

# ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO  
MENSAL  
**#79**  
DEZEMBRO



## HONDA NT1100

### TESTE

*KOVE 800 X PRO*



### » HISTÓRIA

*A CULTURA CAFÉ RACER -1ª PARTE*

### » DESPORTO

*APRESENTAÇÃO DAKAR 2025*

### » MOTO-TURISMO

*ROTA DUCATI DOS MARES 2024*

### » 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*

## Mais um ano a Andar de Moto

Chegámos àquela época do ano em que se produzem balanços, emitem votos e fazem exames de consciência. Tomam-se decisões, juram-se-se promessas, assumem-se compromissos e sobretudo mergulha-se num profundo sentimento de esperança num mundo, ou vida, melhor. Mas o futuro é incerto e, por isso, aproveita-se esta época para também estreitar laços familiares, reforçar amizades, lembrar momentos vividos e lembrar aqueles que já não fazem parte das nossas vidas.

Para muitos motociclistas esta é também uma época em que se aproveitam as

inclemências meteorológicas para, a seco e no conforto de um sofá, planear o próximo ano a andar de moto. Muitas novidades estão a chegar ao nosso mercado que vão seguramente convencer muitos a planear mais passeios, mais encontros e mais viagens.

Por tudo isso, depois de afastada a ameaça das IPO e com a realidade elétrica ainda pouco visível no horizonte, o nosso desejo é que 2025 lhe traga muitos quilómetros de felicidade, em segurança, aos comandos da sua moto, seja a solo, seja na companhia daqueles que o fazem feliz! //

Boas Festas!

10 MOTO NEWS

### APRESENTAÇÃO

- 26 TRIUMPH BONNEVILLE BOBBER TFC
- 30 BMW R 12 S
- 34 GREAT WALL SOUO S2000GL E S2000ST
- 38 HONDA CUVe
- 40 KAWASAKI NINJA 7 HEV / Z 7 HEV
- 46 YAMAHA YAI
- 48 RETROKIT



### TESTE

- 78 HONDA NT1000
- 88 KOVE 800 X PRO

### REPORTAGEM

- 92 ROTA DUCATI DOS MARES 2024

### HISTÓRIA

- 94 A CULTURA CAFÉ RACER (PARTE I/IV)

### DESPORTO

- 98 APRESENTAÇÃO 47º RALI DAKAR

### CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: MAIS UM ANO A ANDAR DE MOTO
- 6 PEDRO ALPIARÇA: A ÚLTIMA VEZ
- 8 VITOR SOUSA: INSPEÇÕES, PORTAGENS E IUC: A MORALIDADE E A JUSTIÇA REPOSTAS!
- 66 ADELINA GRAÇA: ANOVO ANO, NOVOS DESTINOS
- 104 TOM VITOÏN: ÀS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 106 SUSANA ESTEVES: VIAGEM A FAZER ANTES DE MORRER: NEVE EM DUAS RODAS



### FAZEDORES

José Fernandes  
Rogério Carmo  
António Soares

Miguel Ferreira  
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**



# A PRESTAÇÃO QUE NÃO TE DEIXA PARADO NO TRÂNSITO.

**BMW F 800 GS DESDE 135€/MÊS.\***

**TAN: 4,7%. TAEG: 6,9%. PRAZO: 49 MESES. MTC: 9.860,83€.  
ENTRADA: 2.465,21€. PRESTAÇÃO FINAL: 5.046,48€.**

NO FIM DOS 4 ANOS DECIDES SE TROCAS, DEVOLVES OU COMPRAS A MOTO.  
CAMPANHA VÁLIDA DE 01.09.2024 A 31.12.2024, NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR E LIMITADA AO STOCK EXISTENTE.

\* Condições em Select Motorrad (Crédito automóvel em taxa fixa) para F 800 GS Pack Comfort. PVP: 12.326,03€. MTIC: 11.875,03€. Comissão de abertura de dossier 175€. Comissão de gestão mensal: 3,60€ (incluída no valor da prestação). Despesa de Legalização final: 0€. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório e para propostas aprovadas até 31-12-2024. Viatura não contratual. Informe-se junto da BMW BankGmbH - Sucursal Portuguesa.

**+18 ANOS  
CARTA A2**

**5 ANOS  
GARANTIA**

**MAKE LIFE A RIDE\*\***

**bmw-motorrad.pt**

\*\* A tua vida é uma viagem.



**Pedro Alpiarça**  
*Senior Test Rider*

## A última vez

**A** notícia do desaparecimento de mais um companheiro das duas rodas é sempre avassaladora. Não tem necessariamente a ver com a maneira como lidamos com a morte, mas queremos sempre respostas. A derradeira hora é das poucas certezas que temos no nosso percurso mundano, mas quando acaba de modo abrupto a fazer o que mais gostamos, instala-se a penumbra da validação dos riscos que corremos. Todos os pormenores contam, atribuem-se culpas, seja ao pérfido destino, seja à incúria de terceiros. E quando termina o choque, relembramo-nos que por vezes o preço a pagar é demasiado alto.

Vivemos sob a égide de uma falsa invencibilidade que nos dá a atitude necessária para desafiar as leis da física numa máquina nascida no desequilíbrio. O mais consciencioso do motociclista sabe que tem de contar com factores que podem falhar (seja nas condições da estrada, seja na aleatoriedade das acções dos veículos que o rodeiam), e mesmo assim tem de conseguir ter um perfeito controlo sobre a moto. A margem de erro é curta, demasiado curta, e ter sorte ajuda muito. Não querendo canonizar um estereótipo, cada vez mais acredito que o motociclista é um herói, e respeito todos aqueles que acabam por desistir.

Os mais experientes que conheço, têm sempre

um brilho no olhar de quem já viveu alguns sustos, e que a consequência mais visível foi terem ganho a humildade de perceberem que amanhã também pode ser um dia bom para rolar. Aos que se estão a iniciar neste mundo, dão-lhes a garantia de que depois de estarmos atrás de um guiador, a estrada nunca mais lhes parecerá a mesma. E brindam aos que desapareceram.

E porque esses ficam sempre connosco, lembramo-nos deles sempre que acordamos o motor. Partilhámos a mesma paixão, vivemos sobre a mesma inquietação permanente de só nos sentirmos verdadeiramente livres quando estávamos em sintonia com a máquina, unos com um objecto inerte que pede movimento. A poesia desta fuga à nossa mortalidade consegue por vezes ser brutalmente trágica, porque todos os que a declamam sabem que a linha que separa o sucesso da loucura é demasiado ténue.

Nos próximos três dias irei fazer cerca de 2000 km de moto em condições exigentes. Se a nível físico a luta com o cansaço é bastante real, no meu espírito carrego mais uma voz que partiu recentemente. Vou recordar o seu sorriso franco e vou procurar a paz porque sei que se vai juntar a outros tantos anjos da guarda que acredito que zelam por nós. A última vez que conversamos ainda não aconteceu, será sempre um “até já”... //

# Montana XR5 510

Tua por 6.399€\* (Oferta de 50% do valor do Kit Malas até 31/01/2025.  
Agora 660€, do seu PVP oficial de 1.320€)



**Motor** Bicilíndrico de 498 cc com 47 CV

**Painel de Instrumentos** TFT de 5" com conectividade mirroring

**ABS** desconectável em 3 modos

**Modos de condução** (Sport / Safe)

**Suspensões** KYB

**Travões** Nissin

**Jantes** de raios cruzados Akront

**Pneus** Metzeler Tourance Tubeless

**Iluminação** Full LED

**Equipamento Adventure Premium** Crash Bars, proteção do cárter e proteção de mãos de série

**Cores** ● Azul ● Vermelho ● Preto ● Branco



VER VÍDEO MONTANA XR5 510

MACBOR.PT

SEGUE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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



Vitor Sousa  
Jornalista

# Inspeções, portagens e IUC: A MORALIDADE E A JUSTIÇA REPOSTAS!

O PSD apresentou o projeto de lei, o parlamento aprovou por (rara) unanimidade (abstenções do Livre e da IL): os motociclistas passaram a estar dispensados de apresentar as suas motos para Inspeção Periódica Obrigatória a partir de 1 de janeiro de 2025, conforme estava previsto. Foi um dia histórico para o motociclismo, no culminar de uma longa ‘jornada de luta’.

O processo que conduziu a este final feliz foi tudo menos claro, transparente e coerente. Desde o início. A primeira vez que se falou nas inspeções a motos foi em 2003. Há 21 anos! A referência estava incluída no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária desse ano, mas só em 2012 (nove anos depois) ganhou corpo legal, com o Decreto-Lei nº144/2012. Foi aqui que a ‘coisa azedou’...

Durante dez anos o poder político foi empurrando com a barriga a decisão final, ao sabor das urgências mediáticas do momento, dos interesses partidários e eleitorais e porque ninguém queria assumir um compromisso que, desde logo se percebera, teria um impacto social negativo. A Comissão de Mototurismo da FMP (Federação de Motociclismo de Portugal), o GAM (Grupo de Ação Motociclista), os moto-clubes nacionais e muitos agentes do setor mobilizaram as hostes e, na rua, demonstraram o descontentamento pela medida anunciada. De forma civilizada e dentro do enquadramento legal.

Pelo caminho, os ‘interessados’, isto é, os Centros de Inspeção e a sua associação não ficaram calados. Também eles protestaram e levaram junto do governo os seus ‘pontos de vista’, muitas vezes esgrimindo argumentos técnicos (facilmente desmontados pelas estatísticas e pelos factos) para justificar interesses comerciais.

Mas pior: perante a indecisão governamental, mas confiantes na palavra deste(s), os centros começaram a montar linhas de inspeção para motociclos, nas quais investiram bastante dinheiro e sem as quais os novos centros não podiam abrir, fazendo-o na ausência absoluta de regu-

lamentação ou formação adequada de inspetores... Não se sabia sequer o que se iria inspecionar, nem como, nem exatamente quando...

É então que, em 2023 (Decreto-Lei nº 29/2023), o governo determina a obrigatoriedade das inspeções a partir de 2024. Decisão que viria a ser adiada, por falta de regulamentação (claro!), para janeiro de 2025. Já este ano, a poucos meses da entrada em vigor desta Lei, os centros de inspeção começaram a formar técnicos. Nalguns casos, pagaram dezenas de cartas de condução aos seus funcionários para estes estarem enquadrados com a regras... mais um investimento, a par do equipamento das linhas, que vai para o lixo!

E, a menos de um mês da entrada em vigor da Lei, a Assembleia da República, em uníssono, determina o seu cancelamento. Tudo isto revela, em primeiro lugar, o desleixo e o pouco respeito que a classe política, frequentemente, revela pelos seus representados. Um processo que durou duas décadas culmina, nesse aspeto sem surpresa, num ‘águas de bacalhau’ tão português. Queixaram-se durante esse período os motociclistas, queixar-se-ão agora os centros de inspeção (com o ACP, estranha e incompreensivelmente como aliado). Ambos com razão num ponto: o destrato que mereceram, uns antes, os outros agora.

## O ‘PACOTE’

Mas, confesso, sempre achei que o tema das inspeções era o menor dos nossos problemas e a menos pesada das injustiças que sobre os motociclistas recaíam. No fundo, era só a forma de nos ‘sacarem mais umas coroas’ – e, nesse especto, sempre tivemos – e continuamos a ter – muitas mais razões de queixa. Aparentemente – a confiar no texto apresentado – algumas delas serão tratadas neste ‘pacote’ legislativo.

Em primeiro lugar, o tristemente famoso IUC – o imposto que nasceu como sendo de circulação e que passou a obrigatório mesmo que os veículos não circulem e que herdou



o espírito do imposto de luxo, taxando escandalosamente as motos pela cilindrada e nem sequer respeitando o reescalamento etário dos veículos, fazendo com que estes se mantenham eternamente nos respetivos escalões, sem regressão com a antiguidade. Mais: fazendo com que motociclos que têm um impacto mínimo na estrutura viária e com baixas emissões de CO2 (motores de menor cilindrada, mais eficazes nas deslocações porque não estão retidos em filas ou em busca de estacionamento...) paguem mais de imposto que veículos de mais de uma tonelada e com motores de +2000cc a gasóleo, por exemplo. Fico a aguardar pela prática, mas recentes declarações do deputado do PSD Miguel Santos, levam-me a ficar de 'pé atrás', porque parece que se vai ficar muito aquém do que se deveria fazer. Pior: diz-se já que, para equilíbrio das contas, motos que estavam isentas passarão a pagar IUC... E que a antiguidade não vai influenciar o valor dos escalões! Mal.

Em segundo lugar, a inexistência de uma classe de motociclos nas portagens das autoestradas. Nenhuma razão (repeto: nenhuma!) existe, legal, moral ou constitucional para uma moto pagar o mesmo valor de portagem que um veículo ligeiro. Não acontece em 'nenhum' lugar do mundo, mas acontece em Portugal – o país que manteve os tiques

sociais do Gonçalvismo e que sempre olhou para a moto como um luxo e não como um veículo útil, e inteligente, de mobilidade. Durante anos, fomos explorados numa discriminação sem justificação. Esta anunciada reposição da lógica vem ainda demonstrar – como sempre afirmei – que o desconto da Via Verde foi, desde a primeira hora, areia para os olhos e uma forma de adiar a resolução do verdadeiro problema. Mas, também aqui, ver para crer, como S. Tomé...

Felizmente, estes dois temas, e mais uns quantos de semelhante relevância (como a eliminação dos 'pilaretes' mortíferos junto às vias de circulação), estão incluídos, como referi, no pacote legislativo apresentado, e aprovado, na Assembleia da República no passado dia 5 de dezembro, mas a sua concretização exigirá uma determinação que não sei se o país está disposto a executar rapidamente.

Mais do que uma alteração legislativa, este momento poderá pôr fim à revoltante imoralidade e injustiça de que todos os motociclistas estão a ser alvo. É o que esperamos.

Passado o foguetório, as fotos na escadaria e as declarações de triunfo, ficamos agora à espera da execução destas medidas. Talvez não tenhamos de esperar mais 20 anos, mas nunca se sabe...//

## LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Rua Dom Sancho I nº 36  
2800-714 Almada

215 865 685  
lombasecurvas.com



Marque um test drive.

 **HONDA**

**NT1100** A nova era dos passeios turísticos



## PSD quer fim das inspeções para motos e mudanças nas portagens e trânsito

O PARTIDO SOCIAL DEMOCRATA PROPÔS ALTERAÇÕES SIGNIFICATIVAS ÀS REGRAS PARA MOTOCICLISTAS EM PORTUGAL. APESAR DE PROMETEREM BENEFÍCIOS PARA OS MOTOCICLISTAS, ESTAS IDEIAS TÊM GERADO CONTROVÉRSIA.

**ATUALMENTE**, por lei, as motos de cilindrada superior a 125cc deveriam estar sujeitas a inspeções periódicas obrigatórias, supostamente para garantir a segurança dos veículos. Mas tal como a esmagadora maioria dos motociclistas, o Partido Social Democrata também defende o fim desta exigência, argumentando que os proprietários de motos cuidam geralmente bem da manutenção e conservação dos seus veículos, como já tínhamos percebido quando da audição da Federação de Motociclismo de Portugal na Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação da Assembleia da República. Além disso, e seguindo a tendência lógica para aumentar a mobilidade, sobre-

tudo nos centros urbanos, o partido do governo faz outras considerações e apresenta propostas:

### FIM DAS INSPEÇÕES OBRIGATÓRIAS

O PSD considera que esta medida reduz encargos financeiros e burocráticos para os motociclistas, em resposta às entidades ligadas às IPO que continuam a insistir que a inspeção é um mecanismo fundamental para evitar acidentes causados por falhas mecânicas, facto que está comprovadamente errado, e cujas raras exceções devem estar sujeitas a fiscalização por parte das forças policiais no âmbito das operações de vigilância rodoviária.

## CLASSE PRÓPRIA DE PORTAGENS

Outra proposta apresentada pelo PSD é a criação de uma classe específica de portagens para motos, distinta da Classe 1, onde atualmente estão incluídas. O PSD justifica esta medida com o argumento obvio de que os motociclos têm menor impacto na infraestrutura rodoviária e ocupam menos espaço, sendo em parte uma solução de mobilidade que ajuda a diminuir os congestionamentos de trânsito. Esta alteração poderia traduzir-se em tarifas mais reduzidas para todos, tornando o uso de motociclos ainda mais acessível e atrativo.

## USO DAS FAIXAS BUS

O PSD também sugere que os motociclistas devem poder circular livremente nas faixas BUS, destinadas a transportes públicos e táxis. O objetivo é melhorar a fluidez do trânsito, especialmente nas cidades, ao permitir uma maior flexibilidade para os motociclos. No entanto, esta proposta levanta preocupações. Empresas de transportes públicos, como a Carris, já se manifestaram no passado contra medidas semelhantes,

argumentando erradamente que a partilha das faixas pode aumentar o risco de acidentes e, ironicamente, atrasos nos serviços.

## REAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

Estas propostas do PSD geraram reações divididas. Enquanto os motociclistas consideram estas medidas um avanço lógico e há muito aguardado, seguindo o exemplo de alguns países europeus, alguns "especialistas" em segurança, as empresas de IPO e os operadores de transportes públicos expressam dúvidas quanto à sua viabilidade e impacto. O debate segue aberto, aguardando-se uma análise mais detalhada e a eventual discussão do assunto no Parlamento.



Os motociclistas contam com o empenho da FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, para rebater os argumentos negativos que tendem a favorecer interesses financeiros instalados, e mobilizar os motociclistas em geral caso seja necessário manifestar publicamente os interesses de quem anda de moto, seja por necessidade, racionalidade ou puro prazer. //

# CAISMOTOR

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
VISITE-NOS! [CAISMOTOR.COM](http://CAISMOTOR.COM)



# DUKE 125 / 390

  /caismotor





## Mil árvores plantadas em Vila Pouca de Aguiar

CERCA DE 100 MOTOCICLISTAS PLANTARAM MIL ÁRVORES AUTÓCTONES EM TELÕES, VILA POUCA DE AGUIAR, NUMA INICIATIVA DA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL PARA REFLORESTAR ÁREAS AFETADAS PELOS INCÊNDIOS.

