



HONDA XL750 TRANSALP

TESTE

ROYAL ENFIELD
GUERRILLA 450



» TESTE

HONDA CB1000 HORNET
TRIUMPH SPEED TWIN 900

» DESPORTO

DAKAR 2025

» HISTÓRIA

A CULTURA CAFÉ RAGER - 2ª PARTE

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



CB
650R

CBR
650R

Marque um test drive no seu concessionário Honda.

NOVO SISTEMA DE EMBRAIAGEM *Honda E-Clutch*

Condução de nível superior

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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Nem tudo são rosas

2025 começa e, para já, com boas notícias. O mercado congratula-se com os bons números de vendas conseguidos nos últimos meses e com tantos e tão diversos novos modelos de motos que vão começar a chegar aos concessionários muito em breve, com opções interessantes, cada vez mais seguras e fiáveis, para todos os gostos e carteiras.

Também a oferta de equipamentos e acessórios é grande, permitindo saciar necessidades e vaidades e minimizar eventuais contratemplos. Durante o ano não vão faltar eventos para servirem de desculpa ou incentivo a boas passeatas, e com a ameaça das inspeções agora extinta, até o fim das portagens nas SCUT é mais um incentivo para se ir, em duas rodas e de vento no peito descobrir Portugal ou partir para maiores aventuras.

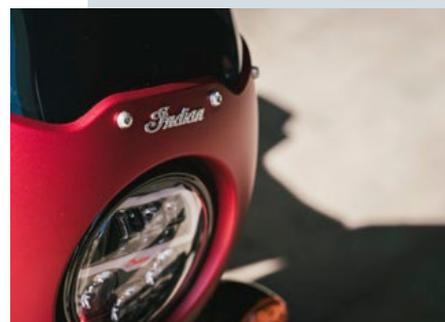
Claro que nem tudo são rosas. As cartas de condução continuam a ser um problema

e travão para que mais pessoas possam desfrutar do prazer de andar de moto. Para além da fraca qualidade do ensino e da ingenuidade dos exames obrigatórios, os custos nem sequer são o maior problema. O problema reside na acessibilidade. Nas escolas é difícil conseguir vagas, as aulas são marcadas com grandes intervalos entre elas, apesar de caras, os veículos são, em muitos casos, desadequados à prática e o método de ensino deixa bastante a desejar. No caso dos condutores mais jovens, com carta A2, conseguirem a carta A, que lhes permite conduzir todas as motos, é mais um obstáculo, com custos muitas vezes obscenos e sem qualquer tipo de justificação lógica, como mais burocracia, mais aulas de condução e um novo exame. Havendo tanta gente preocupada com a segurança dos motociclistas, porque não começar por resolver este assunto, que nem sequer é efectivamente um problema? //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 32 GAMA BMW R18
- 36 GAMA INDIAN CHIEF
- 40 GAMA INDIAN POWERPLUS
- 44 GAMA HARLEY-DAVIDSON 2025
- 50 VOGÉ 625DSX
- 52 KOVE 450RR
- 54 KTM 125 ENDURO R 2025
- 56 KTM 125 SMC R
- 58 HONDA MONKEY BOSAZOKU
- 60 VESPA 946 SNAKE
- 62 NOMOTO
- 64 MV AGUSTA CELEBRA 80 ANOS
- 68 BREMBO



TESTE

- 72 HONDA XL750 TRANSALP
- 80 HONDA CB1000 HORNET
- 88 ROYAL ENFIELD GUERRILA 450
- 96 TRIUMPH SPEED TWIN 900

HISTÓRIA

- 114 A CULTURA CAFÉ RACER (PARTE II/IV)

REPORTAGEM

- 120 30 ANOS SALGADOS MOTOS

DESPORTO

- 122 47º RALI DAKAR

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: NEM TUDO SÃO ROSAS
- 6 VITOR SOUSA: SCUT VOLTAM A SER SCUT
- 104 ADELINA GRAÇA: INFLUENCIA-TE
- 132 TOM VITOÍN: ÀS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 134 SUSANA ESTEVES: TINDER DO ASFALTO: COMO AS MOTOS SÃO ÍMANES PERFEITOS PARA O CORAÇÃO (OU PARA OS ÓRGÃOS QUE QUISERMOS)



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**



PREPARADA PARA QUALQUER AVENTURA.

