este blusão softshell é impermeável e conta com um capuz destacável, garantindo que os motociclistas chegam secos ao seu destino, mesmo sob chuva intensa.

A tecnologia Hidratex, utilizada na sua construção, assegura a proteção contra a água, enquanto o forro térmico amovível e os fechos de ventilação permitem um controlo eficaz da temperatura interna.

Para a segurança, o Afterburn H2O está equipado com proteções SEESMART ultrafinas, homologadas para a condução de motociclos com classificação

CE, nos ombros e cotovelos.

Os motociclistas podem ainda optar por aumentar a segurança com a inclusão do protetor de costas SEESOFT de nível 2 CE.

O blusão também apresenta dois bolsos frontais e um bolso interior, oferecendo espaço suficiente para os objetos essenciais. O fecho zip permite a ligação a praticamente todas as calças REV'IT!, incluindo calças de ganga, tornando-o uma opção prática e estética.

Disponível em três combinações de cores (verde, preto/antracite e preto) e em tamanhos que vão de S a 3XL, o Afterburn H2O tem um preço de venda ao público recomendado de 259,99€. Para mais informações, os interessados podem contactar um distribuidor autorizado REV'IT! //



KYMCO

MOBILIDADE URBANA



SKY TOWN 125

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

SKY TOWN 125 - MOBILIDADE URBANA!



PVPR 2.790€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

INCLUI TOP CASE

Importador **Multimoto**

[instagram.com/kymcoportugal](https://www.instagram.com/kymcoportugal) [facebook.com/kymcopt](https://www.facebook.com/kymcopt)

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Leveza E ESTILO

A SCHUBERTH REVELOU O E2 CARBON, UM CAPACETE QUE PROMETE REDEFINIR OS PADRÕES DE SEGURANÇA E CONFORTO NO SEGMENTO DE TURISMO DE AVENTURA. FABRICADO EM FIBRA DE CARBONO E COM TECNOLOGIA AVANÇADA, O MODELO VISA PROPORCIONAR UMA EXPERIÊNCIA SUPERIOR AOS MOTOCICLISTAS

A marca alemã SCHUBERTH, conhecida pelo fabrico de capacetes para diversas áreas, incluindo Fórmula 1 e uso militar, apresentou o seu novo capacete E2 Carbon. Desenvolvido ao longo de dois anos, o modelo é construído integralmente em fibra de carbono, através de processos manuais e de alta tecnologia, como a laminação e cura em autoclave, para garantir uma calota leve e resistente.

O E2 Carbon cumpre os exigentes padrões de segurança da norma ECE 22.06 e oferece

homologação dupla P/J, o que o torna adequado tanto para utilização como capacete integral como em configuração jet, oferecendo maior versatilidade aos utilizadores. Este capacete foi desenhado especialmente para praticantes de turismo de aventura, oferecendo leveza e protecção ao mais alto nível, factores que são considerados cruciais para viagens longas e desafiantes.

Além da segurança, o conforto foi outro ponto central no desenvolvimento do E2 Carbon. O interior é composto por forros antibacterianos e

respiráveis, fabricados com materiais certificados pelos padrões OEKO-TEX 100.

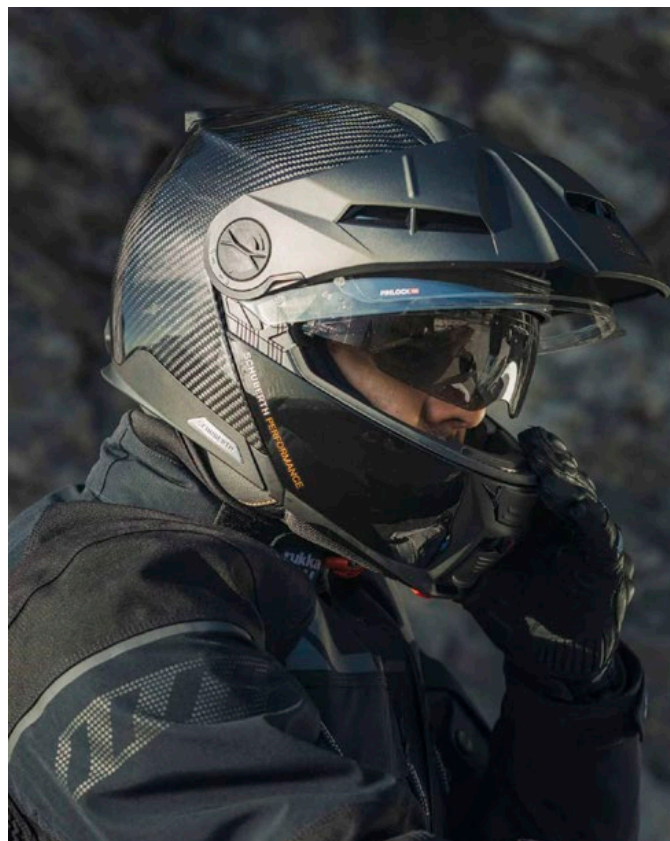
O capacete foi também otimizado para um melhor desempenho aerodinâmico e redução de ruído, características importantes para quem passa longas horas na estrada.

Outro destaque é a pré-instalação para o sistema de comunicação SCHUBERTH SC2, com tecnologia Mesh 2.0, que permite a integração de um intercomunicador sem fios, facilitando a comunicação entre motociclistas em grupo ou para navegação. A instalação do produto é bastante simples.

O SCHUBERTH E2 Carbon estará disponível numa única cor, "Glossy Carbon", com tamanhos entre o XS e o XXL, e um preço de venda de 1529€.

Devido ao seu processo de fabrico artesanal, a produção será limitada, o que também representa exclusividade.

A SCHUBERTH parece continuar a apostar na inovação tecnológica e no desenvolvimento de produtos mais requintados, mantendo o foco na segurança e no conforto dos motociclistas. //



NOVOS MODELOS

WWW.TOXMOTO.PT



VOLCANO MX 110

VOLCANO MX 125



VOLCANO RACE 140

IMPORTADOR: **MOTOXP**ERT

toxracing

toxracing_pt





Prático E ECONÓMICO

A MOTOXPRT ANUNCIOU O LANÇAMENTO DA MARCA J2 HELMETS, UMA NOVA LINHA DE CAPACETES QUE OFERECE SEGURANÇA, QUALIDADE E PREÇOS COMPETITIVOS.

A MOTOXPRT, através da Green Factory Lda., uma dos principais distribuidoras de acessórios para motos em Portugal, revelou a sua mais recente aposta no mercado de capacetes, a J2 Helmets. Inspirada nos dois fundadores da empresa, esta marca surge com a missão de oferecer capacetes de qualidade a um preço justo para os consumidores. O primeiro modelo a ser lançado é o JET, um capacete aberto, ideal para condutores de scooters e motos de baixa cilindrada. Equipado com uma viseira longa, o JET oferece conforto e protecção adequados para percursos urbanos e

deslocações diárias. Certificado com a norma ECE 22.06, o capacete garante a máxima segurança, tornando-se uma opção fiável e economicamente acessível..

A J2 Helmets destaca-se pela sua excelente relação preço/qualidade. Enquanto outras marcas se concentram em inovações tecnológicas, a J2 aposta na simplicidade e funcionalidade, oferecendo produtos seguros e eficazes a preços imbatíveis. Com um preço de venda ao público recomendado de 39,90€, o modelo JET estará disponível em revendedores autorizados em todo o país já a partir de Outubro.//

QJ SRT700X

6
ANOS
GARANTIA
QJ



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

Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

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



Let's connect!



*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Oferta válida até 30 de Novembro.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Novas DECORAÇÕES

AS NOVAS DECORAÇÕES DO CAPACETE SMK GTJ TRAZEM OPÇÕES ELEGANTES E MODERNAS, PERFEITAS PARA OS AMBIENTES TURÍSTICOS E URBANOS.

As novas decorações, denominadas Escape e Libero, apresentam combinações de cores equilibradas e estão disponíveis em duas variantes cada. Estas opções destacam-se pela versatilidade e praticidade para o uso diário.

As características anteriormente apresentadas no lançamento do SMK GTJ mantêm-se, incluindo o eficaz sistema de ventilação, a longa viseira exterior acompanhada pela viseira de sol, a calota compacta de alta resistência ao impacto e os forros interiores confortáveis, hipoalergénicos, removíveis e laváveis. Quer esteja a explorar estradas desconhecidas ou a desbravar a cidade, o novo capacete garante todo o conforto e funcionalidade necessários.

As novas cores distinguem-se em dois designs: Escape, com tons de cinza, vermelho, branco e preto, e Libero, com tons de azul, branco, vermelho e grená, com um preço de 99,95€. As cores sólidas disponíveis são o branco, o preto e o preto mate, por um preço de 89,95€. O capacete

está disponível nos tamanhos XS a XL. Para mais informações visite o importador oficial.

A SMK continua a ser uma referência em capacetes de proteção para motociclismo, combinando design italiano com a experiência de 38 anos no fabrico de capacetes para motociclistas. //



PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER



Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e o conforto de uma GT de luxo. Uma nova fórmula que oferece a cada condutor e passageiro os mais altos níveis de potência e conforto.