**A AÇÃO** decorreu no lugar de Zimão, numa encosta entre a estrada nacional N2 e a autoestrada A24, onde os voluntários, oriundos de várias regiões do país, ajudaram a revitalizar um terreno devastado pelos incêndios do último verão. Foram plantadas espécies como carvalhos-robles (*Quercus robur*), carvalhos-negrais (*Quercus pyrenaica*), videiros (*Betula celtiberica*) e loureiros (*Laurus nobilis*), sob a orientação do Eng.º Duarte Marques, presidente da Aguiarfloresta – Associação Florestal e Ambiental de Vila Pouca de Aguiar.

A iniciativa, promovida pela Comissão de Mototurismo da FMP com o apoio do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), contou com a presença de várias autoridades locais. Estiveram presentes Ana Rita Dias, presidente da Câmara Municipal de Vila Pouca de Aguiar, o vereador António Ferreira e Paulo Pimenta, diretor do Agrupamento de Escolas de Vila Pouca de Aguiar,

cuja colaboração tem sido essencial para sensibilizar os jovens sobre a importância da reflorestação.

Representantes locais, como o presidente da Junta de Freguesia de Telões, Luís Manuel de Sousa, e o presidente da Associação de Baldios, reforçaram a importância de repor espécies autóctones, como castanheiros, amendoieiras e avelaneiras, naquela região. Garantiram ainda a proteção e manutenção da área reflorestada, com medidas como vedação do terreno para limitar o pastoreio, rega das árvores nos períodos mais secos e limpeza regular.

Após um dia de trabalho intenso mas gratificante, os participantes desfrutaram de um lanche em Telões, que promoveu o convívio entre motociclistas vindos de localidades como Chaves, Porto, Barcelos e até um casal francês em férias. A ação foi amplamente elogiada e destacou o compromisso coletivo em prol do ambiente e da recuperação das florestas portuguesas. //

**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. O potente e responsivo motor de 2 cilindros de 698 cc com refrigeração líquida aponta aos 70 cv de potência às 8.000 rpm, controlado por um altamente eficaz sistema de travagem de duplo disco na dianteira.

**PVP de 7.890,00€**

(IVA incluído. Acresce Documentação/ Transporte, ISV e IUC).  
Disponível nas cores Branco, Cinza, Verde e Bege

Descobre-a num concessionário Benelli.

Multimoto



info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



## Leatt comemora 20 anos

LEATT CELEBRA DUAS DÉCADAS DE COMPROMISSO COM A SEGURANÇA E INOVAÇÃO NO MOTOCROSS E NOUTROS DESPORTOS MOTORIZADOS EXTREMOS. DESDE O LANÇAMENTO DO LEATT-BRACE EM 2004, A MARCA TORNOU-SE UMA REFERÊNCIA NA PROTEÇÃO DE PILOTOS A NÍVEL MUNDIAL.

**A LEATT** foi fundada pelo Dr. Chris Leatt, que, após presenciar um acidente fatal numa prova de motocross, decidiu desenvolver um suporte cervical para ajudar a prevenir lesões graves no pescoço, comuns nestes desportos. O primeiro protótipo, criado para ser utilizado em conjunto com o capacete, destinava-se a estabilizar a cabeça e o pescoço em caso de quedas e impactos fortes. O neckbrace revolucionou rapidamente o mercado, criando uma nova categoria de proteção e incentivando cada vez mais pilotos a adotarem o seu uso para reduzir o risco de lesões graves.

A eficácia do Leatt-Brace foi confirmada por uma análise independente conduzida pela Great Lakes EMS Inc. que, ao longo de dez anos de estudo, concluiu que o uso do neckbrace reduz substancialmente o risco de lesões cervicais. Os dados indicam que pilotos sem a proteção do neckbrace têm uma probabilidade 89% maior de sofrer lesões no pescoço, um risco 69% superior de morte por lesão cervical e um aumento de 45% na probabilidade de fraturas da clavícula. Estes resultados cimentaram a confiança no Leatt-

-Brace e consolidaram a posição da Leatt como líder em segurança para desportos de ação.

Com o sucesso do Leatt-Brace, a marca expandiu a sua oferta para incluir uma gama completa de equipamentos de proteção, como capacetes, armaduras, joelheiras, cotoveleiras, sistemas de hidratação e vestuário técnico. A Leatt conta atualmente com três categorias de produtos, oferecendo uma proteção abrangente dos pés à cabeça para motocross, aventura e mountain biking, e prevê-se que, até 2025, a gama inclua cerca de 430 produtos.

O centro de pesquisa e desenvolvimento da Leatt, o Leatt Lab, localizado na Cidade do Cabo, África do Sul, dedica-se a um trabalho rigoroso de inovação, pesquisa e testes. Lá, cada produto é concebido com elevados padrões de segurança, integrando o feedback de atletas profissionais que colaboram com a marca para desenvolver equipamentos de proteção de ponta.

Em Portugal, os produtos da Leatt estão disponíveis através do importador oficial, a Lusomotós, onde é possível obter mais informações sobre a gama completa de produtos da marca. //

# Português preside à ANESDOR

O PORTUGUÊS JOSÉ CORREIA LUÍS É O NOVO PRESIDENTE DA ANESDOR – A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DO SECTOR DAS DUAS RODAS, DE ESPANHA.

O **IMPORTANTE** cargo atribuído agora ao Chefe de Divisão de Motos da Honda para Espanha e Portugal foi confirmado na recente Assembleia Geral da Associação. Na nova Junta Directiva da ANESDOR, Correia Luís será acompanhado pelos Vice-Presidentes Fabien Simmer (director geral da Gas Gas, em representação do Grupo KTM), Alexander von Sheidt (director da BMW Motorrad Ibérica) e Francisco Catena (director geral da Galfer).

Na composição do quadro de vogais estão ainda outros elementos com fortes ligações a Portugal, como Joaquín Cuñat (director comercial do Grupo ONEX) ou Marta Suriñach (Country manager da Harley-Davidson

para Espanha e Portugal).

José Correia Luís está ligado ao sector desde 1988, ano em que ingressou na então recém formada Honda Motor Portugal como director financeiro. No ano seguinte assumiu o cargo de director de vendas e em 2001 foi nomeado director geral da divisão de motos da marca em Portugal. A partir de 2015 passou a ser o responsável pelos dois mercados ibéricos.

Para o português “é uma enorme honra presidir à ANESDOR. O meu principal objectivo será continuar a desenvolver o mercado de duas rodas e trabalhar duramente para o proteger e potenciar”, afirmou à imprensa espanhola. //



**Natal**  
**NECO**

OFERTA ESPECIAL MOJITO 50

**1799.00€\***  
~~1999.00€~~

Válido até 31 de Dezembro 2024

www.neco.be

IMPORTADOR: **MOTOXP**  
RECOMENDAÇÃO: **AMSOIL**

\* Acresce despesas de legalização e transporte. limitado ao stock existente.

@necointernacional  
@NecoPortugalOficial



## BS Battery celebra 15 anos

A BS BATTERY, FUNDADA EM 2008 EM PARIS POR ALAIN SEBBAN, COMEMORA 15 ANOS DE TRAJETÓRIA MARCADA PELA INOVAÇÃO NO SETOR DE BATERIAS PARA MOTOS, EXPANSÃO INTERNACIONAL E PARCERIAS COM O DESPORTO MOTORIZADO.

**A BS BATTERY** nasceu com uma visão clara: oferecer a maior gama de soluções de baterias e manutenção de alta qualidade para o setor automotivo. Sob a liderança de Benjamin Sebban, que assumiu o cargo de Diretor-Geral em 2009, a empresa cresceu rapidamente, consolidando-se como uma referência global.

Em 2011, a empresa lançou a sua primeira linha de carregadores inteligentes, marcando a entrada no mercado de manutenção de baterias. Em 2014, apresentou a gama SLA, com baterias "plug and play" prontas a usar, e no ano seguinte lançou a linha SLA MAX, concebida para motores de maior cilindrada e elevado desempenho.

A aposta em baterias de lítio em 2017 acompanhou as exigências do mercado por soluções mais leves, eficientes e duráveis. A BS Battery reforçou ainda a sua reputação ao estabelecer colaborações com fabricantes de motos, tornando-se fornecedora aprovada por marcas líderes.

A internacionalização começou em 2017 com a abertura de escritórios no Japão e avançou com a implementação de uma linha de produção automatizada em 2018. O envolvimento no desporto motorizado começou no mesmo ano com a parceria com Johann

Zarco, expandindo-se em 2019 ao apoiar Fabio Quartararo, que conquistou o título de campeão mundial de MotoGP em 2021.

Além do MotoGP, a BS Battery apoia equipas no World Superbike, MXGP e Enduro, utilizando a competição como laboratório para refinar as suas soluções.

Nos últimos anos, a BS Battery reforçou a sua infraestrutura com a inauguração de um novo armazém europeu em Arles, França, e uma subsidiária na América do Norte. A criação de centros no Médio Oriente e América Latina aumentou ainda mais o alcance global.

Em 2023, a empresa lançou a série SLA MAX BGZ, com maior capacidade de arranque a frio para motos V-twin e ATVs, e a inovadora gama LITHIUM MAX, alinhada com os novos padrões do setor.

Com mais de 400 soluções de baterias disponíveis em 80 países, a BS Battery continua a investir em inovação e sustentabilidade, mantendo-se como líder no mercado global.

Com uma trajetória marcada pela inovação e compromisso com a qualidade, a BS Battery pretende continuar a liderar e moldar o futuro das baterias para motos.

Para obter mais informações pode consultar o importador oficial em território nacional. //





MOTO GUZZI®

# STELVIO

THE NEVERENDING JOURNEY



Stelvio, a Adventure Tourer da Moto Guzzi, foi desenvolvida para te acompanhar com o máximo conforto e segurança. Ao vasto equipamento de série, com Cornering ABS, Cruise Control, vidro regulável eletricamente, 5 Modos de Condução e Cruise Control, junta-se, na versão PFF Rider Assistance Solution, a tecnologia Radar 4D, com Aviso de Colisão Frontal, Informação de Ângulo Morto e Assistência a Mudança de Faixa. À tua espera nos Concessionários Autorizados Moto Guzzi.



## Galfer brilha na EICMA 2024

A GALFER APRESENTOU NO EICMA 2024 UMA NOVA IDENTIDADE DE MARCA E INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS QUE REFORÇAM A SUA POSIÇÃO COMO REFERÊNCIA EM SISTEMAS DE TRAVAGEM, ALIANDO TRADIÇÃO E MODERNIDADE.

**NO CENTRO** das atenções, em Milão, esteve a nova identidade visual da Galfer, que inclui um logótipo redesenhado com linhas modernas e refinadas. Este novo visual representa a paixão pelo motociclismo e a competitividade, elementos fundamentais no ADN da marca.

A atualização vai além do design, refletindo valores como fiabilidade, segurança e uma visão de futuro. Esta transformação tem como objetivo criar uma identidade globalmente reconhecida e consistente, inspirando motociclistas a superar os seus próprios limites.

A EICMA 2024 foi também uma oportunidade para a Galfer apresentar os seus mais recentes avanços técnicos. Entre os destaques estão os novos discos Shark para travagem off-road. Este modelo, já disponível para a roda traseira e agora também para a dianteira, reduz a temperatura de operação em 30%, melhora a capacidade térmica e aumenta a durabilidade das pastilhas em até 40%. Estes discos foram projetados para condições extremas, representando uma verdadeira revolução tecnológica.

A Galfer também lançou uma nova linha de discos e pastilhas para scooters, trazendo as suas tecnologias avançadas para as motos do dia-a-dia. Fabricados com

corte a laser de alta precisão, tratamento anticorrosão e aço de alta qualidade, estes componentes oferecem travagens seguras e moduláveis, cumprindo os rigorosos requisitos da certificação ECE R90.

Além disso, a marca antecipou as novidades que marcarão 2025, com a introdução da tecnologia Floatech, desenvolvida para motos desportivas e de estrada. Esta inovação promete redefinir os padrões de desempenho e segurança nos sistemas de travagem.

A Galfer anunciou também a obtenção da certificação R90 para todos os seus discos fixos. Este padrão global de qualidade e segurança vai além das exigências da certificação TÜV KBA, consolidando o compromisso da empresa com produtos e processos de alta fiabilidade.

Na EICMA 2024, a Galfer promoveu a interação com os entusiastas através do concurso "Brake and Win". Realizado a 7 de novembro, este evento desafiou os participantes a demonstrarem os seus conhecimentos sobre motociclismo, oferecendo como prémios passes para a temporada 2025 de MotoGP e bilhetes para o Master of Dirt, em Milão. Estrelas como Marco Melandri, Alessandro Lupino e Steve Holcombe marcaram presença, criando uma experiência memorável para os fãs. //

# 800X PRO

Liberta o teu lado  
mais aventureiro.

  
KOVE

FOCUS ON PERFORMANCE



Tua por 9.899€\*

- Motor bicilíndrico de 799 cc com 69,5 kW (94,5 CV) / 9000 rpm
- 2 modos de condução (ECO e SPORT)
- Suspensões KYB multi-reguáveis com curso 240/240 mm
- Travões com ABS desconectável
- Amortecedor de direção
- Jantes de raios Akront com pneus Pirelli Scorpion Rally STR
- Capacidade do depósito de combustível 19L
- Ecrã TFT de 7 " (vertical) com conectividade "mirroring"
- Peso em ordem de marcha 190 Kg
- Cores disponíveis: Cinza e Verde




veja o vídeo  
800X PRO



 [kovemoto.pt](https://www.kovemoto.pt)

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

Kove recomenda 



## AIROH equipa pilotos nos FIM Intercontinental Games

A ESTREIA DOS FIM INTERCONTINENTAL GAMES APROXIMA-SE, PROMETENDO UM EVENTO ÚNICO NO MUNDO DAS DUAS RODAS.

Os FIM Intercontinental Games, organizados pela Federação Internacional de Motociclismo (FIM), assinalam os 120 anos da instituição e terão a sua primeira edição em Jerez, no dia 29 de novembro. Este evento bienal reúne equipas de seis continentes – Ásia, África, Europa, América do Norte, América Latina e Oceânia – para uma celebração global do motociclismo. Ao todo, estarão presentes 48 pilotos de 19 nacionalidades, unidos pela paixão pela velocidade e pelas duas rodas.

Entre os participantes, destacam-se nomes como Aldi Satya Mahendra, representando a equipa asiática, Kevin Fontainha e Astrid Madrigal Barriga pela

América Latina, e Enzo De La Vega, Maria Herrera Muñoz e Elia Bartolini pela equipa europeia. Herrera, já uma embaixadora da AIROH, integra um elenco de pilotos que promete elevar o nível da competição.

A AIROH, marca de referência no segmento de capacetes, foi escolhida como parceira oficial do evento e fornecerá o capacete GP 800 FIM Racing #1 a todos os participantes. Este modelo de última geração, apresentado recentemente na EICMA, combina um sistema de ventilação avançado, uma aerodinâmica de ponta e é fabricado em Carbon UD 12K.

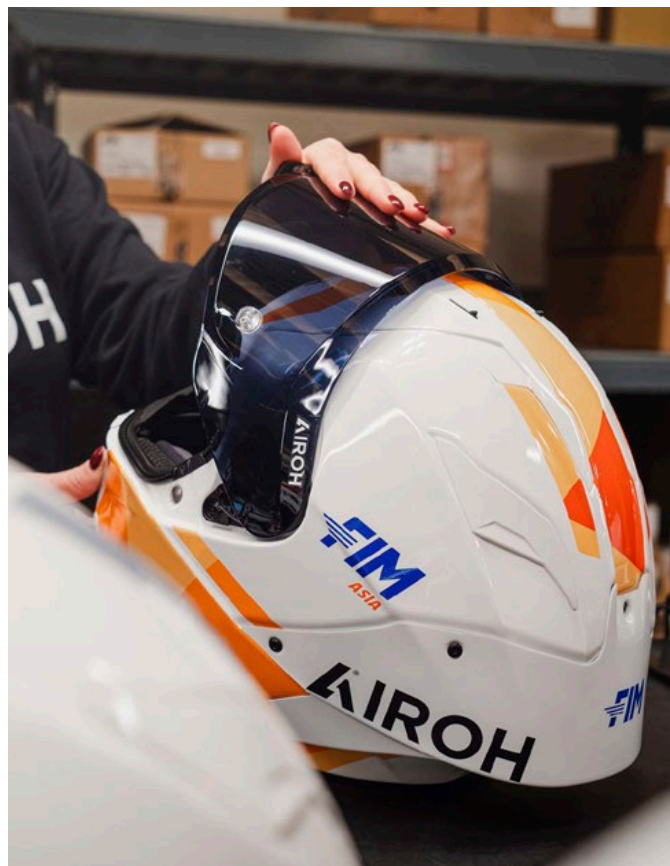
O capacete AIROH GP 800 FIM Racing #1 possui certificações ECE 2206 e FIM, garantindo os mais

elevados padrões de segurança. Além disso, o design foi otimizado para performance em pista, com um spoiler traseiro pronunciado e uma queixeira chanfrada, permitindo uma posição mais integrada durante a condução.

Para celebrar a diversidade cultural do evento, a AIROH desenvolveu gráficos especiais para o GP 800 FIM Racing #1, com designs únicos que representam as cores de cada continente. Este gesto sublinha o compromisso da marca em apoiar o motociclismo global, promovendo a união entre culturas através do desporto.

Antonio Locatelli, fundador e CEO da AIROH, expressou a sua satisfação com a parceria: "Estar ao lado da FIM nesta edição inaugural dos FIM Intercontinental Games é uma grande honra. Este evento inovador reflete a qualidade e o prestígio dos nossos produtos, e é um privilégio fazer parte deste marco histórico."

Os FIM Intercontinental Games prometem não apenas celebrar a longa história da FIM, mas também consolidar a sua visão para o futuro das competições de motociclismo, destacando talentos de todo o mundo e reforçando o papel da inovação tecnológica no desporto. //



**LOPES & LOPES**

O seu concessionário Honda em Sintra

Avenida Raúl Solnado 7A  
2725-397 Mem Martins

**219 229 195**  
[lopeslopes.pt](http://lopeslopes.pt)



**ADV350**

 **HONDA**

**ADV350 | ESPÍRITO DE AVENTURA, ESTILO URBANO**



## Honda será fornecedora da Yamaha

A HONDA FIRMOU UM ACORDO PARA FORNECER SCOOTERS ELÉTRICAS COMPLETAS COMO OEM À YAMAHA, NUM MOVIMENTO QUE REFORÇA A COLABORAÇÃO ENTRE OS PRINCIPAIS FABRICANTES JAPONESES NA ADAPTAÇÃO ÀS EXIGÊNCIAS DA MOBILIDADE ELÉTRICA.