OFERTA DE 1.250€ EM ACESSÓRIOS ORIGINAIS BMW MOTORRAD.

CAMPANHA VÁLIDA BMW F 900 GS DE 01.01.2025 A 31.03.2025, NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR E LIMITADA AO STOCK EXISTENTE.

Aqui começa a tua próxima aventura! A F 900 GS proporciona-te uma experiência única! Com alegria no coração e adrenalina no sangue, deixa-te guiar pelo #SpiritOfGS.

Com a Oferta de 1.250€ em Acessórios Originais BMW Motorrad podes optar pelas malas laterais, pelo Pack Enduro ou por outro qualquer acessório mais ajustado ao teu estilo.

Marca já o teu Test-Ride num Concessionário BMW Motorrad.

MAKE LIFE A RIDE*

*A tua vida é uma viagem.

5
ANOS
GARANTIA

bmw-motorrad.pt



Vitor Sousa
Jornalista

Scut voltam a ser Scut

A aprovação do Decreto que eliminava as taxas de portagem “nos lanços e sublanços das autoestradas do interior e em vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança” e a confirmação de entrada em vigor no passado dia 1 de janeiro deste ano veio, não só repor uma mais que elementar justiça, como pôr fim a anos de bizzarria administrativa e claro abuso.

Foram abrangidas pela medida várias auto-estradas, densamente frequentadas, nomeadamente a A4 (Transmontana e Túnel do Marão), A13 e A13-1 (Pinhal Interior), A22 (Algarve), A23 (Beira Interior), A24 (Interior Norte), A25 (Beiras Litoral e Alta) e A28 (Minho nos troços entre Esposende e Antas e entre Neiva e Darque). Entre estas, estavam algumas das vias que foram construídas em cima de grande parte do antigo trajeto das estradas nacionais existentes (como a A23) ou onde as ‘alternativas’ implicavam um sacrifício de deslocação para as populações que ‘obrigava’ à utilização da auto-estrada (como a Via do Infante/A22 ou a Transmontana A4...).

É importante recordar hoje, quando a mais elementar e lógica das medidas foi tomada, que muitos destes troços nasceram, a partir de 1997, na qualidade de SCUTs (via Sem Custo para o Utilizador). Um modelo inspirado no que é utilizado no Reino Unido, no qual a empresa que ganha a concessão recebe uma renda do Estado, em função do tráfego, para a sua gestão e manutenção. De forma inteligente, visava-se ajudar e contribuir para o desenvolvimento das regiões permitindo um melhor (entenda-se mais rápido, mas também mais seguro e confortável) acesso e, dessa forma, assumindo o Estado o seu papel no equilíbrio socioeconómico entre o litoral e o interior, entre as grandes cidades e as (cada vez mais desertas) cidades, vilas e aldeias distantes do epicentro político, social e financeiro.

Mas, como sabemos, a máquina do Estado não se paga sozinha, e a Troika não demoraria a chegar, pelo que, em

outubro de 2010, vieram os pórticos eletrónicos e com eles a mais bizzarra e kafkiana forma de cobrança de portagens alguma vez existente em algum lugar da terra.

Ou se tinha Via Verde (um produto comercial de uma das concessionárias), ou se utilizavam meios eletrónicos num enigmático caminho para pagar à posteriori a passagem nos referidos pórticos. Os primeiros tempos foram caóticos! Nem vale a pena recordar o caso dos estrangeiros que por aqui circulavam... e que queriam pagar a utilização daquele serviço... As filas, a falta de informação, a impossibilidade física do pagamento, etc...

Como o prazo para o pagamento era balizado no tempo de forma estranha (não se podia pagar antes de X dias nem após Y dias...), obrigava a uma atenção permanente e era facilmente ultrapassado, fazendo com que, por esquecimento ou confusão no acesso à informação, utilizadores viessem a pagar (com juros) várias vezes mais do que era devido pelo serviço prestado. Um ‘esquema’ que rendeu milhões de euros! Quando a notificação chegava, já era muito mau sinal... Sucederam-se, durante anos, exemplos e relatos nos meios de comunicação social de pessoas que tendo uma dívida de alguns euros apenas, vieram a ter que pagar milhares de euros pelo esquecimento daquela ida a Alcantarilha... E como, ao cabo de trinta dias de dívida, o caso passava para a Autoridade Tributária, as penhoras aos bens dos cidadãos passavam a ser possíveis!