PIAGGIO

piaggio.pt



Leve tudo **CONSIGO**

A KAPPA ACABA DE LANÇAR A LINHA GARDA LITE, UMA VERSÃO MAIS ACESSÍVEL DA JÁ CONHECIDA LINHA GARDA, DESTINADA A MOTOCICLISTAS QUE ENFRENTAM LONGAS VIAGENS E TERRENOS MAIS EXIGENTES. ESTA NOVA PROPOSTA INCLUI TRÊS MODELOS PROJETADOS PARA SEREM DURADOUROS E FUNCIONAIS.

A principal inovação da linha GARDA LITE está nos materiais. A Kappa optou por substituir o alumínio tradicional da tampa por uma em tecnopolímero reforçado com fibra de vidro, o mesmo material utilizado na estrutura das malas.

Estas novas malas mantêm a robustez e a resistência já reconhecidas da marca, ao mesmo tempo que reduz o seu peso e o custo de produção. Assim, os motociclistas podem contar com malas capazes de enfrentar viagens longas em diferentes tipos de terreno, mantendo a segurança e a praticidade.

O conjunto Monokey da linha GARDA LITE é composto por:

Top case KGR52NN: com capacidade de 52 litros, pode acomodar confortavelmente dois capacetes modulares e inclui um sistema de fecho de segurança, além de pegas para facilitar o transporte à mão.

Malas laterais KGR33NN e KGR46NN: disponíveis

com capacidades de 33 e 46 litros, são vendidas individualmente ou em pares. Ambas utilizam o mesmo tecnopolímero reforçado com fibra de vidro e o sistema de fixação Monokey, oferecendo segurança e uma fácil montagem.

No caso de possuir um escape mais elevado na sua mota não necessita de se preocupar, uma vez que as malas foram desenhadas para serem compatíveis com esta situação.

Para os motociclistas portugueses interessados na linha GARDA LITE, informamos que a mesma já se encontra disponível na distribuidora Lusomotós Veículos e Acessórios.

Com esta nova linha, a Kappa continua a reforçar o seu compromisso de oferecer produtos que combinam durabilidade, inovação e estilo, a pensar nas necessidades dos motociclistas que valorizam a segurança e o conforto em viagens longas e exigentes. //



125 DSR EX



PARTE À AVENTURA, SEM OLHARES AO PISO! DA TERRA AO ASFALTO

**A DSR EX garante máxima emoção.
O seu quadro esbelto e rígido permite enfrentar
os limites off-road com total controlo.**

PVP: 3.390€
IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

 Toda a gama em 125cc

 Potência 14,7cv

 Refrigeração líquida

 Conduz com carta de automóvel

 **Multimoto**

 www.umiberica.com/pt/

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

Recomendamos lubrificantes  **CEPSA**



Inovação E ESTILO

LÍDER NA INDÚSTRIA DE SOLUÇÕES DE TRAVAGEM, A GALFER REFORÇA A SUA POSIÇÃO COM UMA GAMA DE DISCOS E PASTILHAS DE TRAVÃO DE ÚLTIMA GERAÇÃO, ESPECÍFICAS PARA MOTOS CRUISER, QUE COMBINAM TECNOLOGIA DE PONTA COM UMA ESTÉTICA REQUINTADA.

Fundada em 1952, a Galfer é uma marca prestigiada e que tem ganho reconhecimento devido à sua constante inovação e liderança no desenvolvimento de componentes para a indústria automóvel e de motociclos. Após décadas de existência, a empresa ainda é conhecida por fornecer soluções de alto desempenho e duradouras, especialmente para motos V-Twin, como Harley Davidson, Indian e Victory.

Entre os produtos mais populares da marca estão os discos de travão, de uma gama que oferece vários modelos, como o Classic (V-FLV), ideal para quem prefere manter o visual idêntico ao de origem. Este modelo, fabricado em aço inoxidável com alto teor de carbono, garante resistência à corrosão e está disponível a preços que variam entre 154€ e 170€ por unidade.

Outro destaque é o Disc Wave (W-FLW-CW), famoso pelo seu design moderno e pela sua excelente capacidade de arrefecimento, que representa um

aumento da vida útil das pastilhas. A versão flutuante com núcleo em alumínio está disponível em seis cores (vermelho, azul, dourado, laranja, preto) e os preços situam-se entre os 157€ e os 289€.

Para os motociclistas que procuram algo mais personalizado, o modelo Skull (RH-FRH) apresenta um design exclusivo com motivos de caveiras, sendo perfeito para quem procura algo único. Disponível apenas em versão flutuante, este modelo tem preços entre os 195€ e os 290€.

O CUBIQ (Q-FLQ) destaca-se por ser o disco de travão mais leve fabricado pela Galfer, com uma redução de cerca de 40% do peso em relação aos discos originais. Este modelo de alta tecnologia oferece uma travagem precisa e segura e custa entre 185€ e 219€, dependendo da versão escolhida.

Com uma vasta gama de opções que combina estética arrojada e uma alta performance, a Galfer parece continuar a ser uma das escolhas preferidas dos motociclistas, que não abrem mão da segurança

aliada ao estilo e uma boa performance.

A Galfer também oferece uma escolha abrangente de pastilhas de travão concebidas especificamente para motos de estilo cruiser, garantindo segurança, durabilidade e uma travagem progressiva em todas as circunstâncias de condução.

A Galfer oferece três variedades de pastilhas de travão, cada uma adequada para um determinado uso:

O modelo Semi-Metallic G1054 tem o compromisso ideal entre desempenho e durabilidade e é uma das propostas mais económicas da marca. Com um excelente coeficiente de fricção e pouco desgaste, este modelo tem um custo de cerca de 25€ por jogo.

Para motociclistas que procuram um desempenho mais elevado, a Galfer oferece as pastilhas Sintered Metal Street G1370-71, que foram concebidas para suportar temperaturas mais elevadas, continuando a oferecer uma travagem segura, até nas condições mais adversas, com um preço de cerca de 35€ por conjunto.

O modelo Sintered Metal Sport G1375 surge como uma ótima opção para os que procuram uma condução mais desportiva, oferecendo uma excelente modulação da travagem, sendo eficaz até nas mais

altas temperaturas, revelando por isso ser uma opção adequada para usar em percursos mais exigentes. O preço deste modelo ronda os 40€.

Para mais informações sobre os produtos apresentados e para compra dos mesmo, entre em contacto com o importador da Galfer.//



KAPPA

SINCE 1956

kappamoto.com



TOP CASE E MALAS LATERAIS



A coleção inclui Top cases e malas laterais rígidas, combinação perfeita entre Design e Utilidade, fabricadas com as tecnologias mais avançadas do mundo, mantendo sempre a elegância e o estilo da Kappa. As malas e Top case Kappa ostentam a utilização de sistemas compatíveis com Monokey® e CAM.

distribuidor oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



Perder PESO

A AKRAPOVIČ APRESENTOU A SUA MAIS RECENTE PONTEIRA DE ESCAPE SLIP-ON LINE (TITANIUM) PARA A TRIUMPH SCRAMBLER 400 X, COMBINANDO A ESTÉTICA RETRO COM O ALTO DESEMPENHO MODERNO. O NOVO DESIGN É UMA HOMENAGEM A MODELOS ICÓNICOS DA MARCA, MANTENDO O ESTILO CLÁSSICO COM ATUALIZAÇÕES TECNOLÓGICAS.

A Akrapovič, reconhecida pelos seus escapes de alta performance, revelou a ponteira Slip-On Line (Titanium) para a Triumph Scrambler 400 X.

Este silenciador inspira-se num modelo da marca de há 30 anos, com atualizações que incluem uma extremidade em aço inoxidável, cintas de titânio e um suporte soldado. Apesar da estética retro, o novo modelo foi projetado para melhorar a resposta do acelerador e o desempenho do motor monocilíndrico de 398 cc, oferecendo um aumento de 0,7 kW (0,9 cv) e 1,0 Nm às 8.000 rpm em relação ao sistema de escape original.

Fabricado em titânio, o Slip-On Line (Titanium) é 39,5% mais leve que o sistema de origem, contribuindo para uma redução de peso de 1,3 kg. O som foi ajustado para que fosse mais

profundo, mas cumpre as normas EC/ECE e Euro5. A instalação é simples, sem necessidade de reprogramação da centralina. Este modelo também é compatível com a Triumph Speed 400.

Além do desempenho aprimorado, o Slip-On Line (Titanium) oferece uma excelente integração com o design da Triumph Scrambler 400 X, seguindo as suas linhas e reforçando o seu visual neo-retro.

O silenciador apresenta uma proteção térmica na parte superior, garantindo segurança e prevenindo danos no equipamento do motociclista. Com o seu acabamento em titânio e detalhes em aço inoxidável, o escape não só melhora a performance, como também eleva a estética da moto, proporcionando uma experiência completa para os entusiastas que procuram unir tradição e inovação. //



530
hpe

NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

A **primeira scooter de três rodas do mundo**, está novamente pronta para mudar o panorama das cidades, com motorizações Euro 5, mais eficientes e com um design mais sofisticado.