**A NOVA** parceria baseia-se no Consórcio de Baterias Trocáveis para Motociclos Elétricos, do qual fazem parte Honda, Yamaha, Kawasaki e Suzuki. Este grupo trabalha na padronização de baterias removíveis, com o objetivo de facilitar a utilização de veículos elétricos e reduzir os custos associados. Os modelos Honda EM1 e: e Benly e: 1, já desenvolvidos com o sistema Mobile Power Pack e:, servirão como base para os scooters elétricos que a Honda produzirá para a Yamaha no mercado japonês.

Esta colaboração reflete uma estratégia crescente na indústria de veículos elétricos: o compartilhamento de componentes e plataformas entre marcas para cortar despesas de investigação e desenvolvimento. Ao contrário dos motores de combustão interna, que definem a identidade de uma moto, os motores elétricos e as baterias permitem maior flexibilidade em colaborações, sem comprometer significativamente a personalidade do veículo.

Além disso, Honda e Yamaha já colaboram no grupo de pesquisa HySE, que explora motores de combustão a hidrogénio como alternativa sustentável para motociclos. Este tipo de cooperação tem-se tornado crucial à medida que os fabricantes enfrentam desafios tecnológicos e regulamentares para reduzir emissões e aumentar a eficiência dos novos sistemas de propulsão.

Embora este acordo seja limitado ao Japão, as con-

sequências poderão estender-se a outros mercados. A Honda EM1 e: já é comercializado na Europa, e tanto a Honda como a Yamaha são membros do Consórcio Europeu de Baterias Trocáveis. Este grupo trabalha para implementar um sistema padronizado no continente, o que pode levar à adoção do Mobile Power Pack e: como referência também no mercado europeu.

A cooperação entre Honda e Yamaha, outrora rivais históricas, é um exemplo de como o setor das duas rodas está a unir forças para enfrentar as exigências da mobilidade sustentável e responder aos desafios do futuro. Esta aliança não só fortalece a posição das duas marcas, como também impulsiona o desenvolvimento de soluções práticas e eficientes para o mercado global. //



# TRUE SPIRIT



Recomendamos Lubrificantes

SEALANT EXO

Equipamentos

Recomendamos Equipamentos

## Z900RS

Não há lugar para imitações no teu estilo de vida. Só a Kawasaki tem na sua herança a possibilidade de entregar os valores do passado aos motociclistas do presente com uma moto verdadeiramente clássica e moderna. Do espírito visceral de uma lenda dos anos setenta - revigorando no icónico modelo "Z1 Super Four" de 1972 - surge a Kawasaki Z900RS pronta para despertar emoções do passado.

Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)

Instagram: /Kawasakiportugal ou Facebook: /Kawasaki.pt



Multimoto



**Kawasaki**  
Let the good times roll

# Igor Akrapovič distinguido nos Prémios FIM 2024

O FUNDADOR DA AKRAPOVIČ RECEBEU A MEDALHA NICOLAS RODIL DEL VALLE, UMA HOMENAGEM PELO SEU IMPACTO NA INDÚSTRIA MOTOCICLÍSTICA.

**NO DIA 9** de dezembro, as estrelas do motociclismo reuniram-se na ilha de Maiorca, em Espanha, para a cerimónia dos Prémios FIM 2024. O evento, realizado no Palácio de Congressos de Palma, celebrou os campeões mundiais de diversas disciplinas e prestou homenagem a figuras de destaque da indústria. Entre os distinguidos, Igor Akrapovič, fundador da fabricante de escapes Akrapovič, recebeu a prestigiada medalha Nicolas Rodil del Valle, atribuída pelo presidente da FIM, Jorge Viegas.

A cerimónia distinguiu 62 campeões mundiais, incluindo 14 pilotos que alcançaram os seus títulos em motos equipadas com sistemas de escape Akrapovič. A medalha atribuída a Igor Akrapovič reconheceu o seu contributo para o desenvolvimento do motociclismo, através da inovação tecnológica e da parceria com

equipas de topo no desporto motorizado.

Igor Akrapovič manifestou a sua surpresa e gratidão: "Receber esta distinção foi completamente inesperado para mim. É uma grande honra partilhar o palco com os campeões mundiais deste ano e ver o reconhecimento da FIM pelo nosso compromisso com o desenvolvimento tecnológico e o impacto na indústria."

Fundada há 33 anos na Eslovénia, a Akrapovič tornou-se uma marca de referência internacional, apoiando equipas líderes e contribuindo para o sucesso de 190 campeões mundiais em competições de duas e quatro rodas. Com fábricas modernas na Eslovénia e presença em mais de 80 países, a Akrapovič continua a ser um nome de destaque no motociclismo global. //







# Bilhetes já disponíveis para o GP de Portugal MotoGP 2025

JÁ ESTÃO À VENDA OS BILHETES PARA O GP DE PORTUGAL MOTOGP 2025 NO SITE DO AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE, COM PREÇOS QUE VARIAM ENTRE OS 70 E OS 175 EUROS PARA OS TRÊS DIAS DE COMPETIÇÃO.

**O EVENTO** terá lugar de 7 a 9 de novembro de 2025 no circuito de 4592 metros de perímetro, conhecido pela sua configuração desafiante e pelas emoções fortes que proporciona tanto aos pilotos como ao público. Este será o quarto ano consecutivo em que o Autódromo Internacional do Algarve recebe o campeonato mundial de MotoGP, uma prova que promete novamente testar os limites da velocidade e a habilidade dos pilotos.

Para além de Miguel Oliveira, uma das grandes estrelas da prova, o evento contará com os melhores pilotos do mundo, incluindo os favoritos das classes Moto2 e Moto3. Espera-se que as bancadas do

circuito, em Portimão, voltem a receber milhares de espectadores, tal como aconteceu no GP de março de 2024, que contou com mais de 170.000 fãs. O ambiente vibrante e a energia do público tornam o evento ainda mais especial.

Para além das corridas, o GP de Portugal promete uma experiência inesquecível para os fãs de motociclismo, com várias atividades e atrações ao longo dos três dias. O evento continua a crescer em popularidade, atraindo cada vez mais adeptos que, ano após ano, celebram a paixão pelo motociclismo e pela velocidade.

Os bilhetes podem ser adquiridos diretamente através do site do Autódromo Internacional do Algarve.//



# Máximo MINIMALISMO



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Triumph revela a nova Bonneville Bobber TFC, uma verdadeira obra de arte que leva o legado da marca para o futuro. A mais recente versão desta icónica moto reflete a fusão entre design clássico e inovações modernas, com detalhes únicos e uma estética refinada.

**A** Bonneville Bobber TFC tem uma produção limitada a apenas 750 unidades numeradas em todo o mundo. A numeração individual, visível na mesa de direção, sublinha o carácter único de cada moto. Possuir uma TFC significa ser parte de uma comunidade restrita e apreciadora da verdadeira arte do motociclismo

Com um motor de 1200 cc, a Bonneville Bobber TFC é motorizada pelo famoso bicilíndrico da Triumph, com uma afinação personalizada que entrega 78 CV e 106 Nm de binário a apenas 3750 rpm. Esta afinação otimizada promete uma resposta imediata, proporcionando uma condução excitante e repleta de carácter. A redução de peso, superior a 5 kg em comparação com o modelo standard, aumenta a agilidade e a capacidade de resposta da moto, tornando a experiência de condução ainda mais dinâmica.

A suspensão Öhlins totalmente ajustável, com uma forquilha invertida com 43 mm de diâmetro e um amortecedor traseiro, tem como objetivo oferecer um comportamento desportivo e preciso. As pinças de travão radiais Brembo M50, possuem discos de 310 mm, melhorando a potência de travagem, de forma a que seja mais robusta e eficaz..

Conta com uma altura do assento ao chão de 690 mm, proporcionando uma posição de condução confortável e acessível para uma ampla gama de motociclistas. A distância entre eixos é de 1.490 mm, contribuindo para a estabilidade e manobrabilidade do conjunto. O peso a seco é de 227 kg, o que garante uma experiência de condução ágil e de fácil controlo, sem comprometer a robustez do modelo.

O design da Bonneville Bobber TFC é uma verdadeira declaração de elegância. A moto apresenta um acabamento de pintura exclusivo, em dois tons, com detalhes dourados pintados à mão, que a tornam visualmente muito interessante. A combinação de acabamentos em fibra de carbono brilhante e componentes anodizados dourados, como os braços da forqueta e os reguladores da suspensão, adiciona um toque de sofisticação e desempenho.

O assento em pele de alta qualidade, gravado com o logótipo triangular da Triumph, oferece não só conforto, mas também uma evidente sensação de luxo. Já o depósito de combustível, assinado à mão pelo artista, faz desta moto uma >>



## APRESENTAÇÃO TRIUMPH BONNEVILLE BOBBER TFC



verdadeira obra-prima, elevando ainda mais a sua exclusividade.

A Bonneville Bobber TFC não se limita apenas ao seu design e um bom desempenho, contando também com a mais recente tecnologia, de forma a oferecer uma experiência de condução mais segura e refinada. O controlo de tração, o farolim traseiro multifunções e os modos de condução personalizados ("Road", "Rain" e "Sport") proporcionam ao condutor uma adaptação instantânea a diferentes condições de estrada e preferências pessoais.

A nova Bonneville Bobber TFC apresenta-se como mais do que uma simples moto, mas como uma afirmação de estilo, inovação e exclusividade. Para os motociclistas exigentes que procuram uma experiência única e uma moto que combina tradição e modernidade, a TFC parece cumprir os requisitos. Com cada detalhe meticulosamente pensado, desde a sua construção até aos acabamentos, a Bobber TFC não é apenas uma moto para ser conduzida, mas para ser admirada. //







**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

[www.merlinbikegear.com](http://www.merlinbikegear.com)

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

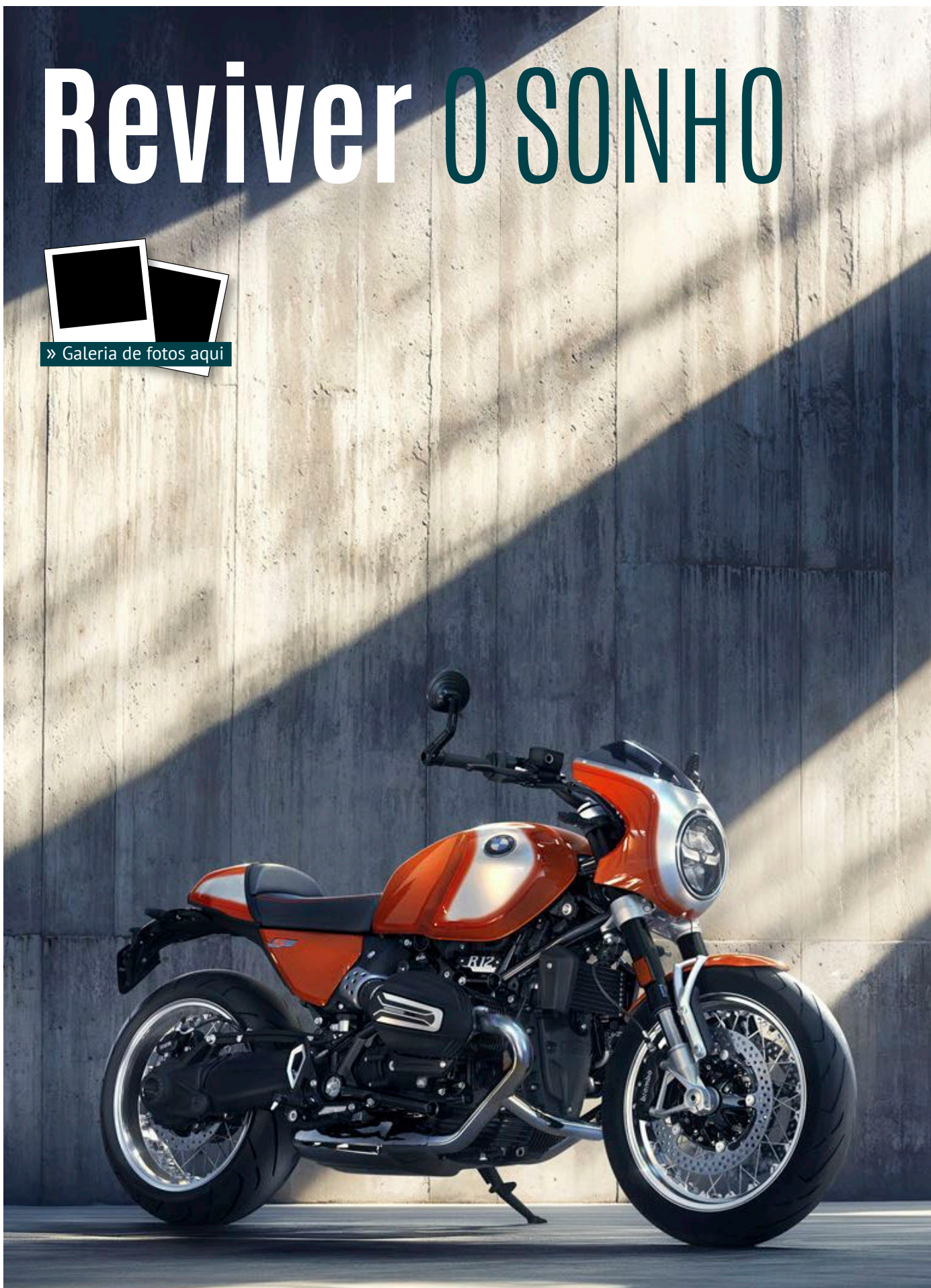
 [merlinportugal](https://www.facebook.com/merlinportugal)

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)

# Reviver O SONHO



» [Galeria de fotos aqui](#)





## A BMW Motorrad apresentou a BMW R 12 S, uma moto desportiva de isnpiração retro que presta tributo à icónica R 90 S de 1973, integrando detalhes históricos e soluções tecnológicas avançadas

**D**epois de ter apresentado a R12 nineT, que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar, a BMW Motorrad anuncia agora uma nova moto da sua gama Heritage: a BMW R 12 S, que incorpora elementos de design inspirados na mítica R 90 S. Destacam-se a pintura Lavaorange metallic, remetendo para o famoso Daytona Orange de 1975, e a carenagem aerodinâmica, agora complementada por um vidro escurecido. O emblema “S” em vermelho nas laterais, o assento com costuras contrastantes e os acabamentos em alumínio escovado e envernizado no depósito e na traseira reforçam a identidade retro da moto.

A BMW R 12 S está equipada com o já bem conhecido e aclamado motor bicilíndrico de 1.170 cm<sup>3</sup>, refrigerado a ar e óleo, capaz de gerar 95 cavalos às 6.500 rpm e um binário máximo de 110 Nm às 6.000 rpm. Este motor, reconhecido pela sua entrega de potência linear, proporciona uma condução dinâmica e vigorosa, especialmente logo a partir de baixas rotações. A transmissão de seis velocidades conta com um embraiagem hidráulica»



## APRESENTAÇÃO *BMW R 12 S*



multidisco em banho de óleo.

A moto vem equipada com jantes Option 719 Classic II, de raios cruzados e com aros em alumínio, conferindo um toque clássico e robustez. Os pacotes Billet Shadow e Shadow II acrescentam componentes de alta qualidade, como as tampas das bobinas de ignição e dos cilindros em Avus Black metálico mate, pousa pés ajustáveis e espelhos retrovisores colocados nas extremidades do guidador.

O sistema de iluminação adaptativa Headlight Pro garante uma visibilidade superior nas curvas, enquanto o Shift Assistant Pro permite mudanças de velocidade sem necessidade de acionar a embraiagem, aumentando a fluidez e o prazer da condução. O pacote Comfort, incluído de série, proporciona funcionalidades como Hill Start Control, Cruise Control e punhos aquecidos.

A R 12 S, baseada na R 12 nineT, é altamente personalizável, oferecendo uma vasta gama de acessórios originais BMW Motorrad. Entre eles, destacam-se a linha de escape em titânio, malas de viagem e um suporte de matrícula minimalista montado no braço oscilante.

Para os motociclistas mais exigentes, estão ainda disponíveis opcionais de fábrica, como controlo de pressão dos pneus (RDC), alarme anti-roubo, sistema Connected Ride com funcionalidades avançadas de conectividade e um ecrã digital micro-TFT como alternativa ao painel de instrumentos analógico. //







Mirrorised visor is an optional accessory, sold separately.

# A PROTEÇÃO COMO PRIORIDADE

PROPRIEDADE DA MESMA FAMÍLIA –  
SETE DÉCADAS E A SEGUIR CONTANDO



ARAI.COM |    

 **DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM [myBihr.com](https://myBihr.com)**

APRESENTAÇÃO *GREAT WALL SOUO*  
*S2000GL E S2000ST*



# Viajar em PRIMEIRA CLASSE

A Great Wall Souo Motorcycles apresentou os modelos S2000GL e S2000ST, marcando a entrada da marca chinesa no segmento de turismo de luxo.

**O**s dois modelos partilham uma base tecnológica e mecânica idêntica, mas foram concebidos para diferentes perfis de condutores.

A S2000ST, a versão mais leve e desportiva, pesa 450 kg e apresenta um design mais simples, sem a top case, proporcionando maior agilidade e uma experiência mais dinâmica.

Já a S2000GL, com um peso de 461 kg, foi projetada para possuir o máximo de conforto e funcionalidade, com um top case e um assento traseiro estilo poltrona, perfeito para viagens de longa distância. A capacidade de carga da versão GL é impressionante, atingindo os 118 litros.

Ambos os modelos são movidos por um motor boxer de oito cilindros com uma cilindrada de 1.999 cc, que debita 151,5 cavalos de potência (superando os 125 cavalos da Honda Gold Wing). Este motor foi projetado para oferecer um binário elevado a rotações moderadas, garantindo uma condução suave e eficiente. A transmissão automática de dupla embraiagem (DCT) com oito

velocidades, uma a mais do que a Gold Wing, inclui marcha-atrás, o que facilita a realização de manobras.

Apesar do peso elevado, a estabilidade das S2000 é garantida por uma suspensão dianteira tipo Hossack, semelhante à da BMW K1600, suportada por amortecedores eletronicamente ajustáveis. O quadro em liga de alumínio contribui para a rigidez estrutural e equilíbrio, enquanto o design aerodinâmico melhora a eficiência durante as viagens.