Um abuso impiedoso e que envergonha (devia, mas eu sei que não...) todos os responsáveis políticos que pactuaram com este assalto ao bolso dos – já muito espremidos – contribuintes.

Todo um Circo em que o papel de palhaço coube aos do costume!

Aparentemente terá terminado. Apenas nas AE acima referidas, mas mesmo nestas os pórticos continuam lá. Dizem-nos que apenas para efeitos estatísticos de controlo de tráfego... e nós, ingenuamente, como sempre, iremos acreditar. //

QJ SRT700X

6
ANOS
GARANTIA
QJ



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

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



Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

Let's connect!



*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Oferta válida até 28 de Fevereiro.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Crescimento significativo no mercado de duas rodas em Portugal dominado pela Honda

O MERCADO DE MOTOCICLOS EM PORTUGAL DURANTE O ANO DE 2024 DEMONSTROU UM CRESCIMENTO SIGNIFICATIVO, ESPECIALMENTE NO SEGMENTO DE ATÉ 125 CC, ENQUANTO OS MODELOS ELÉTRICOS AINDA ENFRENTAM DESAFIOS EM TERMOS DE ACEITAÇÃO E VOLUME DE VENDAS. HONDA LIDERA TABELA DE VENDAS.

OS MOTOCICLOS foram os grandes destaques no mês de dezembro, com o mercado a registar um crescimento de 37,7% em comparação ao mesmo período de 2023. Foram matriculadas 2.734 unidades, demonstrando a confiança dos consumidores e o aumento da procura por soluções práticas para deslocações diárias.

Ao longo do ano, de janeiro a dezembro de 2024, foram matriculadas 44.670 unidades, representando um crescimento de 3,2% em relação ao ano anterior.

A diversidade de modelos e a inovação tecnológica têm sido fatores impulsionadores desta tendência.

Entre os motociclos, os modelos até 125 cm³ destacaram-se, com um aumento expressivo de 80,1% no último mês do ano, somando 1.318 unidades matriculadas. Este segmento continua popular entre condutores iniciantes e jovens motociclistas. Já os motociclos acima de 125 cm³ registaram um aumento de 31,4%, alcançando 1.378 unidades matriculadas em dezembro. No total anual, foram registradas 22.434

unidades, com um crescimento de 8,3%.

No entanto, os motociclos elétricos enfrentaram um desempenho mais fraco. Ao longo do ano, o número de motociclos elétricos caiu 49,6%, refletindo desafios relacionados à infraestrutura de carregamento e preço competitivo em relação aos modelos a combustão interna.

O mercado de triciclos registou uma redução de 14,4% ao longo do ano, com 225 unidades registradas no total.

No segmento de quadriciclos, a categoria L, que inclui ATV's e minicarros, demonstrou um desempenho impressionante. Em dezembro, o mercado de quadriciclos registou um aumento de 25,0%, com 140 veículos matriculados. Este crescimento reflete o interesse crescente por veículos multifuncionais, tanto em ambiente urbano quanto fora de estrada.

Ao longo de 2024, foram matriculados 1.533 quadriciclos, representando uma ligeira queda de 0,4% comparado ao ano anterior.

A Honda continua a ser a marca com maior presença no mercado de motos em Portugal, registando 654 unidades vendidas em dezembro, o que representa 47,3% do volume de vendas do mês. Apesar deste domínio, o acumulado anual de 12.894 unidades representa uma queda de 7,5% face a 2023, refletindo os desafios que a marca enfrenta para manter o seu lugar num mercado cada vez mais competitivo.

Por outro lado, a Yamaha em 2024, destacou-se pelo maior crescimento entre as principais marcas. Com 550 unidades vendidas em dezembro, o que corresponde a um aumento de 59% face ao mesmo período do ano anterior, a marca fechou o ano com um total de 7.521 unidades, um crescimento de 11,3%.