A **Piaggio MP3 530 hpe Exclusive** é o absoluto topo de gama em todos os sentidos, subindo a fasquia em termos de performance e tecnologia, com características do mundo automóvel tais como **cruise control, marcha atrás, câmara traseira e BLIS (Blind Spot Information System)**.

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

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO®

piaggio.pt



Passeando pela Grécia/Balcãs DE LJUBLJANA ATÉ ZONE

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

7 de setembro de 2022

Há momentos numa viagem que são difíceis de gerir.

Por um lado, tenho de seguir para casa, por outro lado quero ficar...

Há tanta coisa que eu quero ver e não posso, que tudo o resto parece secundário, como a dor no meu pulso, o trabalho que me espera, ou as saudades de casa. É nestes momentos que sinto que não devo ser normal, quando todo o tempo do mundo me parece pouco para realizar tudo o que quero.

Um dia, numa viagem qualquer, eu comentei que as coisas já sabiam a saudade e alguém respondeu que era compreensível que eu estivesse com saudades de casa, mas o que já me sabia a saudade era a própria viagem, porque se aproximava do fim.

Hoje eu estava nesse espírito.

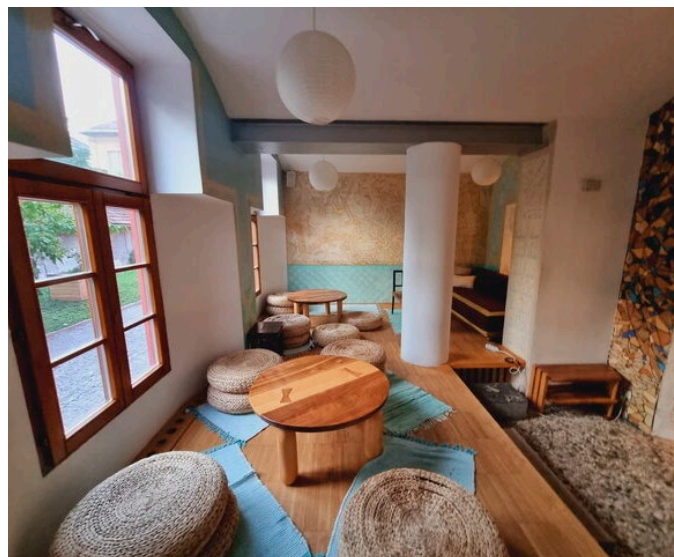
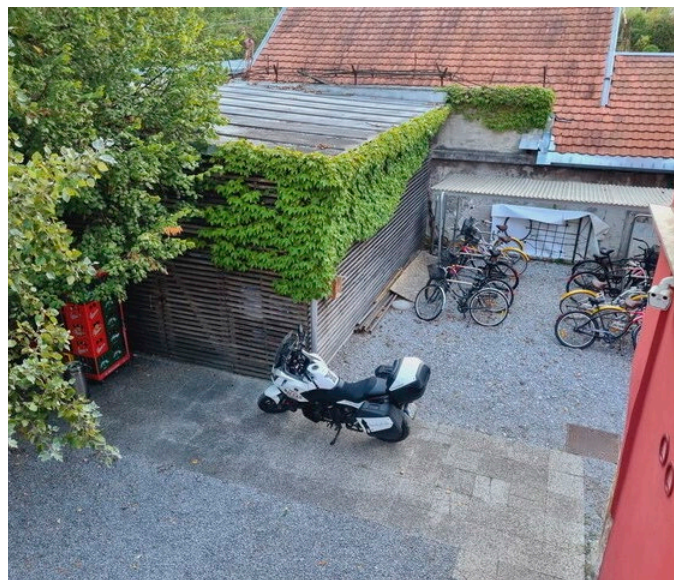
Olhando pela janela do corredor podia ver, lá em baixo, a minha moto e isso perturbava-me tanto!

No dia anterior, para guardar a moto no pátio, eu percorrera um carreiro estreito em lajes de pedra, que alargava apenas um pouco no extremo, onde eu a parara, tudo o resto era gravilha.

Mas não havia espaço para dar a volta sem pisar a gravilha e eu não tinha habilidade para manobrar avançando e recuando até dar a volta, pois a minha mão esquerda não seria capaz de segurar o guiador.

Manobrar a moto à mão, então, estava completamente fora de questão, pois se eu nem conseguia pegar direito no capacete e tinha de o enfiar na cabeça essencialmente com a mão direita.

Andava pelo hostel apreciando todos os recantos,





enquanto mantinha o meu pulso esquerdo no gelo e ginasticava a mão, a ver se ela acordava e recuperava um pouco de força e mobilidade.

Por isso custou-me sair dali e fui aproveitando o espaço até me sentir suficientemente corajosa para partir.

Aquele dia não seria cheio de descoberta, seria mais percorrer um caminho, por isso havia tempo para apreciar de perto a tão famosa transformação da prisão em hostel, com uma decoração muito zen...

O recanto de apoio à cozinha dos hóspedes era tão original quanto bonito. Na realidade, em vez da mesa e os bancos sobressaírem, estava escavado no chão.

Não sei se foi um aproveitamento de uma configuração já existente ou se foi um trabalho de design original,

mas que resultou muito interessante, resultou!

Finalmente a minha mão fechou, eu enchi-me de coragem e arrisquei tirar a moto para a rua.

Eu, que sempre tive os pulsos tão frágeis e tão pouca força nas mãos, percebia agora o quanto a habilidade e experiência são, por vezes, mais importantes que a força. Dei a volta por cima da gravilha, usando a força da mão direita, enquanto a esquerda apenas seguia pousada no guidador.

Tive de o fazer em piloto automático, sem pensar muito, para não deixar os receios tomarem conta de mim, e foi limpinho!

E segui para Kamnik, uma encantadora cidade situada no vale do Rio Kamniška Bistrica, aos pés dos Alpes eslovenos. Dizem que é uma das mais bonitas cidades >>>





medievais da Eslovénia.

Sempre sorrio com as placas de “zona” daquele país!
Mania de escreverem zona com um “c”!

Šutna é a rua principal que atravessa a zona mais pitoresca da cidade. Está repleta de casas fofinhas coloridas e lojas pitorescas.

A Igreja Paroquial da Imaculada Conceição de Maria é o principal templo da cidade, de arquitetura de influência barroca, com linhas elegantes e fachada imponente.

Sempre acho piada como as igrejas parecem rebeldes, ao não estarem posicionadas no alinhamento das casas! Na realidade o seu alinhamento não obedece ao das casas e sim ao do sol, tendo sempre o altar virado a nascente e o portal a poente, para que os fiéis caminhem da escuridão para a luz.

Porém, isso faz com que seja difícil, por vezes, fotografar uma igreja de manhã, pois corre-se o risco de a apanhar em contraluz!

Era um pouco estranho para mim encontrar ruas completamente vazias. Não gosto de ruas cheias de turistas, mas ruas sem ninguém é também um pouco desolador.

Provavelmente noutras cidades haveria muita gente ainda, mas ali não é um sítio muito turístico, por isso

não se via vivalma.

A Glavni trg é a praça principal da cidade. Encantadora sem ser demasiado decorada, como praças de outras cidades, que são claramente desenhadas para turista ver. A simplicidade elegante da decoração apenas realça a verdadeira essência do local, tornando-o ainda mais especial para quem o visita.

Há ali um charme e autenticidade, combinando perfeitamente a atmosfera acolhedora da praça com a serenidade da cidade.

E ao fundo fica o lindíssimo café Kavarna Kalipso!

Aquela fachada chamou-me a atenção desde a primeira vez que pesquisei sobre Kamnik. Ok, não fui lá por causa do café, mas estando lá, tinha de o encontrar e desenhar!

A casa chama-se Maistrova e tinha acabado de ser restaurada pouco antes de eu chegar. Eu pensei até que ainda a iria encontrar em obras, mas ela tinha-se vestido a tempo para mim.

Na realidade meses antes, tinha sido concluído o restauro da fachada da casa, como parte do projeto de reestruturação da praça principal da cidade.

Antes do restauro, a fachada era bege acinzentado, com elementos decorativos alaranjados. Após a renovação, as novas cores da fachada geraram confusão



por parecerem completamente novas e inadequadas. Mas, na realidade, as cores foram escolhidas conforme o original, antes do desgaste do tempo e a ação do sol. Para mim ficou perfeita!

Ao lado fica o Caferacer Bar, onde eu tomei um café, um bom sítio para apreciar a fachada do Kavarna Kalipso. Não havia motos nem motards à vista, apenas eu!

No topo da colina do Calvário, que pertence ao Mali grad, fica a Capela de Santo Eligius, ou Kapela Svetega Eligija.

Mali grad quer dizer, literalmente, castelo pequeno.

O portão para a capela estava aberto, mas tudo o resto estava fechado. Acho que é a desvantagem de se passear fora de época, ele só abriria muito mais tarde.

A capelinha empoleirada lá na ponta da colina, estava fechada também.