No que toca à tecnologia, ambas as versões destacam-se pelo painel digital tátil de 12,3 polegadas, equipado com o processador Qualcomm Snapdragon SA8155P, desenvolvido especificamente para sistemas automotivos. O painel centraliza funcionalidades como radar traseiro para monitorização de pontos cegos, navegação integrada, monitorização da pressão dos pneus e um sistema de som premium. A iluminação LED e os acabamentos esmerados reforçam a atenção ao detalhe e a sofisticação.

O design das S2000 combina tradição e



## APRESENTAÇÃO GREAT WALL SOUO S2000GL E S2000ST



modernidade. Inspirado na "Dança do Leão Chinês", reflete elementos culturais da China com um toque contemporâneo. Este equilíbrio entre herança e inovação posiciona os modelos como concorrentes de peso no segmento de turismo de luxo.

Com o início da produção previsto para breve, as Souo S2000GL e S2000ST representam um marco na entrada da Great Wall Motors no mercado das duas rodas. Estes modelos, com características únicas e personalizadas para diferentes necessidades, prometem redefinir o conceito de turismo em motos de luxo. //





# PACKTALK PRO

SEGURANÇA.  
SOM.  
ESTILO.



## DETEÇÃO DE COLISÃO

Protegendo-o silenciosamente  
quando mais precisa.

## AUTO ON/OFF

Nós tratamos de tudo para  
que não tenha de o fazer.



## COLUNAS 45mm SOUND BY JBL

O grande som está de volta!

## CONECTIVIDADE ENTRE MARCAS

Liga-se sem problemas a  
qualquer outra marca.



CONHEÇA MAIS SOBRE ESTE EQUIPAMENTO EM:

[GOLDENBAT.PT/MARCAS/CARDO/](https://goldenbat.pt/marcas/cardo/)



» [Galeria de fotos aqui](#)



# Mobilidade ALTERNATIVA

A Honda revelou a CUVe, uma scooter elétrica equipada com tecnologia avançada, conectividade moderna e soluções práticas para a mobilidade urbana sustentável.

**A** CUV e é alimentada por duas baterias Honda Mobile Power Pack e de 48 V e 1,3 kW, desenvolvidas para garantir durabilidade e fiabilidade. Estas alimentam um motor lateral E-Drive com potência até 6 kW, que permite atingir uma velocidade máxima de 83 km/h. Segundo os testes internos da Honda, a scooter tem uma autonomia superior a 70 km no modo WMTC.

As baterias, removíveis e fáceis de transportar, podem ser carregadas em casa. O tempo de carregamento é de 6 horas para 100% e 3 horas para 75%, com mais de 2.500 ciclos de carregamento garantidos. Estas características tornam a CUV e uma solução prática e eficiente para as deslocações diárias.

O modelo inclui três modos de condução. O modo SPORT oferece máxima aceleração e resposta, o modo STANDARD equilibra desempenho e autonomia, enquanto o modo ECON prioriza uma maior autonomia com características de condução mais suaves.

A conectividade é um dos destaques da CUVe. A versão premium está equipada com o sistema Honda RoadSync Duo, que integra navegação, chamadas, música e informações específicas para

veículos elétricos. Este sistema é apresentado num ecrã TFT de 7 polegadas, enquanto a versão standard inclui um ecrã TFT de 5 polegadas.

O design moderno combina um estrado plano com iluminação LED, espaço de arrumação debaixo do banco, um compartimento frontal e uma ficha USB-C. O sistema Smart Key facilita o uso diário, permitindo que a scooter seja ligada sem necessidade de retirar a chave do bolso.

A ciclística inclui uma estrutura em aço tipo berço, suspensão dianteira telescópica com 31 mm de diâmetro e dois amortecedores traseiros. As jantes de 12 polegadas e o sistema de travagem combinado CBS, com disco à frente e tambor atrás, garantem segurança e conforto na condução.

Com 120 kg de peso, uma altura do assento ao chão de 765 mm e uma distância ao solo de 270 mm, a CUV e é leve, ágil e fácil de manobrar, adaptando-se tanto a condutores iniciantes como experientes.

A Honda disponibiliza uma linha de acessórios genuínos, como top cases Smart Key, para-brisas, proteções para punhos e kits de alarme, para maior personalização. O modelo estará disponível nas cores Branco Pérola Jubilee, Preto Metalizado Mate Gunpowder e Prata Metalizado Premium. //



APRESENTAÇÃO *KAWASAKI NINJA 7 HEV / Z 7 HEV*

# Verde por fora E VERDE POR DENTRO





A Ninja 7 HEV, e a Z 7 HEV, são os primeiros modelos híbridos de produção em série, que vão estar brevemente disponíveis para aquisição no mercado geral. Com estes modelos, a Kawasaki aproxima-se de uma nova era, unindo inovação e sustentabilidade sem abdicar do desempenho que caracteriza as suas motos.

**A** Ninja 7 HEV, e a Z 7 HEV estão equipadas com um motor de dois cilindros paralelos, refrigerado por líquido, com uma cilindrada de 451 cm<sup>3</sup> e um motor elétrico compacto que, em conjunto, formam um sistema híbrido capaz de alcançar uma potência máxima de 69 cavalos às 10.500 rotações por minuto, com um binário máximo de 60,4 Nm às 2.800 rpm.

Ambos os modelos disponibilizam três modos de condução, (SportHybrid, Eco-Hybrid e EV para curtas distâncias). No modo ECO-HYBRID, quando o veículo pára, o motor desliga-se automaticamente para poupar combustível, graças ao sistema Start/Stop. Além disso o Walk Mode, que inclui marcha-atrás, proporciona uma maior comodidade em manobras.

O equilíbrio entre desempenho e eficiência reflete-se nos consumos de combustível: 3,7 L/100 km no modo Eco-Hybrid e 4,0 L/100 km no modo Sport-Hybrid.

Com a tecnologia E-Boost, a aceleração é imediata e potente, enquanto a caixa automática de seis velocidades da Kawasaki, controlada eletronicamente, muda suavemente as mudanças sem ser necessário acionar a embraiagem. Como o acionamento das mudanças e da embraiagem hidráulica são realizadas pela moto, o motociclista pode focar-se no controlo do acelerador e no trânsito. Para quem preferir maior controlo, numa condução mais desportiva, há também a possibilidade de usar o modo manual, com mudanças engrenadas através de patilhas no guiador.



## APRESENTAÇÃO KAWASAKI NINJA 7 HEV / Z 7 HEV



### Z7 HYBRID

O design da Z7 Hybrid aposta num visual desportivo e futurista, acompanhado de funcionalidades práticas como o ecrã escurecido, tomada USB-C e assento elevado.

Tal como a Ninja 7 HEV, traz para o mercado uma nova combinação de tecnologia híbrida e desempenho desportivo, abrindo caminho para um futuro diferente na mobilidade de média cilindrada.

A ciclística foi pensada para garantir estabilidade e conforto. A suspensão dianteira conta com uma forquilha telescópica de 41 mm e a traseira utiliza um sistema Uni-Trak com amortecedor a gás ajustável. A travagem está assegurada por discos de 300 mm na frente e 220 mm na traseira, ambos com pinças de dois êmbolos.

O quadro, em treliça de aço de alta resistência, contribui para uma estrutura sólida, com um peso total de 225 kg. A altura do assento ao solo é de 795 mm, facilitando o acesso e o conforto, enquanto os pneus apresentam medidas 120/70 ZR17 na frente e 160/60 ZR17 na traseira.

### NINJA 7 HYBRID

A Ninja 7 Hybrid também está equipada com a mesma tecnologia híbrida da Z7 Hybrid que





possibilita uma aceleração comparável à de uma moto supersport de 1.000 cc, com um consumo extremamente baixo, equivalente ao de uma moto de 250 cc.. Este modelo, cujo design é marcado por linhas desportivas e um estilo futurista, também oferece os três modos de condução que permitem adaptar a moto às necessidades do condutor.

No que diz respeito à ciclística, a Ninja 7 Hybrid utiliza como base um quadro em aço de alta resistência que suporta uma forquilha telescópica com 41mm de diâmetro e um sistema traseiro Uni-Trak com amortecedor a gás que proporciona

ajuste da pré-carga da mola. O sistema de travagem está equipado com dois discos de 300 mm na dianteira e um disco único de 250 mm na traseira, e as rodas calçam pneus de medidas 120/70 ZR17 na dianteira e 160/60 ZR17 na traseira.

O peso total de 227 kg é mitigado com uma altura do assento ao solo relativamente baixa, de 795 mm. O estilo desportivo da Ninja 7 Hybrid é complementado por acessórios como viseira escurecida, tomada USB-C e assento traseiro elevado. //





## Novos painéis de instrumentos PARA MODELOS DE 2025

A KTM apresentou uma nova geração de painéis de instrumentos TFT que será integrada em vários modelos da linha de 2025. Com funcionalidades avançadas e uma estética moderna, estes ecrãs representam um salto tecnológico que promete melhorar a experiência de condução e reforçar a ligação entre o motociclista e a moto.

**A**s painéis estão disponíveis em dois formatos: o V80, vertical com 8 polegadas, e o H88, horizontal com 8,8 polegadas. Ambos têm uma resolução de 1280x720 e suportam 256 mil cores, garantindo imagens nítidas e detalhadas em todas as condições de luz.

Estes sistemas já foram confirmados para modelos como a KTM 1390 Super Duke GT, a 890 Adventure e a 890 Adventure R. Além disso, a esperada RC 990 e a renovada 390 Duke também beneficiarão desta tecnologia, demonstrando o empenho da marca em integrar inovação em diferentes segmentos.

Entre as características inovadoras, destaca-se o novo ecrã táctil compatível com o uso de luvas. Este sistema elimina a necessidade de botões físicos para funções como o aquecimento de punhos, assentos e os faróis auxiliares, sendo todas estas opções acessíveis por botões virtuais no ecrã. Além disso, o ecrã dispõe de revestimento anti-reflexo, anti-impressão digital e anti-brilho, que oferecem uma boa visibilidade sob diferentes condições.

A personalização é outro ponto forte. Os motociclistas podem escolher entre cinco layouts predefinidos, com a opção de dividir o ecrã para apresentar informações como navegação, atender chamadas ou música. O modo de navegação, agora

integrado no sistema, permite utilizar mapas offline, criar rotas e aceder a pontos de interesse, tudo sem depender de um smartphone.

O sistema CCU3.0, que suporta conectividade IoT com eSim, Bluetooth, Wi-Fi e antena GPS, oferece 32 GB de armazenamento e 3 GB de RAM, operando com o sistema Android Automotive. Este módulo não só facilita a sincronização com o smartphone, permitindo ouvir música e gerir contactos diretamente pelo painel, como também prepara o sistema para futuras atualizações over-the-air, inicialmente disponível apenas em concessionários.

O conjunto de comandos foi totalmente redesenhado, incluindo um botão dedicado para o modo de condução, joystick de cinco vias, botões de controlo de cruzeiro e outros ajustáveis. Todos os botões são retroiluminados, garantindo fácil localização em condições de pouca luz.

Estes painéis vão estreitar-se nos modelos topo de gama de 2025, mas a KTM já confirmou que a tecnologia será expandida para outras gamas no futuro.

Com os novos TFT, a KTM estabelece um novo padrão no mercado motociclístico, trazendo inovação para o centro da experiência de condução. Esta evolução marca o início de uma nova era para a marca, combinando tecnologia de ponta com o ADN "Ready to Race" que define a KTM. //





# Estética INOVADORA



A Yamaha revelou o conceito Y/AI, uma moto inspirada por inteligência artificial, com rodas futuristas que brilham no escuro, criada para a série de anime "Tokyo Override" da Netflix

**A** Yamaha Motor apresentou a Y/AI, uma superbike conceptual que combina inovações tecnológicas com um design ousado. Inspirada pela inteligência artificial, esta moto apresenta rodas sem raios e semitransparentes, que emitem uma luz azul enquanto circulam. A estrutura é também notável pela integração do motor num arco metálico que conecta as duas rodas, eliminando as carenagens tradicionais.

Este conceito resultou da colaboração entre a Yamaha e a Netflix, que solicitou à marca japonesa o uso de alguns dos seus modelos para a série de anime "Tokyo Override". A Yamaha não apenas forneceu dados 3D, imagens e gravações sonoras das suas icónicas YZF-R1 e VMAX, mas também combinou elementos desses modelos para criar a Y/AI.

Na série, que se passa numa Tóquio futurista

totalmente automatizada, a Y/AI surge como uma visão do que o motociclismo pode vir a ser daqui a 100 anos. A moto apresenta um quadro minimalista em forma de Y, com uma traseira abrupta e afunilada que reforça o estilo agressivo e progressivo. Este design geométrico contribui para uma estética inovadora e futurista.

Embora tenha sido criada para a série, a Yamaha produziu um modelo em escala real da Y/AI, que foi apresentado no Motor Expo 2024, em Banguedoque, entre 29 de novembro e 10 de dezembro. Além disso, a série também apresenta os modelos YZF-R1 e VMAX, que aparecem recriados com grande detalhe, graças ao suporte técnico e sonoro fornecido pela Yamaha.

Embora a Y/AI não esteja prevista para produção, ela mostra como a tecnologia e a imaginação podem definir o futuro do design de motociclos, servindo de inspiração para futuras gerações de modelos. //





# O primeiro kit elétrico

## APROVADO PARA SCOOTERS CLÁSSICAS

O Retrokit é o primeiro kit de retrofit homologado em Itália para transformar scooters clássicas, como a Vespa, em veículos elétricos, mantendo o design original.



**A** Retrokit desenvolveu uma solução prática e sustentável para dar nova vida a scooters históricas que se encontram atualmente inutilizáveis devido às restrições ambientais.

Este kit de retrofit permite substituir o motor a combustão por um sistema elétrico avançado, sem alterar o quadro ou a estética icónica destes veículos. Ideal para modelos como a Vespa dos anos 70, o kit preserva o charme do design clássico enquanto introduz tecnologia de ponta.

O kit é fornecido numa caixa de montagem, contendo todas as peças necessárias, instruções detalhadas e certificações. A instalação é rápida e simples: após adquirir o kit, basta levar a scooter a um instalador certificado. Após a conversão, o proprietário submete o veículo aos testes obrigatórios e obtém os documentos de homologação para circular legalmente como veículo elétrico.

Com autonomia e desempenho superiores aos

de outros veículos elétricos da mesma categoria, o Retrokit é uma solução inovadora e eficiente para quem deseja manter a autenticidade de uma scooter clássica enquanto adota um estilo de vida mais sustentável. O sistema já foi homologado em Itália, cumprindo as normas do Decreto Legislativo 141/2022, e garante conformidade com as regulamentações europeias.

Alex Leardini, fundador da Retrokit, sublinha a importância do projeto: “O meu desejo é reviver os veículos do passado com a tecnologia do futuro, dando nova vida às scooters históricas, agora inutilizáveis, com um aspecto sustentável e todo o encanto da época.”

O Retrokit não apenas permite aos entusiastas preservar as suas scooters vintage, como também promove uma mobilidade ecológica sem comprometer a autenticidade e o estilo italiano. Com esta solução, é possível aliar tradição e modernidade, trazendo um novo propósito a veículos com história e significado. //





# Conforto AUMENTADO

*HONDA NT1100*

A Turística mais acessível da Honda foi substancialmente revista para 2025 e ganhou novos argumentos que a tornam muito mais irresistível para quem quer percorrer longas distâncias.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Honda



» Galeria de fotos aqui



*"CARENAGENS REDESENHADAS E REFORMULADAS, COM LINHAS ACTUALIZADAS, MAIS ESTILIZADAS, DESTACADAS POR NOVAS LUZES DRL..."*

**A** Honda NT1100 é a prova de que, para fazer longas viagens em bom ritmo, com todo o conforto e segurança, mesmo com passageiro e bagagem e sem preocupações com a meteorologia, não é preciso gastar nenhuma fortuna.

Sobretudo com esta nova versão de 2025 que foi agradavelmente revista e que se prevê que seja um ainda maior sucesso de vendas, apesar de, desde a sua chegada ao mercado europeu em 2021, já ter vendido quase 20.000 unidades, das quais dois terços equipadas com a transmissão automática DCT. A sua popularidade e facilidade de utilização foram recentemente confirmadas com a revelação de que o modelo, com ligeiras alterações, vai chegar à América para servir nas diversas forças policiais dos Estados Unidos.

Para poder comprovar as melhorias que este

modelo encerra, aceitei o convite da Honda para estar presente em Málaga, na apresentação internacional deste modelo, aos comandos do qual, nos últimos anos, já tinha somado mais de meia dúzia de milhares de quilómetros, em diversas circunstâncias e condições.

Desde a apresentação internacional do modelo original, em 2021, nos arredores de Tarragona, numa posterior viagem de dois dias, por estradas secundárias entre o Porto e Madrid, e numa escapadela de uma semana de férias, percorrendo mais de 3000 quilómetros com passageiro, numa volta pelos Pueblos Blancos do sul de Espanha, além de uma participação no Lés-a-Lés de 2022, pude testar, poderia dizer até desfrutar, de ambas as versões, com e sem DCT.

Este novo modelo, além das carenagens redesenhadas e reformuladas, com linhas actualizadas, mais estilizadas, destacadas por novas luzes DRL de alto brilho, com os piscas





1084 CC  
102 CV  
15 000 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"OUTRA MELHORIA PRÁTICA E DE CONFORTO, DIGNA DE GRANDE DESTAQUE, CONSISTE NO NOVO **ASSENTO MAIS ERGONÓMICO**"

integrados, recebeu também alterações no seu motor bicilíndrico que, apesar de manter a cilindrada de 1084 cc, beneficia agora um significativo aumento de binário que se revela sobretudo nos médios regimes de rotação, graças a uma admissão revista e a uma cambota, pistões e bielas com novo desenho.

Mais importante ainda, a versão DCT recebe agora de série uma suspensão eletrónica da Showa, que permite otimizar o amortecimento em tempo real para todas as condições de condução, além de deixar afinar a pré-carga da mola traseira em movimento. Igualmente importante ainda é o facto de a embraiagem dupla passar agora a estar monitorizada por uma unidade de medição de inércia que inibe as passagens de caixa automáticas em inclinação.

A IMU de seis eixos também fornece um desempenho mais preciso do controlo de tração, regulável em três níveis, assim como do controlo anti-cavalinho (anti-wheelie), também com três níveis de intervenção, e do controlo de

descolagem da roda traseira sob travagem, além de proporcionar um melhor desempenho do ABS em curva. Os modos de condução, 5 no total, também estão sujeitos à influência da IMU, que adapta automaticamente os diversos parâmetros das ajudas eletrónicas a cada um deles.

Outras melhorias práticas e de conforto, dignas de grande destaque, consistem no novo assento mais ergonómico (apesar de, para os grandes viajantes, se recomendar o assento de conforto opcional que é substancialmente mais agradável), malas laterais com maior capacidade (25mm mais largas), agora ambas capazes de albergar um capacete digno do nome (graças a novas tampas que podem ser instaladas sem qualquer alteração nas NT1100 da primeira geração, conferindo-lhes a mesma capacidade) e um pára-brisas com a regulação em altura, num total de 167mm e em 5 posições, agora passível de ser facilmente feita em andamento, com apenas uma mão.

Menos impactante será a maior proteção providenciada pelo novo guarda-lamas dianteiro >>





que, com mais 150mm de comprimento na zona posterior, garante menos projeções de águas e sujidades para o motor e para os pés do condutor, fator não menos importante quando se pretende chegar à recepção de um hotel de luxo com uma aparência digna.

De todas estas modificações que a Honda fez à nova NT1100, talvez a mais notória seja o funcionamento do DCT. Ao aumentar a pressão de óleo no cilindro hidráulico da embraiagem, a Honda conseguiu reduzir o tempo de mudança de relação de caixa em cerca de 45%, tornando a condução ainda mais excitante. Ao mesmo tempo, o arranque e as manobras também beneficiam de uma resposta mais suave do acelerador, enquanto que, como já mencionei, a IMU inibe as passagens de caixa em curva, contribuindo para uma maior sensação de segurança. O aumento de binário nos regimes mais baixos também se reflete no DCT, pois promove uma menor necessidade de trocar de mudança.

A nova suspensão eletrónica contribui para um maior conforto, com menos afundamento da frente sob travagem e da traseira em aceleração, contribuindo para uma maior estabilidade, sobretudo em andamentos mais rápidos, e para um maior conforto e conveniência na hora de embarcar

*"DE TODAS ESTAS MODIFICAÇÕES QUE A HONDA FEZ À **NOVA NT1100**, TALVEZ A MAIS NOTÓRIA SEJA O FUNCIONAMENTO DO DCT. "*



passageiro e carga. Tal como na versão anterior a travagem não merece qualquer reparo, sendo potente na mordida e muito doseável na manete e no pedal.

Em termos de consumos de combustível, durante os 193 quilómetros que a rota desta apresentação me proporcionou, que foi tudo menos em ritmo de passeio, com muita estrada de montanha, muita curva e sessões de fotos, com muitos arranques e paragens, o computador de bordo registou um consumo de 5,7 litros, perfeitamente dentro do esperado, senão até espantoso.

Para os que estiverem na dúvida se a diferença desta nova versão justifica a troca do modelo anterior, eu diria que “nim”. Indiscutivelmente mais atraente e eficaz para os motociclistas que gostam de acelerar, o maior defeito da versão anterior não foi solucionado. No punho esquerdo continua a existir aquele descomunal conjunto de comandos, pouco ergonómico e de lógica complicada, difícil de memorizar e que por isso mesmo resulta pouco prático, tanto mais que continua sem retroiluminação dos botões, que seria bem-vinda em situações de condução noturna ou com chuva. Foi uma pena a Honda não ter aproveitado a oportunidade de instalar na NT o sistema que recentemente estreou nas Forza e X-ADV e que também está instalado na CB1000 Hornet, muito

mais ergonómico, lógico, discreto e iluminado.

Mas, por outro lado, quem estiver em busca de uma nova moto pronta para partir de viagem, sem qualquer limitação (desde que haja uma estrada que não necessita necessariamente de ser asfaltada), fácil de manobrar mesmo carregada e capaz de proporcionar um grande prazer de condução, encontra na nova NT1100 uma excelente solução, mais ainda se pretender levar passageiro. O amplo espaço para ocupantes e bagagem, o nível de accessorização, o conforto proporcionado pelo conjunto, seja pela aerodinâmica mais eficaz ou pela suspensão mais cómoda e de regulação mais prática, tendo em conta o preço de apenas 16.700€, tornam esta moto bastante apetecível. Os puristas, aqueles masoquistas que gostam das motos à antiga podem, no entanto, escolher a versão de transmissão clássica, com manete de embraiagem e caixa de velocidades convencional e que tampouco está equipada com a “modernice” da suspensão eletrónica, beneficiando ainda de um preço mais interessante de 15.000 euros.

A Honda disponibiliza ainda e dois “Packs” de acessórios URBAN e VOYAGE para simplificar a personalização da NT1100 ao gosto de cada utilizador. //





# Sem RODEIOS!

*KOVE 800 X PRO*

A Kove continua a navegar calmamente as turbulentas águas do preconceito, com a plena confiança nos ventos da sua boa ventura. Os seus produtos desafiam o mercado e provam-nos que existe a capacidade de fazer exactamente o que publico pede: -máquinas de aventura leves e potentes. Esta 800 X chega com grandes promessas...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





"AS FORMAS COMPACTAS E **BEM DIMENSIONADAS** SUGEREM UMA MOTO MAIS PRÓXIMA DAS 500/600CC..."

**A** Kove continua a navegar calmamente as turbulentas águas do preconceito, com a plena confiança nos ventos da sua boa ventura. Os seus produtos desafiam o mercado e provam-nos que existe a capacidade de fazer exactamente o que publico pede: -máquinas de aventura leves e potentes. Esta 800 X chega com grandes promessas...

Depois da 450 Rally, o mercado europeu ficou atento ao que a Kove conseguia fazer. A participação no Rally Dakar com resultados bastante encorajadores, catapultou o lançamento de uma - quase - rally réplica para os stands, por valores perfeita e agradavelmente absurdos em

relação à concorrência! Afinal não era só fogo de artifício de ano novo chinês, porque em seguida brindou-nos com o aparecimento de uma moto de aventura que apresenta valores de performance e de ciclística bastante interessantes.

E se, à primeira vista, parece apenas mais uma trail, ao declarar uma potência próxima dos 100 cv e um peso a cheio abaixo dos 190 kg, a marca chinesa comete ainda a ousadia de colocá-la no nosso mercado com um preço abaixo dos 10.000 €. Num segmento superpovoado, com máquinas que têm créditos firmados, o seu percurso para o sucesso não parece fácil mas a Kove 800 X tem argumentos muito interessantes para poder vingar.

Todo o interesse gerado nas nossas redes sociais (que servem justamente para isso, causar "ruído") nos dias em que a testámos, era demonstrativo de >>

799 CC

94,5 CV

9 899 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



que o público está atento, e que a Kove poderá ter nesta moto um produto potencialmente vencedor.

As formas compactas e bem dimensionadas sugerem uma moto mais próxima das 500/600cc do que propriamente das suas congéneres best sellers. Fomos habituados pelas marcas europeias e japonesas a acreditar que os 200 e poucos quilos seriam o limite físico para uma moto com 700/800 cc e eis que, de repente, aparece alguém a fazer desaparecer 15kg da equação. E esta Kove 800 X não mente, pelo menos na percepção daqueles que passam a perna por cima do seu assento. É esguia, sem ser demasiado alta (875 cm de altura do assento ao solo), e o centro de gravidade mostra-se bem distribuído, sem aquela sensação de pânico quando o grau de inclinação extra parece que nos vai atirar a moto ao chão quando a tiramos do descanso lateral.

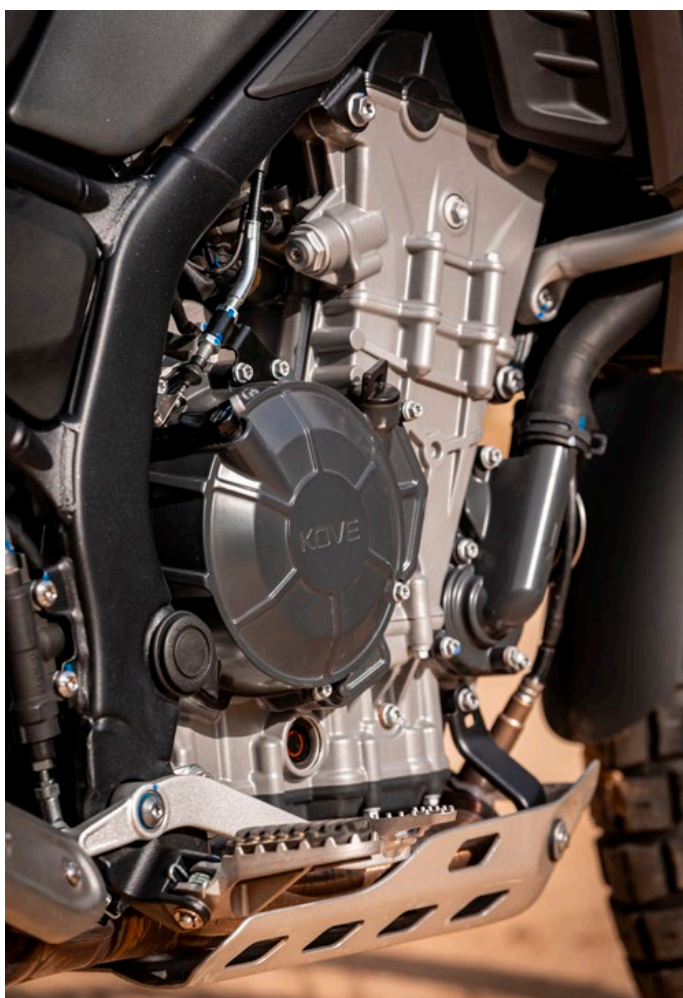
Continuando a explorar as suas valências encontramos suspensões da KYB com 240mm de curso, totalmente ajustáveis, amortecedor de direcção, protecção de cárter e crash bars, e uma electrónica específica para o off-road. Isto tudo para além das indispensáveis jantes de raios (de 21" na secção dianteira) ou do ecrã TFT vertical de 7" e design elegante. Os mínimos estão largamente cumpridos, parece-nos a nós! Mas para perceber se o objecto cumpria a função, tínhamos planeado umas valentes horas de estrada de serra, auto estrada e algum fora de estrada em pisos de exigências distintas.

Servidos por uma posição de condução confortável e um assento bastante razoável no mesmo aspeto, depois dos primeiros quilómetros os níveis de satisfação iam aumentando de



*"SERVIDOS POR UMA **POSIÇÃO DE CONDUÇÃO**  
CONFORTÁVEL E UM ASSENTO BASTANTE  
RAZOÁVEL NO MESMO ASPETO..."*







forma bem sustentada. A suspensão revelava um funcionamento eficaz (sem grandes vacilos nas transferências de massa) e fazia brilhar a ciclística numa condução mais empenhada. A travagem tinha a potência necessária para nos dar confiança quando queríamos aprimorar trajectórias e a caixa de velocidades era bastante precisa (não obstante uma embraiagem algo esponjosa...). No motor surgia a maior surpresa, ou melhor, rapidamente percebemos que existia uma familiaridade que nos transportava para outras máquinas que nos fizeram muito felizes.

Com o seu sotaque austríaco, os baixos e médios regimes apresentavam a atitude necessária para uma condução envolvente em qualquer situação, capaz de manter todo o seu fulgor até ao limitador, exuberante e nada discreto. Por outro lado, a fraca parametrização do acelerador começa a tornar-se num problema crónico nas novas máquinas vindas do extremo Oriente. Estamos em crer que serão as nossas normas europeias a dificultarem o processo de afinação mas, em todo o caso, é uma questão supostamente fácil de contornar. E se, nas secções mais reviradas, conseguimos evitar a sua brusquidão com o auxílio do travão traseiro,

*"ESTA TRAIL  
SENTE-SE DE FACTO  
**MUITO LEVE E**  
**ÁGIL** QUE, ALÉM DE  
UM MOTOR BEM  
ESPIGADO, ENALTECE  
UMA ACESSIBILIDADE  
SIMPÁTICA NA SUA  
ERGONOMIA"*



para não abrir a trajectória, no fora de estrada tivemos alguma dificuldade em sermos suaves no acelerador (sobretudo nas secções mais técnicas).

Tendo a noção de que esta é uma moto que se foca na sua função de percorrer os caminhos menos batidos e se, efectivamente, até gostámos bastante da sua dinâmica no asfalto, todo o equilíbrio geral seria posto à prova nos pisos com menos atrito. Tentando debelar um pouco o comportamento abrupto da injeção nos primeiros milímetros do punho direito, tentámos fazer uso dos mapas de motor disponíveis para ganhar algum controlo. O modo “Sport” faz-nos lembrar um verdadeiro motim estudantil (em 6a velocidade e bem próximos das duas centenas de km/h, se rodarmos punho ainda temos uma resposta explosiva...), e como tal, explorámos os modos “Rain” e “Eco”, que nos pareciam mais adequados no fora de estrada. Antes disso, ao desligarmos o ABS traseiro recebemos uma mensagem clara perguntando se o queremos fazer “para sempre”! Uma nota de apreço pela simplicidade de todo o processo de interação com o sistema, uma prova de que não é assim tão difícil descomplicar...

Em estradões de terra batida e alguma areia solta, o equilíbrio geral da Kove 800 X Pro

ajuda-nos a potenciar a diversão, e rapidamente nos encontramos a tentar desenhar previsíveis atravessadelas e a bloquear a roda traseira na entrada das curvas mais técnicas. Há aqui, de facto, um óptimo compromisso entre agilidade e potência, ao qual a boa distribuição de pesos não é alheia. Nos caminhos com pedra solta e alguns socalcos mais técnicos, tivemos mais dificuldade em sermos elegantes. A suspensão resolve estas questões, sem grandes dramas, mas existem claras diferenças, como entre ver uma cabra montanhesa ou um javali assustado a subirem uma ladeira...

Não duvidando dos valores declarados pela marca, temos a experiência necessária para reconhecer uma boa moto. E esta trail sente-se de facto muito leve e ágil que, além de um motor bem espigado, enaltece uma acessibilidade simpática na sua ergonomia. Estranhei o facto de não podermos ter uma decoração mais agressiva, apelando a um espírito mais extremista, mas depois de três dias aos seus comandos percebi o seu foco. A Kove 800 X quer surpreender-nos com a sua sincera aptidão para nos levar por maus caminhos. Há arestas por limar, claro, mas a base é francamente competente. Sem rodeios diríamos mesmo: entusiasmante! //

## EQUIPAMENTO

**Capacete** Nexx X.WED 3

**Fato** Alpinestars Venture XT

**Luvras** Alpinestars Corozal V2 Drystar

**Botas** Alpinestars XT-8 GTX





**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Novo ano, novos destinos

**A** medida que o ano se aproxima do seu fim, todos nós começamos a sonhar com as possibilidades que o próximo nos reserva. Onde desejamos ir? Como vamos explorar? E, acima de tudo, quais novas geografias que nos aguardam, cheias de promessas e encantos.

Sou, por natureza, uma otimista incurável. Acredito que, por essa vasta Europa, novas portas se abrirão e que, quem sabe, no próximo ano, teremos a oportunidade de visitar países como a Ucrânia, a Rússia, ou até mesmo a Síria, em tempos de paz e harmonia.

O Homem, com suas guerras e conflitos, tem fechado o mundo em que vivemos, sufocando sonhos, sob o peso de políticas cruéis. No entanto, mantenho a chama da esperança acesa, crente de que no próximo ano poderemos viajar serenamente pela Europa e Médio Oriente.

Atraída por algumas almas destemidas, sigo frequentemente os chamados "influenciadores" que me inspiram na construção da minha próxima aventura. São viajantes que, sobre duas rodas, cruzam fronteiras que outrora pareciam intransponíveis, mostrando que o mundo é um lugar vasto e repleto de histórias à espera de serem vividas.

Ao longo do tempo, também eu tive a oportunidade de quebrar algumas dessas barreiras que, antes, pareciam impossíveis. E, ao pisar esses novos terrenos, percebo que muitas das histórias que ouvimos são, de facto, ecos de um passado distante ou meros mitos que não refletem a realidade.

Claro que, ao aventurarmo-nos por novas geografias repletas de mistérios sejam eles ligados à segurança,

religião ou tradições é necessário agir com prudência. O bom senso e o conhecimento são as nossas melhores armas.

Assim, enquanto aguardo a abertura de novos horizontes no próximo ano, deixo algumas dicas para que sonhem, sim, mas com a responsabilidade que o momento exige:

**1. Explora com curiosidade:** Estuda a história e as tradições dos lugares que planeias visitar. Cada destino tem uma narrativa única que merece ser descoberta.

**2. Respeita as tradições:** Mesmo que possam parecer estranhas ou desadequadas, essas práticas são o coração de uma cultura. A nossa crítica, além de desnecessária, pode gerar dissonância e até comprometer a nossa segurança.

**3. Honra os locais sagrados:** Fronteiras, templos, memoriais e instalações militares são espaços que exigem respeito. Cuida para não deixar que a procura por uma selfie se sobreponha à reverência que esses lugares merecem, ou pior, te traga um desentendimento.

**4. Guarda as tuas opiniões:** A tua visão do mundo, por mais válida que seja, pode não se aplicar em todos os contextos. Ouve e aprende, cria laços e enriquece a tua experiência.

**5. Orgulha-te de ser português:** A nossa nacionalidade é um trunfo poderoso em qualquer geografia. Por isso, usa-a junto com o bom senso nas tuas interações.

Que o próximo ano nos traga um sopro de paz e nos permita explorar novos mundos. Estaremos prontos para colocar as malas nas motos e partir à procura de novas descobertas, sonhando com as infinitas possibilidades que a estrada nos oferece. //



\*CONCEBIDA PARA IR MAIS ALÉM

**T1002VX****DESIGNED TO  
GO BEYOND\***

A **T1002VX** foi concebida para aqueles que procuram ultrapassar os limites em todas as aventuras, repleta de conforto, tecnologia e performance. Alimentada por um motor V-Twin de 997 cm<sup>3</sup> posicionado a 80 graus, proporciona um desempenho excepcional, combinando potência e controlo em qualquer terreno. A sua avançada tecnologia de condução inclui modos de condução ajustáveis, suspensão KYB totalmente regulável e um sistema de travagem J.Juan com ABS comutável da Bosch, garantindo uma experiência de condução off-road segura e precisa. Além disso, o sistema Morbidelli Connect mantém-no constantemente ligado, transmitindo tranquilidade em todas as viagens. Para aqueles que querem conquistar o desconhecido e explorar sem limites, a **T1002VX** está pronta para exceder todas as expectativas.