Felizmente as paisagens estão sempre abertas e dali podia ver boa parte da cidade.

Fiquei surpreendida com a fidelidade da foto e de todas as explicações. Às vezes estes painéis são tão diferentes do que a gente vê na nossa frente, que se demora um pedaço até se descobrir onde está cada coisa.

Dali podia ver-se como as montanhas estavam perto.

A moto estava no outro extremo da rua Šutna. Estava na hora de pegar nela e seguir caminho.

Antes de sair do país tinha de encher o depósito, que a gasolina em Itália é sempre um roubo. Na realidade, comprovaria mais tarde que ela estava “só” mais cara 40 cêntimos por litro em Itália!

A Eslovénia continua a fascinar-me, podia sentir isso à medida que me aproximava da saída. Ainda há muitos mistérios, lendas e belezas naquele país a chamarem a minha atenção. Um dia terei de voltar!

Onde há monte há motociclistas e os avisos para que tenham cuidado começam a aparecer.

Ali diz: Secção de estrada perigosa (com moto tombada).





E, ao dar uma olhada ao meu Ambrósio (GPS), podia perceber que tinha montanha gira para fazer. Os Alpes Julianos estavam tão perto e, infelizmente, eu não os iria atravessar, mas pude pelo menos ter um vislumbre.

Ora vamos lá Itália!

É sempre tão pouco interessante atravessar aquela zona de Itália, até chegar aos Alpes, mas eu não estava com disposição para andar a dar voltas em busca da montanha. Tinham previsto chuva para a zona onde eu pernoitaria e eu queria chegar lá antes dela, pois aquilo é bonito e montanhoso e não teria qualquer graça subir no meio da tempestade.

Enquanto as estradas eram vazias e longas, a coisa teve piada, mas depois começam a aparecer as cidades e as estradas pilhadas de carros. Eu tinha consciência de que estava a passar perto de cidades muito movimentadas, como Pádua e Verona...

Estava tão perto de Veneza. Ui, aos anos que eu não passo lá!

É aquela sensação de estar perto de tanta coisa que quero ver ou rever e não posso. Uma pena!

O pior que ainda me podia acontecer, era ter de conduzir no meio do trânsito, e eu fazia tudo por evitar usar a embraiagem. Na realidade, naquela viagem, eu vinha usando e abusando da 4ª mudança, aquela que

me permitia fazer mais coisas sem ter de mudar. Subi, desci, curvei e acelerei por dias a fio usando basicamente a 4ª.

Agora ia no meio de trânsito lento por quilómetros, rezando para que me deixassem usar pelo menos a 5ª, sem ter de baixar.

E finalmente cheguei à estrada de Zone.

Eu já lá tinha estado uns anos antes, com uma Cross-Tourer, quando regressava da Islândia, por isso sabia que a estrada era fixe, com curvas e subidas excelentes para a minha 4ª mudança.

É, parece que qualquer terra pode ficar no caminho da Islândia. Neste caso no regresso da Islândia, quando eu decidi que seria uma boa ideia passar pelos Alpes Italianos, pelas Dolomitas e pelo lago de Garda!

Zone fica na montanha, nos Pré-Alpes de Brécia, conhecidos em italiano como Prealpi Bresciane, com vista para o Lago d'Iseo.

E fiquei no mesmo albergue da última vez. Eu lembrava-me bem, mas não contava que se lembrassem de mim!

“Ainda da série, quanto tempo as pessoas se recorda-

rão de nós após a nossa passagem, aqui fui recebida com um alegre” questa è la tua seconda volta qui!” e um enorme sorriso a acompanhar a exclamação. Eu já não me lembrava bem quando cá estive, mas a senhora lembrou-me que a minha moto era preta. Puxa, sabe bem que se recordem de mim depois de tanto tempo e tanta gente que aqui passou...”

Depois lembrei-me que a moto não era totalmente preta, tinha o depósito vermelho. A senhora lembrava-se que era uma moto alta e que eu apanhara muita chuva. Eu sei, e hoje quase a apanhava outra vez.

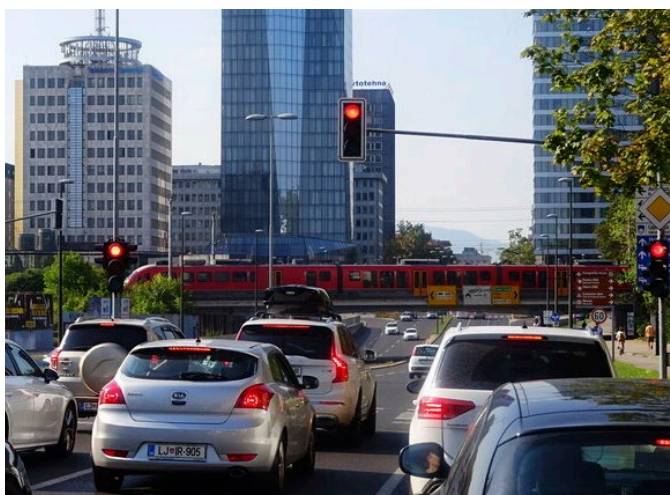
Lembrava-me da paisagem da janela do meu quarto, que era o mesmo.

Será que o hostel só tinha um quarto?

Eu tinha percebido da última vez que muita gente se alojava ali para praticar desportos de montanha, subir os trilhos e relaxar. Já da outra vez eu era a que estava de passagem, que vinha de mais longe e que ia para mais longe também.

Desta vez a história repetia-se.

Aquelas paisagens deslumbravam-me! Não me admirava que houvesse quem fosse para ali só por >>>



CRÓNICA

causa delas.

É sempre curioso como uma terra estranha se torna, depois de uma viagem, terra conhecida. E era isso que eu sentia, que passeava por terra conhecida, tentando descobrir algum recanto novo.

A igrejinha é muito fofa, da última vez estava fechada, mas desta vez consegui vê-la por dentro. Pareceu-me que era consagrada a S. Pedro, a considerar pelo santo que está no altar, vestido de escuro e com barbas e cabelo branco.

Irónico se o santo padroeiro for o S. Pedro, pois parece que por ali chove que se farta! O santo não tem consideração pelos seus fiéis?

Eu e o meu braço, todo folclórico, com as fitas de drenagem neuromuscular azuis para dar um pouco de cor ao conjunto.

Regressei à base, antes que o temporal se instalasse. No hostel tinham avisado que vinha aí muito mau tempo, a confirmar as previsões que eu vira no meu telemóvel.

A comida estava deliciosa!

Aquela carne estava um luxo, acho que apenas como carne com aquela qualidade e grelhada exatamente no ponto, lá ou cá. Como se em mais país nenhum

conseguissem entender como ela se prepara.

Então um fulano entrou no restaurante e pôs-se a falar com outro que estava numa mesa perto da minha. Percebi, pela conversa, que o homem que tinha entrado era português, por isso falei...

Eu, que fico sempre no meu canto, que nunca revelo quem sou nem de onde sou a outros portugueses, disse que era portuguesa. Ele veio sentar-se na minha mesa, o que já me deixou meio desconfortável, mas lá nos pusemos à conversa e tudo correu bem, até eu falar do meu moçoilo...

O homem ficou em choque, então eu tinha marido e andava por ali sozinha?

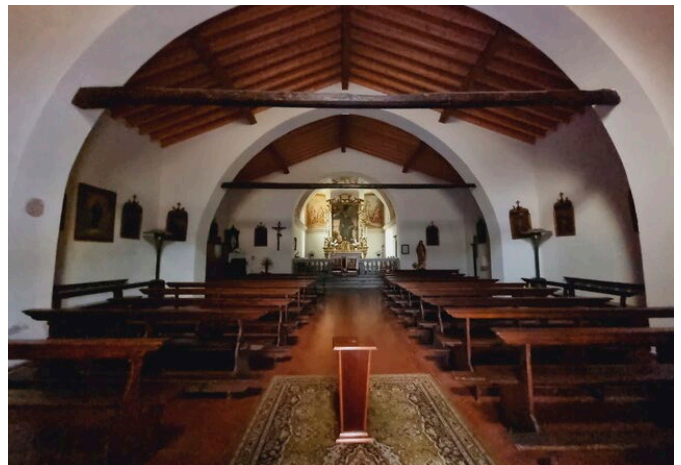
– Não está certo, não está correto, não pode ser! – dizia abanando a cabeça negativamente.

– Mas então porquê? Eu não ando a fazer nada de errado!

– Mas um casal tem um compromisso, têm de andar os dois! – defendia ele.

– Como isso? O meu homem não gosta de viajar e viajar é um dos grandes objetivos da minha vida, não dá para andarmos juntos.

– Não importa, têm de arranjar um entendimento porque vocês têm um compromisso.





Eu olhava-o incrédula!
– Temos o compromisso de nos fazermos infelizes um ao outro? E se eu fosse um homem, para si já estaria tudo bem, certo?
– Bem, não, sim, talvez...
Peguei nas minhas coisas e fui embora, prometendo a mim mesma manter a boca calada, como sempre faço quando percebo portugueses por perto.

Então a tempestade começou, para complementar o meu aborrecimento pela conversa que eu não pedi, mas tive de aturar.