Beyond the Ride

**MORBIDELLI**



# Aventura VERSÁTIL

O CAPACETE DE AVENTURA DA MARCA ALEMÃ APRESENTA TRÊS NOVAS DECORAÇÕES QUE PROMETEM CONQUISTAR OS MOTOCICLISTAS.

**A** SCHUBERTH lançou as novas decorações ATLAS para o seu modelo E2, o capacete de aventura que se destaca pela capacidade de adaptação a diferentes estilos de condução. Disponível em amarelo, azul e antracite, o E2 ganha uma nova personalidade que alia personalização e funcionalidade, apelando aos motociclistas que procuram design e desempenho em qualquer terreno.

O Schubert E2 é conhecido pela sua versatilidade, permitindo a utilização como capacete de aventura, integral ou modular, tudo num único modelo. Certificado pela norma ECE 22.06, este capacete foi projetado para oferecer conforto e segurança ao mais alto nível, com uma estrutura exterior em fibra de vidro reforçada com fibra de carbono, garantindo resistência e leveza.

Além disso, o E2 incorpora o sistema Anti-Roll-Off-System para maior proteção e apresenta uma pala ajustável desenvolvida em túnel de vento, garantindo estabilidade aerodinâmica e

redução de vibrações. A ventilação foi igualmente trabalhada ao pormenor, com entradas de ar eficientes e filtros substituíveis, adaptando-se tanto às condições de estrada como fora de estrada.

Outro destaque é o programa de ajuste individual, que permite personalizar o forro interior de acordo com o formato de cabeça do utilizador, oferecendo maior conforto.

O capacete está ainda pré-equipado para o sistema de comunicação SC2, que inclui colunas HD e antenas integradas para Bluetooth, rádio FM e tecnologia Mesh. Este sistema, fácil de instalar e configurar, garante uma experiência de comunicação avançada, com controlo de ruído, assistente digital e um longo alcance.

As novas decorações ATLAS do Schubert E2 já estão disponíveis nos distribuidores oficiais em Portugal, com tamanhos desde XS (53) a XXXL (65) e um preço de venda ao público recomendado de 829 euros. //



# 450NK *the* **EUROFIERRE**



## Ferozmente Urbana

Prática, ágil, fácil e agradável de conduzir, a 450NK é perfeita para enfrentar a selva urbana e curvas acentuadas. O seu ecrã TFT a cores de 5" garante uma interação e controlo totais. Tal como a sua variante desportiva 450SR, chegou para redefinir o conceito das motos de média cilindrada. Preparado?

PVP: 5.790€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.





# Proteção E ESTILO

A REV'IT! APRESENTA O BLUSÃO ARBOR H2O, UMA PEÇA PENSADA PARA OFERECER CONFORTO, PROTEÇÃO E ESTILO NAS DESLOCAÇÕES DIÁRIAS, MESMO EM CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS ADVERSAS.

**O** Arbor H2O destaca-se pelo design minimalista e sofisticado, com um corte curto, ideal para o ambiente urbano. A impermeabilização hydratex 3L garante que o motociclista se mantém seco em dias de chuva, enquanto o cordão na cintura proporciona um ajuste confortável e personalizado.

Este blusão combina praticidade e funcionalidade. Está equipado com três bolsos impermeáveis com fechos de correr, dois laterais e um no peito, perfeitos para guardar os objectos essenciais. Além disso, inclui um porta-cartões na manga esquerda, pensado para facilitar pagamentos rápidos. O interior da gola, revestido

com tecido suave, acrescenta um toque extra de conforto, tornando-o indicado para uso prolongado.

A segurança não foi esquecida. O Arbor H2O está equipado com protetores SEESMART nos ombros e cotovelos, com certificação de classificação AA, oferecendo proteção de alto nível. Detalhes refletivos posicionados à frente e atrás aumentam a visibilidade em condições de pouca luminosidade.

Com um forro térmico destacável, este blusão adapta-se facilmente a diferentes condições climáticas, tornando-se uma opção versátil para qualquer estação do ano. Está disponível em preto e nos tamanhos do S ao 3XL, por um preço recomendado de 429,99€. //



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

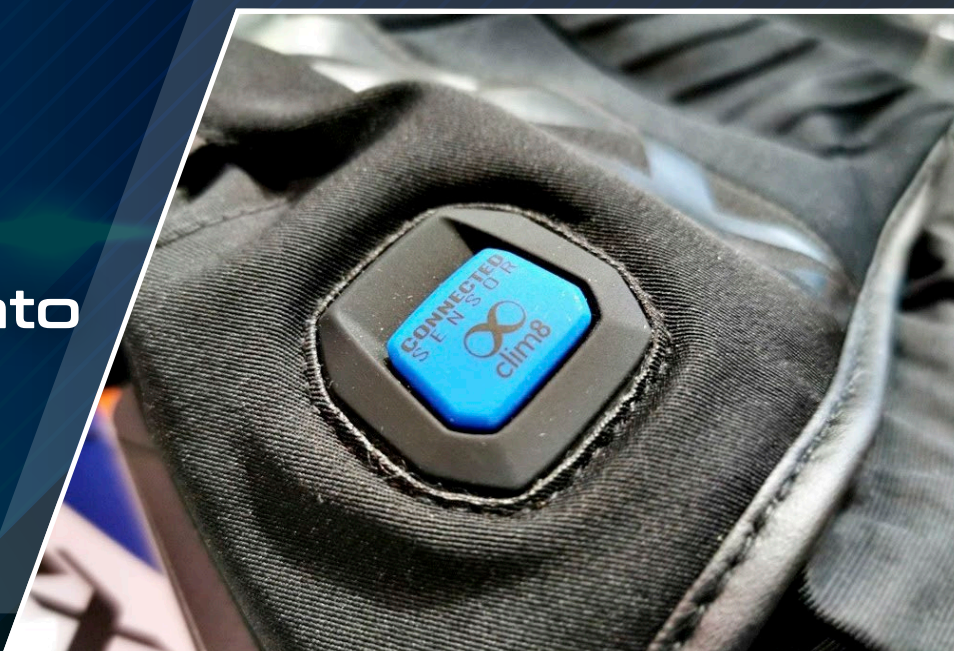


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**ANDAR DE MOTO**



# Design **APRIMORADO**

GIVI APRESENTA ATUALIZAÇÃO NO PÁRA-BRISAS AJUSTÁVEL, QUE COMBINA ESTÉTICA CONTEMPORÂNEA E TECNOLOGIA AVANÇADA PARA UMA CONDUÇÃO MAIS PROTEGIDA

O modelo AIRFLOW, um dos acessórios mais procurados da GIVI, ganha agora uma atualização importante tanto em termos de segurança como de design. Este pára-brisas ajustável, com spoiler deslizante em altura, foi redesenhado com linhas modernas e melhorias no sistema de fixação, sendo oferecido em versões universais e específicas para diferentes modelos de motos.

O AIRFLOW é reconhecido pela capacidade de ajuste vertical do spoiler, com uma amplitude de até 12 cm, o que permite adaptar a proteção conforme a altura do motociclista, melhorando a visibilidade em condições de chuva e reduzindo as turbulências.

Com o lançamento da nova versão, a GIVI aposta num design renovado e mais alinhado com o estilo atual das motos, apresentando linhas mais angulares e

um acabamento espelhado.

No que toca à segurança, a GIVI reforçou o sistema de fixação do spoiler, garantindo que este se mantém seguro em qualquer posição, além de ter adoptado arestas arredondadas no perímetro do pára-brisas para uma utilização mais agradável e segura. Os componentes de fixação e deslizamento foram também atualizados, sendo todos substituíveis em caso de necessidade.

O novo AIRFLOW está disponível em versão quase universal (AF49B), ao preço de 228,00 euros, compatível com motos que possuam guiador tubular de 22 mm. Para além disso, a GIVI disponibiliza versões específicas para modelos de motos específicos.

Para mais detalhes sobre compatibilidades ou outras informações, os interessados podem consultar o site da GIVI em Portugal. //



# NATAL BLUROOC

Válido até  
31 de Dezembro  
2024

## POUPA 300€\*

Limitado ao Stock existente



LEGEND  
125

2499€  
~~2799€~~



HUNT XC  
125

2799€  
~~3099€~~

\*Acresce despesas de legalização e transporte.

IMPORTADOR:

**MOTOXP**PERT

RECOMENDAÇÃO

**AMSOIL**

 [blurocmoto.pt/](https://www.facebook.com/blurocmoto.pt/)

 [bluroc\\_motorcycles/](https://www.instagram.com/bluroc_motorcycles/)





# Liberdade **DE MOVIMENTO**

COM CERTIFICAÇÃO AA E ELASTICIDADE QUE ACOMPANHA CADA MOVIMENTO, O BLUSÃO SURFACE É IDEAL PARA QUEM PROCURA EXPLORAR TRILHOS EXIGENTES EM CONFORTO E SEGURANÇA.

**C**oncebido para responder às necessidades de quem se aventura em terrenos exigentes, o Surface é construído com tecido PWR|Stretch em malha aberta, proporcionando máxima flexibilidade, e CORDURA ripstop, que garante durabilidade e resistência a rasgos e desgaste.

As proteções SEESMART, estrategicamente posicionadas nos cotovelos e ombros, oferecem proteção essencial, enquanto a possibilidade de adicionar um protetor de costas permite elevar a segurança para o nível AA.

O blusão Surface destaca-se também pela responsabilidade ambiental. O seu interior é

fornado com poliéster reciclado, reforçando o compromisso da REV'IT! com a sustentabilidade e a reutilização de materiais. Cada trilho percorrido torna-se assim uma oportunidade para o utilizador se conectar à natureza, sabendo que está a contribuir para um futuro mais sustentável.

Este modelo está disponível em três opções de cor - cinza-claro, castanho e preto - e em tamanhos que variam do S ao 4XL, garantindo um ajuste adequado para cada motociclista.

Com um preço de venda recomendado de 259,99€, o blusão Surface pode ser encontrado nos distribuidores autorizados da marca, prontos para aconselhamento especializado. //



**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, citadina 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**



# Proteção **FUNCIONAL**

A BMW MOTORRAD ANUNCIOU O LANÇAMENTO DAS BOTAS TREPTOW GORE-TEX, UMA NOVIDADE QUE ALIA FUNCIONALIDADE AVANÇADA, SEGURANÇA E UM DESIGN CLÁSSICO.

**F**abricadas numa combinação de pele e tecido, as Treptow GORE-TEX garantem resistência ao vento e à água através da membrana GORE-TEX, um material reconhecido pela sua durabilidade e eficácia. Adicionalmente, possuem um forro interno especial que ajuda a regular a temperatura, tornando-as adequadas para diferentes condições climáticas.

A segurança foi cuidadosamente considerada no desenvolvimento destas botas. Incluem proteções NP-Flex para os tornozelos, biqueiras e calcanhares reforçados. O cano de altura média e a sola Vibram perfilada asseguram uma excelente aderência nos apoios da moto. A sola é também resistente a óleo e gasolina, oferecendo simultaneamente conforto, seja em condução ou

ao caminhar.

Com um design pensado para facilitar o uso, as botas contam com uma alça no topo do cano para um calçar mais simples. O seu acabamento clássico permite que sejam usadas fora da estrada, combinando facilmente com calças de ganga ou casacos de pele. Assim, tornam-se uma opção prática e versátil para motociclistas que pretendem aliar segurança e elegância no dia-a-dia.

As botas Treptow GORE-TEX posicionam-se como uma escolha ideal para quem procura um equipamento de motociclismo que ofereça proteção, conforto e estilo intemporal. O preço das botas Treptow GORE-TEX ronda os 360 euros, dependendo do revendedor e de eventuais promoções. //

**SYM 700<sup>TH</sup>**  
Anniversary

**ADX 300**

**NOVIDADE!**



**ÁGIL NA CIDADE,  
LIVRE PARA A AVENTURA**

Preço de Lançamento: 4.999 € IVA incl



**SABE MAIS**



Campanha exclusiva de lançamento da nova SYM ADX 300 válida até 31 de janeiro de 2025, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar o concessionário oficial SYM.



[WWW.SYM.PT](http://WWW.SYM.PT)





# Novas DECORAÇÕES

O CAPACETE SMK GULLWING DESTACA-SE PELA SUA VERSATILIDADE E CONFORTO, E SURGE AGORA COM NOVAS DECORAÇÕES QUE COMBINAM FUNCIONALIDADE E DESIGN APELATIVO NUM CAPACETE MODULAR DE REFERÊNCIA.

**F**abricado em termoplástico de alta resistência, o Gullwing foi desenvolvido com técnicas avançadas de produção, garantindo robustez e durabilidade.

Homologado pela norma ECE 22.06 e certificado P/J, pode ser usado como capacete integral ou jet, adaptando-se a diferentes estilos de condução e preferências pessoais.

O conforto é uma prioridade. O sistema de ventilação eficiente, com entradas de ar no queixo e no topo, mantém o interior fresco, enquanto o ar quente é expelido pelo ventilador traseiro. Além disso, o modelo apresenta duas calotas de tamanhos diferentes, com EPS de densidade variável, assegurando uma ergonomia perfeita para maior proteção e comodidade. Os forros internos, confeccionados em material hipoalergénico e

respirável, são removíveis e laváveis, facilitando a manutenção.

A viseira do Gullwing destaca-se pelas suas dimensões generosas e resistência a riscos. Complementada por uma viseira interior escurecida e retrátil, proporciona uma adaptação rápida à luminosidade em diferentes condições. Para garantir visibilidade em dias frios, o capacete permite a instalação de uma lente Pinlock, que evita o embaçamento.

Disponível nas cores sólidas preto e branco, o SMK Gullwing tem um preço de 119,95€. Já as novas decorações estão disponíveis por 129,95€. Os tamanhos variam entre XS e XXL, permitindo uma ampla escolha para diferentes utilizadores.

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

UM NOVO QUADRO,  
UM NOVO MOTOR,  
UMA NOVA ERA!



**V-STROM 800**



**GSX-R 8R**



**GSX-S 8S**



QUAL É A TUA  
ALMA GÉMEA? →



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



**SUZUKI**



# Orientação PERFEITA

A GARMIN APRESENTOU O TREAD 2, UM EQUIPAMENTO CONCEBIDO PARA QUEM PROCURA EXPLORAR QUALQUER TERRENO COM CONFIANÇA.

**D**esenvolvido especificamente para motos, ATV, UTV e veículos side-by-side, o Tread 2 distingue-se pelo design robusto e funcional. Equipado com um ecrã tátil ultrabrilhante de 6 polegadas, o dispositivo oferece excelente visibilidade mesmo sob luz solar direta, e o seu ecrã tátil pode ser operado com luvas calçadas.

Com certificação IP67, garante resistência à água e ao pó, assegurando durabilidade mesmo nas condições mais exigentes. Inclui sensores integrados, como altímetro, barómetro, bússola e indicadores de inclinação e rotação, que fornecem informações complementares essenciais para enfrentar terrenos desafiantes.

A cartografia avançada é um dos principais atrativos do Tread 2. O dispositivo integra mapas topográficos em 3D para a Europa, Médio Oriente e África, além de trilhos de neve específicos para países como Finlândia, Noruega e Suécia.

Oferece também imagens de satélite de alta resolução, descarregáveis via Wi-Fi, permitindo uma visualização detalhada dos terrenos. Para percursos em estrada, os mapas City Navigator garantem uma navegação eficiente.

Um acessório opcional, o controlador de guiador, está disponível para aquisição em separado e permite operar o GPS de forma intuitiva, mantendo as mãos no veículo. Este acessório é também resistente às condições adversas, sendo ideal para aventuras ao ar livre.

Para maior segurança, o Tread 2 é compatível com dispositivos inReach, permitindo comunicação via satélite, envio de mensagens SOS e rastreamento em tempo real, mesmo fora da cobertura de rede.

Já disponível, o Tread 2 tem um preço recomendado de 699,99 euros, enquanto o controlador de guiador custa 149,99 euros. Mais informações estão disponíveis no site oficial da Garmin. //



aprilia®

# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



## APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

\* Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.690€, entrada inicial obrigatória: 3.776€ + 47 mensalidades: 125€, última mensalidade: 4.441,50€. Montante Financiado: 8.914€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,6%, MTIC: 10.598,39€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/08/2022**, para a Aprilia Tuareg, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal registada junto do Banco de Portugal sob o número 848. Informe-se no 217219000 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. Conceição Machado, Sociedade de Comércio de Automóveis, Lda é intermediário de crédito a título vinculado e sem carácter de exclusividade, registado junto do BdP sob o n.º 4050 e todos os concessionários aderentes a esta campanha Aprilia são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

ENTRADA INICIAL	ÚLTIMA MENSALIDADE	MENSALIDADE
3.776€	4.441,50€	125€
TAEG	MONTANTE FINANCIADO	PRAZO [MESES]
6,6%	8.914€	48



# Resistentes E IMPERMEÁVEIS

AS K'RUGGED AV07 SÃO MALAS LATERAIS IMPERMEÁVEIS, IDEAIS PARA MOTOS DE ENDURO E MAXI ENDURO.

**A**presentadas em pré-estreia no Salão de Milão, as K'RUGGED AV07 são uma nova adição à linha de acessórios da KAPPA, desenvolvida especialmente para o segmento de enduro e todo-o-terreno. Estas malas laterais combinam uma estrutura externa resistente com um saco interno impermeável, criando um sistema de dois componentes que garante máxima proteção contra impactos, lama, pó e intempéries. A resistência e durabilidade dos materiais utilizados asseguram um desempenho elevado em condições adversas.

Cada mala tem uma capacidade de 27 litros, totalizando até 54 litros por par. São compatíveis com o sistema de fixação rápida MONOKEY, que permite montagem e desmontagem em segundos

em suportes laterais tubulares disponíveis para a maioria dos modelos de motos no mercado.

A construção das AV07 utiliza materiais de alta resistência, como poliéster 1680D com revestimento PU, placas de polipropileno (PP) para reforço traseiro e EVA nas laterais e na frente. O saco interno, fabricado em Tarpaulin, é totalmente impermeável, com classificação IPX5, garantindo resistência a chuvas intensas e condições extremas.

O design inteligente das K'RUGGED AV07 inclui um fecho enrolável (Roll Top) que protege o conteúdo contra a entrada de água, uma válvula de libertação de ar que facilita a compactação da carga, alças ergonómicas para transporte prático e elementos refletivos que aumentam a visibilidade

em condições de pouca luminosidade. O sistema de bloqueio Security Lock pode ser configurado para utilizar a mesma chave da Top Case e da Toolbox da moto, através dos kits SL102, SL103 ou SL105.

Estas malas foram desenhadas para se adaptarem perfeitamente às motos de enduro e maxi enduro, garantindo que, mesmo quando carregadas, não interferem com o escape da moto nem ficam expostas aos respetivos gases. Adicionalmente, a capacidade de carga pode ser ampliada com os modelos K'RUGGED AV05, ideais como complemento lateral para viagens mais longas ou aventuras mais exigentes.

As dimensões das AV07 foram pensadas para maximizar a funcionalidade sem comprometer o design. Cada mala mede 43 cm de comprimento, com uma altura ajustável até 60 cm e largura de 40 cm, pesando apenas 0,65 kg cada, além dos 2,4 kg da placa de fixação. Esta combinação de leveza e resistência faz das K'RUGGED AV07 a escolha ideal para quem procura funcionalidade e segurança em aventuras de longo curso. //



 OXFORD

## OXIMISER PRO 5000

SISTEMA AVANÇADO DE GESTÃO DE BATERIAS

RESISTENTE À ÁGUA  
IP65



CARREGAMENTO AUTOMÁTICO  
DE 8 FASES



COMPATÍVEL COM VÁRIOS  
TIPOS DE BATERIA





# Leves e CONFORTÁVEIS

AS TCX NALBAK WP FORAM DESENVOLVIDAS PARA ENFRENTAR TODAS AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS, GARANTINDO CONFORTO E PROTEÇÃO TANTO EM CIMA DA MOTO COMO FORA DELA.

**A**s TCX Nalbak WP destacam-se pela integração da membrana T-DRY, livre de PFAS, que assegura impermeabilidade e respirabilidade, mantendo os pés secos mesmo nos dias mais húmidos. A segurança é garantida pelas proteções D30 nos tornozelos.

A sola Groundtrax, com perfil desportivo, oferece excelente aderência e estabilidade, enquanto a entressola injetada em EVA proporciona amortecimento superior para conduzir ou caminhar. Para maior flexibilidade e segurança, a entressola Zplate combina rigidez transversal com flexibilidade longitudinal. A palmilha Ortholite X40 completa o conjunto, promovendo respirabilidade e conforto durante o uso prolongado.

Concebidas para uso diário durante o outono, inverno e primavera, estas botas foram pensadas para quem procura proteção e conforto sem

abdicar de estilo. A qualidade de construção reflete o compromisso da TCX em oferecer produtos de qualidade para todos os motociclistas.

Disponíveis em preto, nos tamanhos 38 ao 48, as Nalbak WP têm um preço recomendado de 179,00€. Informações adicionais podem ser obtidas junto aos distribuidores autorizados TCX. //





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



## Conforto URBANO

A TCX APRESENTA AS NOVAS IKASU 2 WP WMN, BOTAS CERTIFICADAS QUE COMBINAM PROTEÇÃO, CONFORTO E ESTILO, IDEAIS PARA O DIA-A-DIA EM AMBIENTE URBANO.

**A**s botas IKASU 2 WP WMN da TCX destacam-se pela leveza e pelo conforto, aliados à proteção que caracteriza a marca. A membrana T-Dry, livre de PFAS, garante impermeabilidade mesmo nos dias mais húmidos, mantendo os pés secos e respiráveis, mesmo durante o inverno.

A sola Groundtrax foi projetada para proporcionar excelente aderência nos pontos de apoio, além de maior sensibilidade ao conduzir. Já a inserção ZPlate oferece conforto ao caminhar, acompanhando os movimentos naturais do pé e protegendo contra compressões laterais em caso de quedas.

Para maior segurança, as botas incluem proteções D30® nos maléolos, que combinam proteção e liberdade de movimento. O fecho de correr e o velcro asseguram um ajuste rápido e

personalizado, garantindo praticidade e conforto no uso diário.

As IKASU 2 WP WMN estão disponíveis em preto, nos tamanhos 35 ao 42, com um preço de venda ao público recomendado de 179,00€.

Para mais informações e aconselhamento, contacte um distribuidor autorizado TCX. //





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**novas**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



# A mochila QUE RESISTE A TUDO

A MALLE REVELA A NOVA COLEÇÃO MALLE EXPEDITION, UMA LINHA DE MOCHILAS FEITAS À MÃO, PROJETADAS PARA ENFRENTAR AS CONDIÇÕES MAIS ADVERSAS, IDEAL PARA MOTOCICLISTAS QUE VALORIZAM DURABILIDADE E ESTILO.

**A** medida que os limites dos motociclistas se alargam, as exigências das mochilas que os acompanham também aumentam. A nova Coleção Malle Expedition foi desenvolvida para corresponder a estas exigências, utilizando materiais de alta qualidade e um design inovador que dá prioridade à funcionalidade e à resistência.

Cada mochila é confeccionada com lona impermeável preparada para expedições, zípers

à prova d'água, membranas impermeáveis e robustos componentes em couro. Este design não só assegura que os conteúdos permaneçam secos e protegidos, mas também confere uma estética intemporal e utilitária, perfeita para aventuras tanto em estradas como fora delas.

Durante o processo de pesquisa e desenvolvimento, cada nova mochila foi rigorosamente testada em condições reais. A equipe da Malle levou os novos designs a cada Malle Rally na Grã-Bretanha, atravessou os Alpes



e completou uma viagem de 8851,37 quilómetros de Londres ao Nordkapp, no topo do Ártico, e volta. Esses testes exigentes demonstraram que as mochilas são não apenas leves e resistentes, mas também extremamente duradoras, tornando-as ideais para viagens diárias e expedições globais.

As mochilas da Coleção Malle Expedition incluem características como forro acolchoado, alças de ombro ergonómicas e ajustáveis, e múltiplos compartimentos para manter os bens pessoais organizados. As suas capacidades flexíveis e design robusto garantem que cada peça possa suportar as exigências dos motociclistas modernos.

Os entusiastas de motos podem recordar o sucesso do Malle Canyon Portugal, que recentemente celebrou o espírito de aventura e a cultura do motociclismo em Portugal. Agora, com a nova Coleção Malle Expedition, a Malle continua a oferecer produtos que prometem não apenas estilo, mas também resistência e funcionalidade. //



# TX-PRO

 ITALIAN DESIGN

**PINLOCK 70**  
MaxVision™ | Included



distribuidor oficial



**LUSOMOTOS**  
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



# Turístico-DESPORTIVO

A BRIDGESTONE ANUNCIOU O BATTLAX SPORT TOURING T33, UM NOVO PNEU RADIAL DE TURISMO DESPORTIVO QUE ESTARÁ DISPONÍVEL EM JANEIRO DE 2025, PROMETENDO UMA QUILOMETRAGEM 47% SUPERIOR AO T32 .

O BATTLAX T33 foi desenvolvido com um novo composto de alta durabilidade e um desenho de piso otimizado, que aumentam a resistência ao desgaste e garantem uma condução fiável em diversas condições. O pneu da frente incorpora uma Tela Cruzada, que melhora a estabilidade e a aderência em curvas, enquanto o pneu de trás apresenta a construção MS-Mono Spiral, proporcionando flexibilidade e adaptabilidade a motos de diferentes portes.

A Bridgestone tem como objetivo melhorar a experiência do motociclista em longas distâncias. Com isso em mente, o BATTLAX T33 foi projetado para oferecer conforto e segurança, permitindo que os motociclistas possam explorar estradas

com confiança. A marca destaca que o novo modelo mantém o excelente desempenho em piso molhado do T32, enquanto as melhorias no desempenho em piso seco proporcionam uma condução ainda mais segura e controlada.

A gama inicial incluirá 10 medidas, quatro para os pneus da frente e seis para os pneus de trás, com planos para lançar mais cinco medidas em 2026. A Bridgestone reafirma o seu compromisso em fornecer produtos premium que atendem às necessidades dos motociclistas, elevando a confiança e o prazer na condução. O BATTLAX T33 promete ser uma excelente escolha para quem procura qualidade, desempenho e segurança nas suas viagens, apoiando uma cultura de motociclismo segura e agradável. //

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



# Quilómetros DE PRAZER

Três dias de mototurismo espetacular organizados pela Ducati, em que os participantes puderam desfrutar do prazer de andar de moto pelas estradas e paisagens incomparáveis do sul de Portugal e Espanha.

**A**s vinhas de Beja, as estradas montanhosas do Algarve e as serras andaluzas até chegar a Sevilha acolheram esta aventura exclusiva que juntou a paixão pelas motos e pela descoberta, tanto em casal como com amigos.

O Monchique Resort Spa tornou parte importante desta rota que os participantes puderam seguir através de um Roadbook fornecido pela organização, tanto em formato tradicional como digital. Além disso, os participantes eram seguidos pela organização em tempo real, através através de um rastreador e da aplicação Team Track, além de haver carrinhas de apoio para qualquer eventualidade.

Cada um dos três dias do evento brindou os participantes com cerca de 400 quilómetros percorridos por estradas sinuosas e paisagens espetaculares.

No último dia, os participantes percorreram a fronteira natural do rio Guadiana para entrarem na Andaluzia, percorrendo as suas serras até chegar a

Sevilha. Sevilha foi o ponto final desta experiência única através de uma rota espetacular onde os participantes puderam desfrutar das motos entre amigos e ducatas.

Uma rota motorurística muito bem conseguida, que apesar de estar aberta a todas as marcas de motos, com uma cilindrada superior a 250 c.c., registou uma presença de 80% de motos Ducati.

O Andar de Moto esteve presente e destaca pela positiva o elevado nível da organização e o trabalho investido na elaboração das rotas.

Aos comandos de uma Ducati Multistrada V4 Rally, tivemos mais do que oportunidade de apreciar e desfrutar do potencial do seu motor V4 Granturismo, do refinamento da ciclística e da capacidade de controlo que o pacote eletrónico disponibiliza. Isto além do conforto e da ergonomia.

Mas tudo isso é tema para outra oportunidade. O Teste da Multistrada V4 Rally está a caminho! E... se puder, não perca a próxima edição do Ducati Dos Mares! //





# As origens

O virar do século trouxe uma onda nostálgica e revivalista transversal à sociedade. As motos não foram exceção. O culto das neo-clássicas resgatou para a superfície outro fenómeno enterrado há décadas na memória da história motociclística: a cultura Café Racer. Propomos, neste primeiro artigo, uma viagem às suas origens.

**A** cultura Café Racer (CR) é o reflexo de uma geração. Como qualquer moda motociclística, espelha acontecimentos, circunstâncias ou outros movimentos da sociedade que acabam por ganhar expressão própria no ambiente das duas rodas.

Para compreender por inteiro o fenómeno temos de perceber o ambiente social que o rodeou e, para isso, recuar à segunda metade da década de 1940, ao após II Guerra Mundial, e até saltar um continente, apesar da cultura CR ser, eminentemente, uma criação britânica dos anos 1950 e 1960.

Após a conclusão do grande conflito, a realidade das sociedades de alguns países era diferente. Bem diferente. Nos Estados Unidos a economia disparou rapidamente e a população prosperava, mas na Europa havia que reconstruir países inteiros. A Grã-Bretanha que, à parte os bombardeamentos do 'Blitz' (7 de setembro de 1940 a 11 de maio de 1941) não tivera destruição no seu próprio território, estava, no entanto, bastante abalada, com uma dívida recorde em percentual do PIB. A recuperação, na 'Velha Albion', seria segura, mas lenta.

A imensa multidão de desmobilizados e todos os jovens que cresceram durante o período difícil da Guerra, marcado por racionamentos e privações de toda a espécie, iriam arregañar as mangas e reconstruir o país. A

procura de diversão e entretenimento viria a resultar no despontar de uma nova geração de jovens ávida de novas e fortes emoções. Havia no ar uma modernidade a despontar. Nas artes – em especial na música com o 'boom' do Rock'n'Roll – e nos costumes.

Ao contrário do que aconteceu nos Estados Unidos, os 'motos clubes' não despontaram no Reino Unido da mesma forma. Em 1953, a estreia na América do filme 'O Selvagem' (The Wild One) de Laszlo Benedect veio potenciar a imagem de 'gangue' e malfeitoria associada aos motociclistas e fomentar o aparecimento de muitos clubes à imagem dos do(s) filme(s). O filme protagonizado por Marlon Brando e pela sua Triumph Thunderbird (curiosamente uma moto inglesa) esteve proibido em Inglaterra até 1962, em nome da ordem e dos bons costumes... praticamente uma década! Os blusões negros, as motos alteradas, a procura de pose e atitude conheceria toda uma outra abordagem deste lado do oceano, entrando por outras portas e desembocando noutros caminhos. Enquanto nos Estados Unidos os motociclistas (estes motociclistas) eram sobretudo jovens à procura de integração e pertença, desempregados ou com trabalhos precários e temporários, no Reino Unido é formada por uma juventude com emprego fixo. Porém, com uma raiz comum: a afirmação da rebeldia, de um novo pensar e estar, perante a ordem e a tradição (e não havia sociedade mais tradicionalista que a britânica). >>



Uma nova classe de motos e motociclistas iria despontar nos anos 50 em Inglaterra os Cafe Racers

Um pequeno café de estrada (aqui na versão original que seria destruído durante o 'Blitz') viria a tornar-se o berço de uma nova cultura urbana



### NASCIDOS NAS FÁBRICAS E OFICINAS

Com os horrores da guerra para trás e a necessidade de 'construir uma vida nova', milhares de jovens abandonavam cedo a escola e ingressavam no mundo laboral, principalmente para ajudar à subsistência das suas famílias. Tanto no campo como na cidade. De 1947 a 1972, os 15 anos marcavam a idade (média) para um jovem britânico trocar as carteiras da escola por uma atividade profissional. Simultaneamente, a necessidade de transporte e deslocação quotidiana crescia, mas a sociedade não produzia ainda a riqueza suficiente para uma família da classe média adquirir um automóvel. Até ao lançamento do Mini, em 1959, a moto era proficuamente utilizada para esse fim, incluindo por essa nova geração de utilizadores que a tornariam, para além de veículo de transporte, meio de recriação e alvo de dedicado entusiasmo.

Um aspeto poucas vezes tido em conta quando se fala da cultura Café Racer é o da origem social dos seus impulsionadores. Não negando a evidência da existência de exceções – afinal de contas, adquirir uma moto de elevada cilindrada (500cc) não era para todas as bolsas – a moda Café Racer nasce entre os 'miúdos' da classe trabalhadora: empregados fabris, mecânicos, artífices, filhos da baixa classe média e de operários. A sua diversão eram as saídas de sábado à noite, pululando pela cidade e pelos cafés das estradas circulares das grandes metrópoles, ou encontrando-se para assistir às competições mais populares. O Speedway, por exemplo, conheceu nesta época grande projeção. A jornada Final da temporada de 1946 realizou-se em Wembley



**Normalmente conhecedores de mecânica, os Cafe Racers transformavam as suas motos, aligeirando e efetuando pequenas transformações para as tornar mais rápidas e ligeira**

perante 85.000 espectadores pagantes... consta que mais de 20.000 entusiastas não conseguiram bilhete, mas que não deixaram de se concentrar na área. Nem todos eram motociclistas. Ainda.

A não mais de um quilómetro de Wembley, num local conhecido de camionistas e homens cujas profissões os obrigava a viajar constantemente, junto a uma estação de serviço em plena Estrada Circular Norte da cidade de Londres, um café chamado 'Ace' viria a ser o símbolo maior de uma cultura que nele (praticamente) nasceu, morreu e ressuscitou enquanto ícone e prática de todo um movimento cultural.

Sobre o qual falaremos na segunda parte deste artigo. //



# ENDLESS EVOLUTION



## C5



[WWW.GOLDENBAT.PT](http://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**



# A aventura VAI COMEÇAR

A Arábia Saudita acolhe pela sexta vez a mais importante prova de todo o terreno, o Rali Dakar. A partida será dada em Bisha a 3 de janeiro e a prova terminará no dia 17 em Shubaytah, após 14 dias de competição repartidos por 12 etapas.

Texto: Vitor Sousa

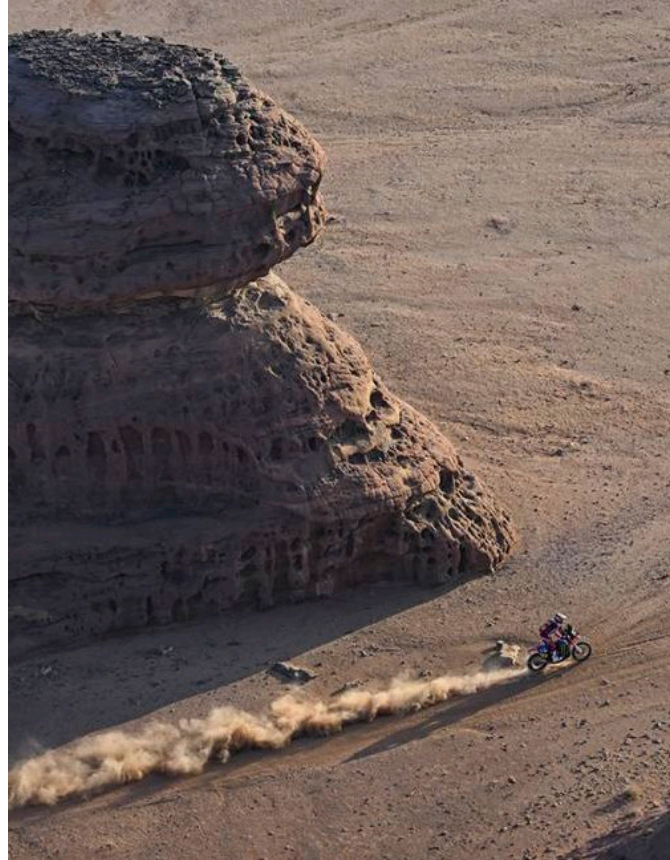
**A** prova de 2025, organizada como habitualmente pela Amaury Sport Organisation (A.S.O.) contará com um total de 353 concorrentes, com as motos a serem a categoria mais representada através da presença de 136 'motards'. Entre eles quatro portugueses: Sebastian Buhler (Hero), Rui Gonçalves (Sherco), António Maio (Yamaha) e Bruno Santos (Husqvarna).