A cada trovão que explodia o céu se iluminava mostrando o perfil dos montes em redor, num espetáculo que me fascinou e me fez esquecer o estúpido lá de baixo.

As noites de tempestade sempre me fascinaram, mesmo quando as apanho na estrada. Mas ali, protegida, com uma janela privilegiada para ver o espetáculo, foi o máximo!

Além dos flashes que iluminavam tudo, a chuva tornou-se violenta, curiosamente sem qualquer vestígio de vento.

E lá fui dormir quando o espetáculo terminou, esperando que o São Pedro tivesse gastado a água toda e não houvesse mais para amanhã. //



“The Liberator”

O impacto que a entrada dos Estados Unidos na II Guerra Mundial teve no desenrolar e desfecho da mesma é conhecido e incontornável. O “Novo Mundo” que, tarde mas de forma decisiva, finalmente chegou em resgate e libertação do “Velho” – para usarmos a ideia do brilhante discurso de Churchill a 4 de Junho de 1940, na Câmara dos Comuns - trouxe com ele, para além do poder humano, o poder tecnológico e a capacidade industrial que mais ninguém, à época, conseguia bater ou acompanhar.

Texto: Vitor Sousa

Na frente ocidental, e em particular após o Dia D (6 de Junho de 1944), já depois da entrada em África e da ocupação da Itália, os exércitos americanos exibiram, fazendo uso, do seu melhor material, tanto em terra como no ar. Se a submetralhadora Thompson M1A1, o carro de combate Sherman e o bombardeiro B-17 'Fortaleza Voadora' se tornaram verdadeiros ícones do armamento "yankee", o Jeep Willys e a Harley-Davidson WLA foram, certamente, os veículos de rodas mais apreciados de todo o conflito.

O Jeep (produzido a partir de 1941 pela Willys e pela Ford em números que chegaram quase às 700.000 unidades até 1945), com o seu ecletismo e versatilidade, viria a ocupar, em muitos casos, o lugar até então reservado às motos. Mas foi um veículo de duas rodas a receber o título de "Libertadora", de tão vista e utilizada no movimento dos aliados em direção ao coração da Alemanha Nazi: a H-D WLA, também conhecida como "a moto que venceu a guerra".

Porém, também a Indian contribuiu, a uma outra escala é certo, para o esforço de guerra, tendo no modelo 741 a mais comum das máquinas de Springfield ao serviço das forças militarizadas norte-americanas. Ambas provaram nos serviços de comunicações e correio, regulação de trânsito, escoltas e serviços de guarda.

A propósito, a II Guerra Mundial veio, de algum modo, contribuir para o desequilíbrio entre as duas grandes rivais norte-americanas. Enquanto a Harley-Davidson aproveitou os contratos com o governo para catapultar

o seu negócio no pós-guerra, a Indian enredou-se em más políticas, má gestão e não melhor marketing. Em 1953 viria a encerrar os seus escritórios e a fábrica de Springfield. Hoje, e desde 2011, a marca conhece um novo fôlego nas mãos do gigante industrial americano Polaris, depois de várias tentativas falhadas de renascimento.

Mas vejamos as protagonistas desses anos de entre 1939 e 1945 do lado do "Tio Sam".

HARLEY-DAVIDSON WLA

Não se sabe com rigor o número total de unidades WLA que foram produzidas para as forças armadas. Não só para os americanos, mas igualmente para os exércitos canadiano (versão WLC), britânico e até para o Exército Vermelho soviético. Há quem assegure que foram cerca de 90.000... Pat Ware, no seu livro "Military Harley-Davidson" afirma que terão sido mais de 78.000, sem fixar um número. Não deixa de ser impressionante!

A WLA (A' de Army) era pouco mais que uma versão militarizada da WL civil. Os primeiros protótipos foram apresentados em 1939. Curiosamente, a encomenda efectuada à Harley-Davidson, à Indian e à GM-Delco requeria uma moto de 500cc, ágil e de fácil manutenção, para os serviços de correio, reconhecimento e escolta, mas a Harley-Davidson não dispunha de um motor dessa cilindrada nem estava na disposição de iniciar a produção de uma moto 'por medida' para os militares.

A marca de Milwaukee propôs um compromisso, apre-»



Harley-Davidson WLA de 1942



sentando uma versão adaptada da sua WL, com o motor bicilíndrico em V, de 737cc (45 cu.in), válvulas laterais com a taxa de compressão reduzida para 5:1, cabeças dos cilindros em alumínio, para aumentar a fiabilidade e evitar o sobre-aquecimento além de permitir igualmente o recurso a gasolinas mais pobres em octanas, como, por certo, iria acontecer em várias partes do globo em situação de guerra. O motor era alimentado por um único carburador Linkert e tinha acoplada uma caixa de três velocidades, embraiagem multidisco, transmissão final por corrente, debitava 23cv e atingia os 105 km/h, o que não era mau, tendo em conta que pesava 272kg, e oferecia 200 km de autonomia. O seu ponto fraco: a distância ao solo, pouco mais de 10 cm, o que poderia limitar a sua utilização em caminhos de terra e/ou enlameados.

Intensamente testada em Fort Knox, no Kentucky (casa da Cavalaria americana), foi aprovada e enviada para a frente, acompanhando o exército americano desde o norte de África até Berlim. Destacou-se pelo seu fácil manuseamento (muito baixo centro de gravidade), fiabilidade e desempenho em condições difíceis. Tornou-se um ícone da Polícia Militar que a usou como mais nenhuma força. A sua produção terminou em 1945, mas a 'Libertadora' conquistou o seu lugar nas páginas da História.

A Harley-Davidson também produziu uma 'réplica' das BMW e Zundapp alemãs, com motor 'boxer' – a XA – mas

nem a produção (cerca de 1000 unidades), nem a eficácia alguma vez se equiparou à WLA. A produção foi abandonada em 1943.

INDIAN 741

Em 1940, a Indian tentava satisfazer o contrato que mantinha com o governo francês para fornecimento de unidades Chief em versão militar, com e sem side-car. No final de Março desse ano, a encomenda estava concluída. Num esforço suplementar, a marca reforçou a sua força trabalhadora e conseguiu ter as últimas 2.200 unidades prontas. Expedidas para o porto de Nova Iorque, foram carregadas a bordo do cargueiro Hanseatic Star, um navio de 6000 toneladas, com bandeira panamenha e a navegar por encomenda da Swedish Export Line. Zarpou a 12 de Abril em direcção ao porto de Le Havre, em França, onde nunca chegou. Apesar de não se saber com exactidão o seu destino, é quase certo que tenha sido vítima do ataque de um U-boat alemão a meio do Atlântico. Em Maio, a Wehrmacht invadia a França, em Junho esta capitulava.

Não foi de bom augúrio a estreia da Indian na guerra...

Entretanto surgiria a encomenda do Departamento de Guerra americano, e a marca de Springfield – há data tão ou mais conceituada e respeitada que a sua rival H-D, e com uma forte inclinação para a produção de modelos desportivos – respondeu com uma versão adaptada da

sua Scout “thirty-fifty”, a 741 que viria a tornar-se numa das mais importantes motos da época em uso pelas forças militares e paramilitares.

A grande diferença para a moto apresentada por Milwaukee dizia respeito ao motor. Tal como havia sido requerido, a Indian conseguiu mesmo apresentar um ‘30.50’ (polegadas cúbicas) ou 500cc. Este modelo seria também fornecido ao Gabinete de Guerra britânico (que favorecia a cilindrada de ‘meio litro’) a contos com os bombardeamentos nos Midlands que afectaram consideravelmente a produção da BSA e, especialmente, da Triumph. Naturalmente, um V2 transversal com transmissão por corrente, leve e ágil, embora pouco potente, cerca de 15 cv. A marca também tinha uma versão de 45cu.in (737cc), a 640-B, com 18 cv, produzida entre 1940 e 1942, mas a versatilidade da 741 viria a torná-la uma preferida das forças que a utilizaram. A 741, ao contrário do que aconteceu com a WLA, teve grande parte (talvez a maior parte, não conseguimos apurar...) da sua produção utilizada nas forças caseiras; isto é polícia, bombeiros, guarda nacional, mas também polícia militar e polícia naval.

A Indian ainda produziu uma outra moto muito curiosa: a 841, equipada com um bicilíndrico em V a 90° de 737cc, mas de posicionamento longitudinal. Basicamente, inspirada nos modelos ‘boxer’ alemães, mas com a configuração que no futuro a Moto Guzzi viria a popularizar. O projecto 841, contudo, não passou das 1000 unidades, uma vez que o Departamento de Guerra reduziu substancialmente as suas encomendas de veículos de duas rodas, pois acabava de entrar em acção um veículo

que revolucionaria o transporte, o reconhecimento e as comunicações no campo de batalha: o Jeep, claro!

Ao longo da Guerra, a Indian produziu mais de 42.000 motos (segundo Harry V. Sucher em ‘The Iron Redskin’), mais de 30.000 do modelo 741. A Indian foi também galardoada durante este período em três ocasiões com o “Army-Navy E Award”, prémio conferido pelo Exército e Marinha dos Estados Unidos aos seus fornecedores que se distinguiram pela qualidade dos seus produtos.

CONCLUSÃO

Pode dizer-se que a moto teve na II Guerra Mundial o seu último grande palco enquanto “máquina de guerra”. Apesar de continuar a ser utilizada ainda hoje, principalmente pelas unidades de forças especiais, o seu papel de veículo versátil e rápido, mas bastante desprotegido e a exigir uma perícia especial para o seu manuseamento eficaz, acabou por levar os responsáveis militares a optarem por outras soluções.

Mas pode afirmar-se, sem hesitação, que a moto serviu bem as Forças Armadas naquele terrível conflito. Fosse como veículo táctico de reconhecimento e apoio a forças móveis mais pesadas – utilização em que os alemães foram mestres – ou como meio por excelência nas comunicações, policiamento e escolta ao transporte – caso mais próximo do uso que lhe deram os aliados.

Certo é que as suas qualidades – uma vez mais – foram reconhecidas e a projecção que motos como a BMW R75, a BSA M20 e a Harley-Davidson WLA (“A moto que ganhou a Guerra”) ainda hoje são testemunho permanente e eterno do seu papel naqueles dias. //





Aventura, SUSTENTABILIDADE E DESCOBERTA

O 9.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road voltou a percorrer trilhos e caminhos remotos de Portugal, levando centenas de motociclistas numa viagem épica entre Vila Pouca de Aguiar e Albufeira. Ao longo de três dias de aventura, o evento destacou-se pela atividade de proteção ambiental e pela descoberta de paisagens e património esquecidos, celebrando a paixão pelo motociclismo e pela natureza.



DIA 1: VILA POUCA DE AGUIAR - ABERTURA COM FESTA E SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL

O arranque da 9.ª edição foi marcado pela chuva, mas também por uma atmosfera de festa em Vila Pouca de Aguiar. Apesar das condições meteorológicas adversas, o entusiasmo manteve-se firme, com motociclistas prontos para enfrentar uma jornada desafiante que os levaria a cruzar Portugal de norte a sul, percorrendo mais de 1000 km. Organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), o evento oferece uma oportunidade única para explorar o território nacional por diversos caminhos alternativos.

Além da adrenalina e do espírito de camaradagem, o Lés-a-Lés deste ano teve um forte compromisso com a sensibilização ambiental. Em Vila Pouca de Aguiar, um local recentemente devastado por incêndios, arrancou a 6.ª Campanha de Sensibilização Reflorestar Portugal de Lés-a-Lés.

Elementos da FMP, juntamente com crianças da EB1 das Pedras Salgadas, plantaram quatro medronheiros, iniciando um projeto de reflorestação que continuará em novembro com a plantação de cerca de mil árvores autóctones, como parte de uma iniciativa adaptada às necessidades da região trans-

montana.

A presidente da Câmara Municipal, Ana Rita Dias, e outros representantes locais estiveram presentes, sublinhando a importância de envolver as gerações mais jovens na preservação das florestas.

DIA 2: VILA POUCA DE AGUIAR A VALVERDE DEL FRESNO - UMA TRAVESSIA INÉDITA

Após o primeiro dia de festa e ação ambiental, os motociclistas partiram em direção a Valverde del Fresno, em Espanha, numa travessia inédita no Lés-a-Lés Off-Road. Esta segunda etapa do evento, com cerca de 340 Km, passou por paisagens deslumbrantes, como as margens dos rios Tua, Douro e Côa, e locais históricos, como Castelo Melhor, Sabugal e Almeida.

Ao longo do percurso, os participantes enfrentaram trilhos exigentes, atravessando a serra da Marofa e a serra da Malcata, onde o terreno acidentado testou a resistência física e técnica dos motociclistas.

Esta incursão internacional destacou a expansão do evento, com a chegada à sede da Motoval, patrocinadora de longa data. A travessia da fronteira sublinhou o crescimento e a internacionalização do



Lés-a-Lés, reafirmando a sua importância no calendário de eventos de todo-o-terreno.

DIA 3: ALANDROAL A ALBUFEIRA - A GRANDE CELEBRAÇÃO FINAL

O terceiro e último dia do Lés-a-Lés Off-Road foi igualmente memorável. Tradicionalmente marcado pelas longas retas das planícies alentejanas, o percurso entre o Alandroal e Albufeira beneficiou das temperaturas mais frescas e da ocasional chuva, que eliminou o habitual pó. Os motociclistas que partiram cedo puderam desfrutar de uma condução fluida, passando por locais históricos como as ruínas da Ermida de Santa Marina, o Santuário Endovélico e a Ponte dos Ouros.

Ao longo do dia, os participantes foram brindados com várias paragens em "Oásis", nomeadamente junto à barragem de Odivelas, onde puderam saborear as icónicas Bolas de Berlim e recuperar energias. O percurso pela Serra do Caldeirão trouxe os últimos desafios off-road, proporcionando uma dose final de adrenalina antes de alcançarem o destino final.

A 9.ª edição terminou com a chegada a Albufeira,

onde os motociclistas foram recebidos na emblemática Praça dos Pescadores. O ambiente de festa tomou conta da cidade, revivendo o espírito de união que marcou os três dias de aventura. Este momento de celebração trouxe à memória edições anteriores, como a chegada de 2003 e a partida de 2016, reforçando a história e a tradição deste evento.

PROMESSAS DE REGRESSO EM 2025

O Portugal de Lés-a-Lés Off-Road posiciona-se como um dos maiores desafios de mototurismo e todo-o-terreno do país, com promessas de voltar em 2025 para celebrar o seu 10.º aniversário. O evento promete continuar a crescer, unindo a paixão pelo motociclismo à preservação ambiental e à descoberta das maravilhas naturais e culturais de Portugal.

O Portugal de Lés-a-Lés Off-Road assume-se como mais do que um simples passeio de motociclistas, sendo uma celebração da natureza, da história e da camaradagem. Em 2025, a aventura continua, prometendo novas histórias e desafios para os amantes do todo-o-terreno. //



TOURING,
ADVENTURE,
SPORT,
COMPETITION
-DEFYING LIMITATIONS



DEBUT
NEW
ADVENTURE

TOUR-X5

ARAIHELMET.EU | @ARAIEU |   

 **DESCOBRIR EM myBihl.com**



Corridas NA AREIA

No passado fim-de-semana, decorreu em Portugal e pela primeira vez, um evento denominado Malle Canyon Portugal O Andar de Moto foi até lá para, in loco, sentir a envolvimento.

Texto: Gustavo Branquinho

A Malle London tornou-se, nos últimos dez anos, desde o início dos seus eventos em Inglaterra, uma marca renomada pela forma como consegue organizar encontros motorizados.

Destacam-se por o seu foco principal não ser apenas mais encontro de motos, mas um momento em que os detentores de máquinas de duas rodas, que podiam estar expostas em museus, mas que em vez disso as mantêm fiéis à sua verdadeira essência: rolar!

Quando se fala em rolar, num evento deste calibre, as motos não só rolam mas enfrentam também a possibilidade de os seus proprietários puderem participar com elas, em corridas entre eles próprios. A imagem que surge é a da série de desenhos animados: Wacky Races ou As mais loucas corridas do

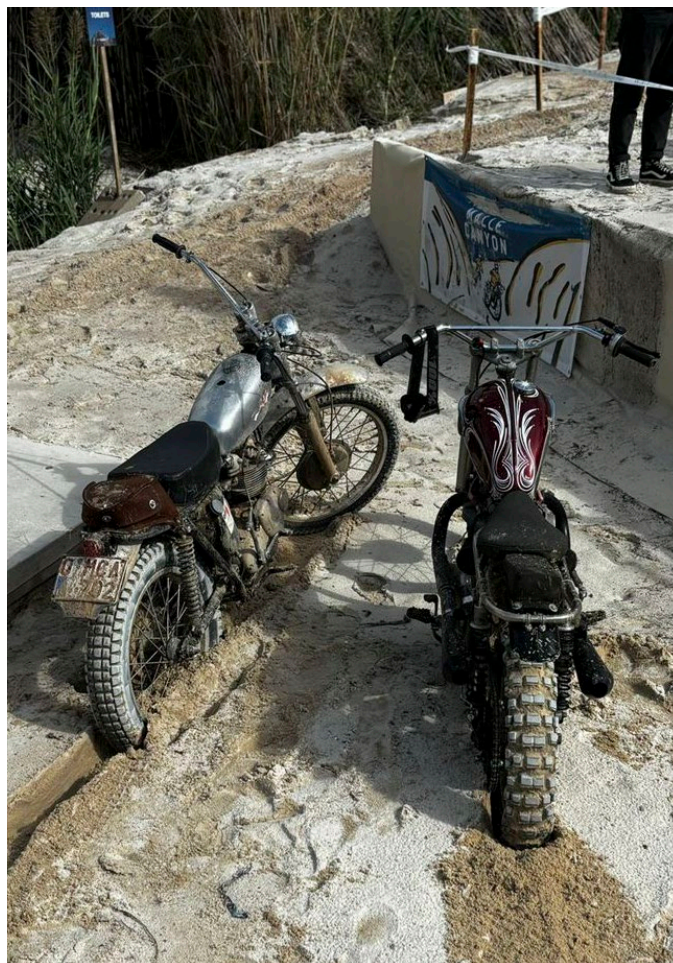
mundo.