O percurso desenrola-se na vasta região de Rub'al Kahli (também conhecida por Empty Quarter), um deserto de 650.000 km<sup>2</sup> no coração do terço sul da península arábica. Haverá uma etapa maratona de 48 horas, ao longo de 950 km. Cinco etapas terão percursos distintos para carros e motos. Num percurso com muitas dunas, a organização promete mais navegação do que nas edições anteriores.

**FAVORITOS? NINGUÉM SABE...**

Se as motos se dividem em duas categorias – RallyGP e Rally2 – já os participantes repartem-se por várias classes e sub-classes. As classes principais são três, com destaque para os 'Dakar Legends', pilotos com 10 ou mais participações na prova. Para além destes, teremos os 'Rookies' que, como o nome indica, participam pela primeira vez no Dakar e ainda os 'Originals by Motul', a categoria que anteriormente se chamava 'Malle Moto', uma classe maratona com limitações na assistência técnica. Há ainda sub-classes para Veteranos, Jovens e Senhoras.

Difícil será apontar favoritos, embora, com naturalidade, os principais candidatos saiam de um lote que integra as máquinas de fábrica da categoria RallyGP, num esperado duelo Honda-KTM com a Hero a arbitrar...



A Honda venceu no ano passado, com Ricky Brabec, e volta a apresentar-se com uma formação de respeito. O norte-americano, vencedor em 2020 e 2024, ainda a recuperar de uma lesão sofrida no Rali de Marrocos, lidera um grupo que inclui ainda o experiente Pablo Quintanilla, o compatriota Skyler Howes, Adrien Van Beveren (Brabec, Quintanilla e Beveren são 'Dakar Legends') e Tosha Schareina (vencedor em Portugal este ano), na equipa oficial Monster Energy Honda HRC, aos comandos das CRF 450 Rally.

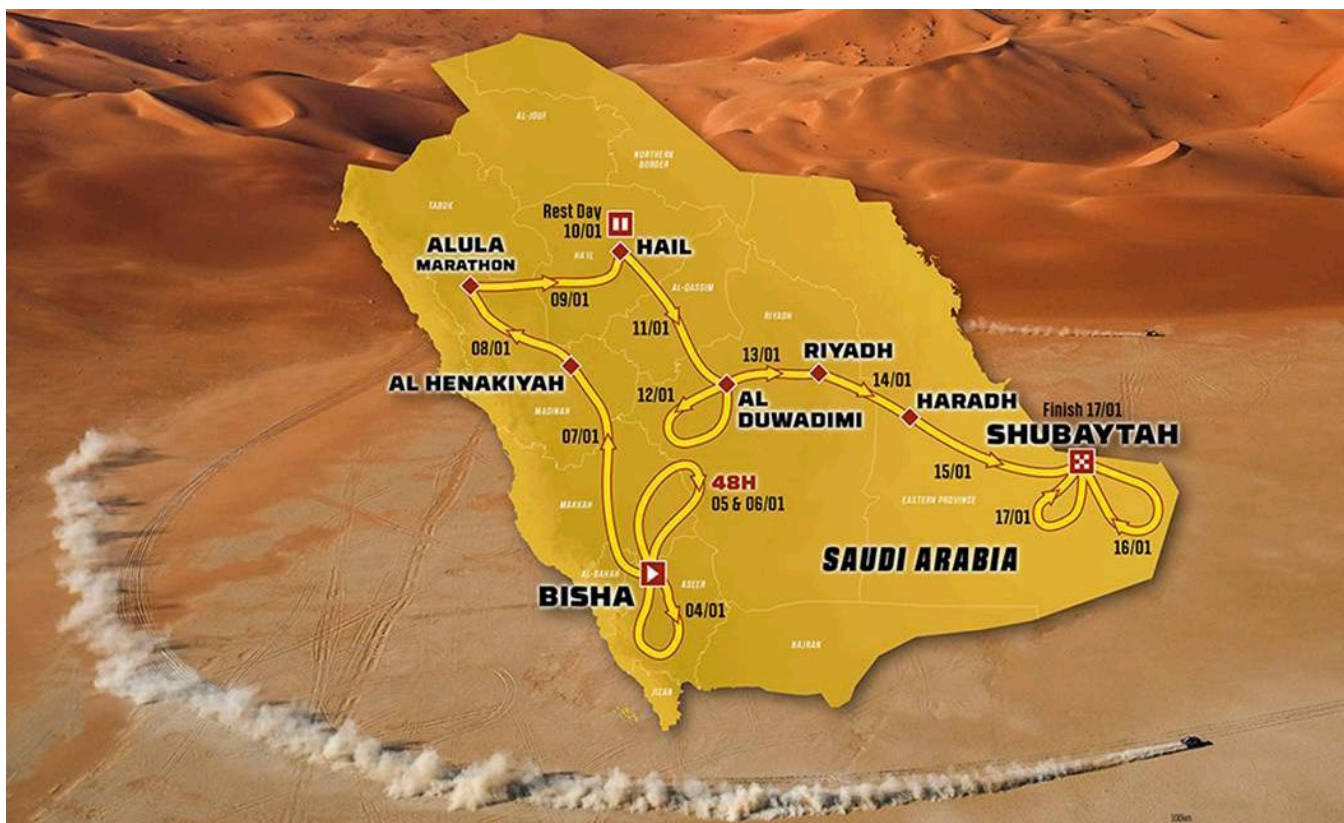
A Hero Motorsports Team Rally ostenta o nº 1 na 450 Rally de Ross Branch. A marca conta ainda com a veteranaria de José Ignacio Cornejo e com o luso-alemão Sebastian Buhler.

A sempre temível Red Bull KTM Factory Racing apresenta Daniel Sanders (recente vencedor do Rali de Marrocos), Kevin Benavides (vitorioso no Dakar em 2023 e 2021, mas com uma temporada de 2024 muito marcada pelas lesões) e Luciano Benavides.

A Sherco Rally Factory leva Lorenzo Santolino e o 'tuga' Rui Gonçalves à procura de um lugar no Top-5, e a Kove aposta em Mason Klein, enquanto a única Yamaha inscrita em RallyGP é da de António Maio, pela Franco Sport Yamaha Racing Team, naquela que é a sexta participação do oficial da GNR nesta corrida.

Bruno Santos, meritório segundo classificado entre os Rookies de 2024 no Dakar, regressa com esperanças renovadas, alinhando nas Rally2 aos comandos de uma Husqvarna 450 Rally Replica.





## O percurso

### PRÓLOGO - 3 DE JANEIRO

**Início:** Bisha **Fim:** Bisha

**Distância total:** 79 km

**Especial:** 29 km

O rali começa com um prólogo de 29 km nos arredores do acampamento de partioda do Dakar, em Bisha. Os pilotos irão correr em pistas largas de cascalho, e os 10 primeiros colocados em todas as categorias poderão escolher as posições de largada para a primeira etapa completa do dia seguinte.

### ETAPA 1 - 4 DE JANEIRO

**Início:** Bisha **Fim:** Bisha

**Distância total:** 500 km

**Especial:** 412 km

As dunas ainda não estão na paisagem, mas esta etapa especial cronometrada de 412 km apresentará quase todos os outros tipos de terreno imagináveis.

### ETAPA 2 - 5 E 6 DE JANEIRO (etapa cronometrada de 48 horas)

**Início:** Bisha **Fim:** Bisha

**Distância total:** 1.057 km

**Especial:** 965 km

A etapa cronometrada de 48 horas é uma novidade no rali. Serão mais de 1.000 km em dois dias. A caravana entrará na etapa na manhã de 5 de janeiro e, quando o relógio marcar 17h, os concorrentes deverão parar na área de descanso mais próxima, num total de seis espalhadas pelo percurso. Na manhã de 6 de janeiro, partem para um troço cronometrada de 965 km.

### ETAPA 3 - 7 DE JANEIRO

**Início:** Bisha **Fim:** Al Henakiyah

**Distância total:** 845 km

**Especial:** 496 km

O rali sai de Bisha e segue para norte, em direção a Al Henakiyah. O início do percurso é muito técnico e exigente para as motos. Depois, a velocidade aumenta à medida que os pilotos vão chegando ao novo ponto de descanso.

### ETAPA 4 - 8 DE JANEIRO (maratona - parte 1)

**Início:** Al Henakiyah **Fim:** AlUla

**Distância total:** 588 km

**Especial:** 415 km

Não dá pra descansar numa prova como o Dakar. No dia 8, os pilotos encaram a primeira metade da etapa maratona desta edição nos espetaculares desfiladeiros de AlUla. E não podem esquecer o kit de ferramentas. Nessa fase não há assistência técnica.

## ETAPA 5 - 9 DE JANEIRO (maratona - parte 2)

**Início:** ALUla **Fim:** Hail

**Distância total:** 491 km

**Especial:** 428 km

A segunda fase da etapa maratona segue na estrada para Hail, com uma mistura clássica de trilhos de areia e de rochas à medida que o rali se aproxima de meio caminho.

## DESCANSO - 10 DE JANEIRO

**Local:** Hail

Depois de uma primeira semana difícil no Rali Dakar, a caravana tem um merecido descanso em Hail. A cidade, que fica entre o Monte Shammer, ao norte, e o Monte Salma, ao sul, já foi a capital do deserto da Arábia. Um local apropriado para fazer um balanço da primeira semana e preparar o que ainda está por vir.

## Etapa 6 - 11 de janeiro

**Início:** Hail **Fim:** Al Duwadimi

**Distância total:** 829 km

**Especial:** 606 km

A boa notícia para os concorrentes que ainda estão estiverem em prova é que falta apenas uma semana. A má notícia é que as etapas no início da segunda semana são ainda mais longas do que as anteriores. A Etapa 6 apresenta dunas de areia capazes de confundir até mesmo os pilotos mais experientes do deserto.

## ETAPA 7 - 12 DE JANEIRO

**Início:** Al Duwadimi

**Fim:** Al Duwadimi

**Distância total:** 745 km

**Especial:** 481 km

A etapa 7 é uma das cinco etapas deste Dakar em que os concorrentes de duas e quatro rodas seguem caminhos

diferentes. Isso certamente complica as coisas pros carros.

## ETAPA 8 - 13 DE JANEIRO

**Início:** Al Duwadimi **Fim:** Riyadh

**Distância total:** 733 km

**Especial:** 487 km

A etapa 8, entre Al Duwadimi e a capital da Arábia Saudita, Riade, é bastante variada. Nesta fase, a tabela de classificação já deve dar para perceber quem vai estar na luta pela vitória. Os organizadores do Dakar avisam para esperarmos "uma guerra de desgaste físico, mental e mecânico" nesta etapa.

## ETAPA 9 - 14 DE JANEIRO

**Início:** Riade **Fim:** Haradh

**Distância total:** 589 km

**Especial:** 357 km

O percurso entre Riade a Haradh é relativamente curto com uma seção cronometrada de 357 km. O Dakar chega a um ponto em que a estratégia começa a desempenhar um papel cada vez mais importante. As posições de saída para cada etapa tornam-se cruciais à medida que as enormes dunas de areia do deserto de Empty Quarter aparecem no horizonte.

## ETAPA 10 - 15 DE JANEIRO

**Início:** Haradh **Fim:** Shubaytah

**Distância total:** 638 km

**Especial:** 119 km

Os 'curtos' 119 km de extensão da especial do dia podem parecer fáceis, mas... talvez não seja assim. A prova entra nas profundezas do deserto Empty Quarter, e os três últimos dias do Dakar serão disputados exclusivamente nesta região, que abriga dunas de areia de até 250 m de altura.

## ETAPA 11 - 16 DE JANEIRO

**Início:** Shubaytah **Fim:** Shubaytah

**Distância total:** 506 km

**Especial:** 280 km

Tudo está ainda em jogo na penúltima etapa do Dakar deste ano. A imprevisibilidade das corridas no deserto do Empty Quarter significa que uma vantagem de mais de uma hora pode ser facilmente eliminada por um movimento em falso. Na etapa 11, os camiões terão a sua própria rota, longe do resto da caravana, permitindo que as grandes feras do rali cheguem ao limite.

## ETAPA 12 - 17 DE JANEIRO

**Início:** Shubaytah **Fim:** Shubaytah

**Distância total:** 205 km

**Especial:** 134 km

Finalmente chegamos à etapa final do Rali Dakar 2025! A caravana fará uma largada conjunta para criar um espetáculo especial no deserto, antes de se precipitar em direção à linha de chegada.

**Estão prontos? A aventura vai começar!**



## Toby Price e Sam Sunderland mudam de estilo

Das motos para os automóveis, Toby Price e Sam Sunderland estão a dar um novo passo na sua carreira, após se destacarem no Dakar Rally nas duas rodas. Agora, a dupla, que soma títulos e uma vasta experiência, prepara-se para enfrentar desafios inéditos, com o foco em novas conquistas no rally mais exigente do mundo.

**TOBY PRICE**, piloto australiano, é um nome lendário no Dakar, com vitórias em 2016 e 2019 nas motos, ao serviço da KTM. A sua carreira é marcada por um domínio impressionante nas competições de rally, com conquistas como a Baja 500 em 2024 e múltiplos pódios em eventos como os Stadium Super Trucks. Price é conhecido pela sua resistência e pela habilidade em gerir as difíceis condições do Dakar, e agora, com a sua experiência nas motos, espera levar essa consistência para o novo desafio.

Sam Sunderland, o britânico que se sagrou campeão do Dakar em 2017 e 2022, também tem uma carreira brilhante no rally. Além das vitórias no Dakar, Sunderland foi um dos grandes protagonistas da KTM ao longo dos anos, com destaque para a sua inteligência estratégica nas provas e pela sua capacidade de manter a calma em condições extremas. A sua adaptação ao novo desafio nos automóveis, após um período de preparação, é aguardada com grande expectativa, já que a experiência adquirida nas motos é vista como uma



grande vantagem.

Com mais de 20 edições do Dakar nas costas, a dupla tem uma experiência ímpar, sendo considerados dois dos pilotos mais completos da história da prova. A sua adaptação à categoria de automóveis, embora desafiadora, é vista como uma oportunidade de aplicar o vasto conhecimento acumulado nas motos e, ao mesmo tempo, aprender novas técnicas e estratégias para a competição.

Embora ambos reconheçam

que o Dakar em carros é um mundo diferente, Price e Sunderland têm confiança de que, com o tempo, a experiência adquirida nas motos os ajudará a evoluir rapidamente, conquistando novos objetivos. A expectativa é alta para ver como a dupla se sairá na edição de 2025 do Dakar, onde terão de enfrentar, não só os desafios do terreno, mas também as novas dinâmicas do rally com a equipa e a navegação a bordo dos automóveis.



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/](http://www.umiberica.com/pt/)

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

Recomendamos lubrificantes 





# MOTOS **USADAS**



PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves  
Jornalista e motociclista

## Viagem a fazer antes de morrer: neve em duas rodas

Como motociclista, poucas coisas me entusiasmam mais do que passeios por locais bonitos e desafiantes. Um passeio de inverno, especialmente em condições de neve, é uma aventura que está no topo da minha lista de desejos.

Sendo uma miúda da Serra da Estrela, há algo de mágico na ideia de passar por paisagens cobertas de neve, com o ar frio a morder as bochechas (e tudo o resto), com um cenário saído de um postal de inverno. No entanto, por muito que sonhe com isso, também sei que uma viagem destas não é para os fracos de coração - ou para os que não estão preparados.

Vamos começar com a grande questão: tens moto para isso? Eu não! Nem todas as motos são ideais para enfrentar estradas geladas e terrenos com neve. Nem mesmo para o “passeio dos pobres” à Serra em tempo de neve e gelo.

As motos de aventura, as motos dual-sport e até algumas motos de turismo estão mais bem equipadas para estas condições. Oferecem uma maior distância do solo, compatibilidade com pneus especiais e melhor controlo de tração. Obviamente que com as modificações certas (punhos aquecidos, pneus de inverno e proteções para as mãos), e uma grande dose de loucura, conseguimos adaptar quase todas as motos para as viagens de inverno. Ainda assim, com uma cruiser, uma naked ou uma sportbike, o desafio é maior.

Ora como não tenho moto para ir, nem condições atualmente, fico pelas pesquisas. Coisa modesta...

Fiordes Noruegueses na altura do Natal

parece-me um ótimo plano. O espetacular troço de 8,3 quilómetros da Atlantic Ocean Road é obrigatório.

O inverno nos Alpes também me parece bem. Rotas como a Grossglockner High Alpine Road ou a menos conhecida Splügen Pass são emocionantes - embora exijam um planeamento cuidadoso devido a encerramentos e neve.

Tenho dois amigos que se aventuraram pela Islândia... e dizem que não há melhor passeio, mas acho que não tenho o nível suficiente de loucura para ir.

Como não tenho moto para isto, a alternativa é alugar e fazer as Montanhas Rochosas (EUA/ Canadá): Quer seja na Million Dollar Highway do Colorado ou na Icefields Parkway do Canadá, as paisagens são dramáticas e inesquecíveis.

Se estão na minha equipa e só têm estes locais na Bucket List, um saltinho à Serra da Estrela é maravilhoso.

**Nota:** camadas de roupa, fatos à prova de água, luvas e botas com isolamento, pneus preparados e em bom estado e muita, muita dose de responsabilidade. Na serra, o gelo é terrível e não há proteção suficiente para evitar quedas montanha abaixo.

Além disso, o frio pode afetar a tua resistência, pelo que são necessárias pausas frequentes.

Talvez um dia partilhe aqui o diário da minha viagem, até lá, continuo nas pesquisas e nos planeamentos. //

Boas curvas



CL

# O seu reflexo

Neste mundo moderno, estamos todos à procura de novas formas de nos expressarmos. Esteja um passo à frente com a CL500, a moto perfeita para dar vida ao seu estilo único na cidade. O design scrambler retro-moderno com o silenciador de escape elevado, alimentado por um motor de dois cilindros com um som pulsante, equilibra perfeitamente o lado contemporâneo com vibes nostálgicas. Sabemos que não há dois condutores iguais, por isso o assento plano clássico e a gama de acessórios personalizáveis permitem que torne a sua CL500 tão única como a sua própria personalidade. E com uma roda dianteira de 19 polegadas, a facilidade de a manusear, tanto em estrada como em todo-o-terreno, combina com o seu estilo descomplicado. Experimente esta icónica moto scrambler para refletir o seu verdadeiro eu. **Realize o seu Sonho.**