Cada participante tinha possibilidade de se apresentar com a sua moto do dia a dia, ou com aquele modelo mais excêntrico, carregado de preparações caseiras, com este ou aquele propósito, ou até mesmo, como surpreendentemente anunciado pelo speaker do evento, o caso do The Mexican Guy in a Rental, porque sim, subitamente apareceu um tipo ao mais bom estilo mexicano, a correr numa pequena scooter de aluguer.

O evento decorreu numa propriedade privada e devidamente reservada para o efeito, onde o cenário de dunas de areia branca, com barrancos e algumas escarpas da mesma matéria, criaram um ambiente perfeito para o evento.

A organização não se poupou em esforços para que a segurança dos participantes fosse minimizada, tendo sido extremamente bem sucedida! >>>





Em conversa rápida com um dos co/fundadores da Malle London, este mesmo a residir em Portugal há cinco anos, mencionou que por esse mesmo motivo decidiu que a marca devia dar o salto até Portugal e fazer uma edição fora de Inglaterra.

Igualmente relatou que o evento contou com a participação de 500 pessoas e que inclusive vieram participantes dos Estados Unidos, como por exemplo o próprio Mr. Troy da Troy Lee designs. Quem não se lembra dos idos anos 80/90 quando, nas muito cobiçadas Yamaha DT 50 LC, dificilmente se iria encontrar alguém sem uma pala de capacete da Troy Lee?

Igualmente, às Areias Brancas da Quinta do Conde, chegaram participantes vindos da terra dos cangurus e de diversos países da Europa, concluído-se que este tipo de eventos, apesar de ser um nicho muito específico, conta com apaixonados amantes das motos.

As corridas decorreram no interior do espaço reservado ao evento, onde predominou a típica corrida mano a mano, que eliminava automaticamente o segundo a cortar a meta. O terreno arenoso era meigo com as quedas e o público vibrava com o rui-

do dos motores e o cheiro característico da gasolina queimada.

Os speakers, com o seu típico humor britânico, mantiveram todos os que assistiam num ambiente leve e agradável.

Alguém poderá dizer que é quase um crime expôr modelos com 70 anos, à exigência de competir em areia soltas, a alta rotação. Mas foi bom ver antigos modelos de motos, alguns deles icónicos, a darem cartas a motos muito mais recentes e evoluídas.

Melhor que as imagens foi viver a sua envolvência, beneficiar de um ambiente agradável, de um revivalismo clássico que se estendia às roupas do staff, à decoração, aos acessórios e às marcas que aceitaram participar e exporem os seus produtos, com predominância de marcas portuguesas que deixaram bem presente a sua qualidade e profissionalismo.

Em suma, o Malle Canyon deixou um gostinho bom na boca e a esperança de que esta não tenha sido uma edição única e que se repita, pois foi mais que positiva, pelo ambiente criado pela organização e pelo cenário espectacular onde decorreu o evento.

Parabéns Malle London. Thank you! //

NOJAN



N100-6 INOVAÇÃO SEM PARALELO



**CLASSIC N-COM
METAL WHITE**



**SURVEYOR
N-COM**



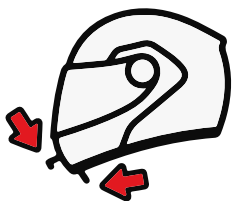
**PALOMA N-COM
CAYMAN BLUE**



**PALOMA N-COM
SILVER**

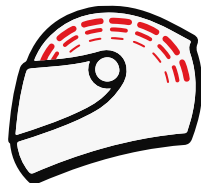


MECANISMO DE DUPLA ACÇÃO

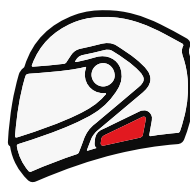


LPC

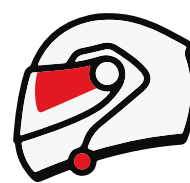
CONTROLO DO POSICIONAMENTO
DO FORRO INTERIOR



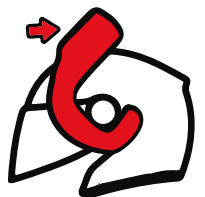
PRÉ-INSTALAÇÃO
PARA O SISTEMA N-COM



VPS
SISTEMA DE RETRAÇÃO AUTOMÁTICA
DA VISEIRA DE SOL



MOVIMENTO ELÍTICO
DA QUEIXEIRA.



 Golden Bat

NOJAN



CONHEÇA TODOS
OS MODELOS



Curvas E CONVÍVIO

A Royal Enfield organiza anualmente um encontro para os proprietários da marca na Península Ibérica e o Andar de Moto voltou a estar presente.

A tradição começou em 2021, na bela localidade espanhola de Cuenca, na comunidade autónoma de Castilla-La Mancha.

O segundo encontro oficial de motociclistas da Royal Enfield Ibérica teve lugar no parque de campismo El Bolaso, em Saragoça, Espanha, mas em 2023 e 2024 regressou a Cuenca, ao bonito espaço do parque de campismo Campingred.

Nestes encontros, destinados apenas a proprietários da marca, previamente inscritos, os participantes podem apreciar os novos modelos da marca, experimentá-los durante as diversas sessões de Teste Ride, percorrer as belas estradas da região em diversos passeios guiados, on e off road e apreciar as belas máquinas dos participantes, muitas delas altamente personalizadas.

Os participantes podem ainda aproveitar para comprar merchandising da marca a preços amigáveis e, claro está, desfrutar do convívio potenciado pela cada vez maior afluência de participantes provenientes dos quatro cantos da península, que este ano se contavam perto das duas centenas.

O Andar de Moto participa nestes eventos desde a sua primeira edição, em 2021 quando, aos coman-

dos de duas Royal Enfield Himalayan 410, dois valentes motociclistas partiram de Lisboa à Meia Noite do dia 8 de Setembro e, em modo “Slow Riding” com paragens frequentes para visitar algumas das muitas belas localidades que Espanha encerra no cimo da meseta ibérica, chegavam a Cuenca dezoito horas depois,

A cidade até então desconhecida, encantou desde que a paisagem montanhosa da sua envolvente surgia no horizonte, e revelou o seu potencial motociclístico nas maravilhosas estradas da região. que serviram de palco a um dos passeios guiados proporcionados pela organização.

Em 2022 e 2023 a delegação do Andar de Moto voltou a estar presente, ainda que reduzida a metade, mas em 2024, para poder testar a fundo as capacidades das novas Himalayan 450, dois binómios Homem/Moto fizeram-se novamente à estrada a caminho de Cuenca.

Saindo de Lisboa depois do jantar de quinta-feira, para regressar 72 horas depois, com 2000 quilómetros cumpridos sem qualquer problema. Sobre o desempenho das duas máquinas gentilmente cedidas pela marca falaremos mais tarde. Para já ficam as memórias de mais uma excelente experiência. //





Ducati conquista primeiro título no Campeonato Italiano de Motocross com Alessandro Lupino

A ESTREIA VITORIOSA DA DUCATI NO CAMPEONATO ITALIANO DE MX1 É MARCADA PELO TRIUNFO DE ALESSANDRO LUPINO, GARANTINDO O PRIMEIRO TÍTULO DE MOTOCROSS PARA A MARCA DE BORGO PANIGALE.

NA SUA primeira participação no Campeonato Italiano de MX1, a Ducati alcançou uma vitória histórica com Alessandro Lupino, que conquistou o título nacional ao comando da Desmo450 MX. A última ronda, realizada em Arco di Trento, foi decisiva para selar o triunfo da Ducati, confirmando a excelência e o potencial do novo projeto da marca para competições off-road.

O desenvolvimento da Desmo450 MX não fica por aqui. A moto passará por mais testes nas próximas semanas, com o piloto oficial da Ducati para o MXGP 2025, Jeremy Seewer, a assumir a liderança do projeto. Além disso, o modelo de 250cc está previsto iniciar os primeiros testes em breve, com a colaboração de Lupino e Antonio Cairoli.

Disponível para encomenda nos concessionários Ducati selecionados a partir do início de 2025, a Desmo450 MX chegará ao mercado em junho, pronta

para desafiar os terrenos mais exigentes.

Alessandro Lupino destacou a importância desta vitória: "Não sabia o que esperar no início da temporada com a Desmo450 MX, uma moto completamente nova. Mas com o trabalho árduo de toda a equipa e a dedicação da Ducati, conseguimos alcançar este resultado incrível." //



Bimota regressa ao WorldSBK com nova moto em parceria com a BbKRT

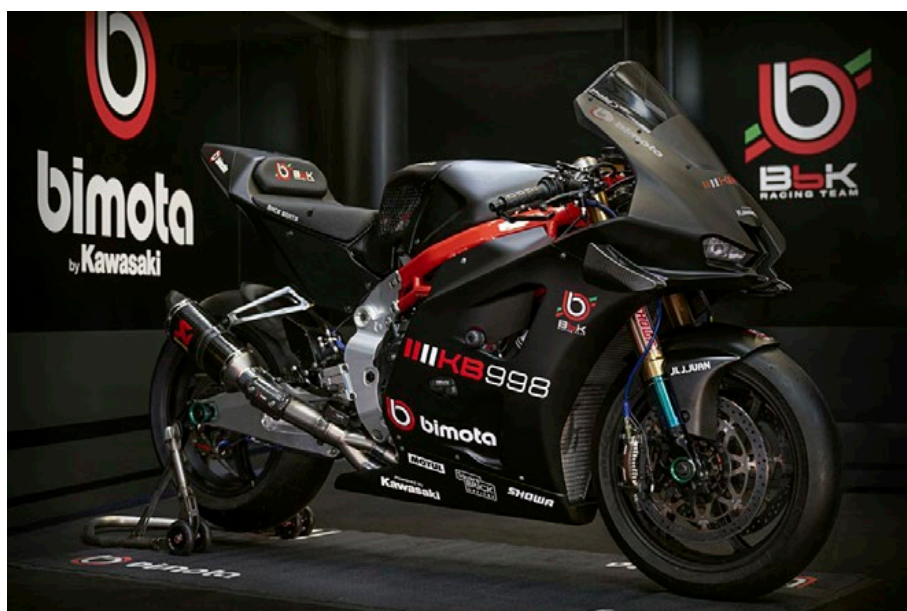
A BIMOTA FEZ A SUA TÃO AGUARDADA REENTRADA NO CAMPEONATO DO MUNDO DE SUPERBIKE (WORLDSBK) COM A APRESENTAÇÃO DA NOVA BIMOTA KB998, UMA MÁQUINA PROJETADA EM PARCERIA COM A EQUIPA BBKRT, QUE ESTREIA HOJE NOS TESTES DO CIRCUITO DE JEREZ - ANGEL NIETO, EM ESPANHA.

ESTE REGRESSO da Bimota à competição marca um momento significativo na história da marca italiana que, após anos de ausência, está pronta para voltar ao mais alto nível.

A nova Bimota KB998 destaca-se pela sua combinação única: um motor Kawasaki potenciado dentro de um chassis projetado e construído pela Bimota. Esta colaboração não é apenas um regresso ao mundo das corridas, mas também um passo importante na reestruturação da marca, que pretende fortalecer a sua presença global no motociclismo. O entusiasmo à volta desta nova máquina é palpável, especialmente entre os fãs de corridas que aguardam ansiosamente o desempenho da moto nas pistas.

No primeiro dia de testes, o piloto de teste Florian Marino foi o responsável por dar as primeiras voltas à Bimota KB998 no Circuito de Jerez, um traçado conhecido pelas suas características desafiantes. A equipa BbKRT está determinada a aproveitar ao máximo estas sessões de teste para recolher dados cruciais e aperfeiçoar a performance da moto.

Guim Roda, Team Manager da BbKRT, expressou o seu otimismo sobre o potencial da nova KB998 e a dedicação da equipa: “Estamos



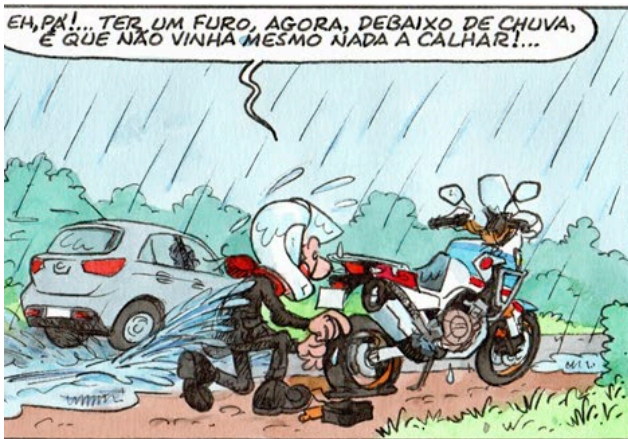
entusiasmados por fazer parte deste projeto fascinante e honrados por assumir a responsabilidade de fazer a nova Bimota desempenhar ao nível de topo, o mais rapidamente possível. Esta moto é muito nova e precisará do nosso total compromisso.”

A BbKRT surge num contexto de renovação, apresentando uma nova decoração de box e vestuário para a equipa, enquanto mantém a continuidade em termos de pilotos e staff de apoio. Alex Lowes e Axel Bassani lideram a formação, trazendo uma vasta experiência e habilidade ao projeto. Roda destacou a importância dessa continuidade: “Ter os nossos pilotos e as equipas de apoio a bordo permite-nos con-

centrar-nos nas tarefas essenciais em mãos. Estamos prontos para testar a nossa nova máquina de corrida e acumular dados ao longo do nosso calendário de testes, respeitando as regras de limitação de testes estabelecidas pela BWO e pela FIM.”

Além dos aspectos técnicos e desportivos, o regresso da Bimota ao WorldSBK também simboliza uma revitalização da marca, que pretende restabelecer a sua posição no motociclismo de competição.

O foco não é posto apenas em resultados imediatos, mas também num desenvolvimento a longo prazo, que poderá trazer benefícios significativos tanto para a equipa quanto para a marca. //



MOTOS **USADAS**

A stylized, high-contrast illustration of a motorcycle's rear suspension system. The image features a prominent rear wheel with a disc brake, a shock absorber with a coiled spring, and a rear fender. The background is filled with a dense pattern of diagonal lines, creating a textured, almost halftone effect. The color palette is primarily black, white, and yellow/gold, with some grey tones.

PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
ANDARDEMOTO.PT



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Anda meio mundo a tentar lixar a vida a outro meio (PORQUE NÃO ME DEIXAM DIZER ASNEIRAS AQUI)

Ah, a era digital! Essa bela realidade que mudou o mundo e facilita a vida a toda a gente. E é esta a ideia que temos de manter sempre presente – facilita a todos, incluindo àqueles que querem viver à custa dos outros.

Quem quer comprar ou vender uma moto recorre obviamente à internet, ao tradicional anúncio, nas tradicionais plataformas. Mas infelizmente os esquemas de burla nascem às centenas e são cada vez mais criativos.

Uma pessoa de família colocou a moto à venda, recebeu as habituais mensagens de baixa de preço, as 320 perguntas da praxe e os naturais pedidos para ver a moto. Nada fora do habitual.

No dia combinado lá estava o interessado a ver a moto, sem nada que desse “sinais de alerta”. No entanto, a sempre incomodativa parte da negociata e da pergunta - “não pode baixar um pouco” deu origem a um diálogo estranho que levou o meu familiar a perguntar: “Qual foi o preço que viu?”

Vou resumir: o anúncio foi totalmente clonado, em várias plataformas, com um valor muito mais baixo e atrativo. A ideia seria a pessoa falar sempre com o vendedor real, mas fazer o negócio com um NIB falso.

E antes de pensarem: mas isto é parvo, porque ninguém cai nisto. Cai. Aparentemente a clonagem de perfis é uma #trend e muita gente cai, seja na compra de motos ou de outros itens.

Quem o faz nada tem a perder, lança iscos e se alguém morder é só lucro. Toda a gente já conhece a burla do negócio perfeito, com uma moto TOP a preço da uva mijona. Se o preço é demasiado

baixo, há um motivo. Procure-o.

Há também o clássico da moto “Inexistente”, com preço justo, fotos fantásticas, descrição encantadora, mas depois descobrimos que a moto “está na garagem do pai, que vive no Algarve” e ele “só aceita transferência bancária”. Mas como é um porreiro até arranja transporte a um preço mais barato, porque tem um primo que a pode entregar.

Não nos podemos também esquecer do “Amigo” do estrangeiro, que se mudou para outro país e precisa de alguém “de confiança” para cuidar da venda. Ou até do vendedor Especializado, que coloca fotos da moto em várias poses, como se fosse um modelo de passarela. Garante que tem poucos quilómetros, quase nova, fala sempre numa linguagem técnica e super especializada para dar aquela ideia de confiança e depois vende gato por lebre.

E podemos achar que isto são esquemas que não funcionam, mas estamos enganados. Existe sempre alguém que cai, porque na verdade eles estão cada vez mais arrojados.

É claro que depois isto conduz ao reverso da medalha. Nós ficamos tão alerta e tão desconfiados de tudo que criamos um filme digno de Hollywood dentro da cabeça e acabamos por parecer alucinados. Foi o que aconteceu comigo quando vendi a última moto. Mas depois conto...

Até lá, boas curvas

Se for comprar uma moto: pesquise, desconfie, nunca compre sem ver, evite pagamentos antecipados ou transferência bancária para desconhecidos e confie no seu instinto. //

TRANSALP

HONDA



Campanha válida para o stock existente. Valor da documentação não incluído. Visite já o seu concessionário oficial Honda.

Compre a sua Honda a preço de verão

TRANSALP

**AGORA POR:
9.550€**

**POUPE:
1.150€**