A BMW também apresentou um forte desempenho

em dezembro, com 216 unidades vendidas, o que representa um crescimento impressionante de 75,6% em comparação com o ano de 2023. No acumulado de 2024, a marca vendeu 2.670 unidades, um aumento de 9,1%.

Para além destas marcas, também surgem outras com desempenhos relevantes, como a QJ Motor, que registou um aumento anual de 185,5%, somando 1.122 unidades vendidas, e a CFMoto, com um crescimento de 119,4%, alcançando 1.433 unidades no total do ano.

Já a Ducati também se destacou, com um aumento de 212,5% nas vendas de dezembro, totalizando 459 unidades em 2024.

Apesar de algumas quedas nas vendas de marcas como Benelli (-16,1%), KTM (-17,8%) e Keeway (-18,6%), o mercado mostrou uma grande diversidade de movimentações. Marcas como a Aprilia, registaram crescimentos expressivos, com um aumento de 350% nas vendas de dezembro e uma subida anual de 16,6%, totalizando 457 unidades.

Outro destaque foi a Royal Enfield, que disparou 325% nas vendas de dezembro. Embora o total anual de 320 unidades ainda reflita uma presença de nicho no mercado português, o seu crescimento no nosso país tem sido notável.

A MV Agusta apresentou um crescimento impressionante de 660% ao longo do ano, enquanto a Moto Guzzi manteve uma posição estável com uma ligeira redução de 2,8%.

Em resumo, o mercado de motos em Portugal mostrou-se dinâmico em 2024. Com a liderança da Honda consolidada e o crescimento de novas marcas como a QJ Motor, a CFMOTO e a Kove, o cenário promete uma competição ainda mais acirrada em 2025. //





Suzuki planeia regresso das GSX-R: novidades prometidas para o EICMA 2025

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA AO MCN, TOSHIHIRO SUZUKI, PRESIDENTE DA SUZUKI MOTOR CORPORATION, REVELOU PLANOS PARA O FUTURO DA MARCA

TOSHIHIRO SUZUKI, presidente da Suzuki Motor Corporation, concedeu uma entrevista ao site MCN, onde abordou os planos futuros para a marca. Após anos de ausência das pistas e do segmento desportivo na Europa, o líder da Suzuki indicou que um regresso das icónicas GSX-R poderá estar mais próximo do que os fãs esperavam.

Desde a implementação das normas Euro5 em 2022, a Suzuki retirou do mercado europeu os últimos modelos da linha GSX-R, incluindo a GSX-R1000, deixando

um vazio no segmento supersport. Contudo, Toshihiro Suzuki afirmou que a herança desportiva da marca continua a ser uma prioridade.

"Não podemos dar detalhes, mas achamos importante trazer motos supersport para o mercado, adaptando-nos às novas regulamentações", afirmou. Reconhecendo a relevância desta gama, o presidente destacou: "Achamos que é importante, porque faz parte da herança da Suzuki."

Quando questionado sobre um possível anúncio, Toshihiro Suzuki deixou uma mensagem de esperança

para os fãs: "Por favor, esperem pela EICMA 2025". O que indica que o maior evento do setor, que acontece em Milão, poderá ser o palco para a apresentação de novos modelos desportivos.

Apesar de um período de declínio, o mercado de motos supersport tem vindo a crescer novamente. Outras marcas, como a Yamaha, a Ducati e a KTM, estão a introduzir novos modelos, como a Yamaha R9, a KTM 990 RCR e uma versão renovada da Ducati Panigale V2.

Embora a Suzuki demonstre um interesse claro no regresso às motos desportivas, Toshihiro Suzuki deixou claro que as prioridades da marca estão focadas no consumidor e na sustentabilidade, em vez de um regresso em grande escala às competições de MotoGP ou World Superbikes.

"O mais importante, pensamos, é trazer motos para os clientes, cumprindo todas as regulamentações", explicou. "Claro que as corridas são importantes, mas priorizamos disponibilizar motos para os clientes."

Com declarações que alimentam a expectativa, a EICMA 2025 promete ser um marco para os entusiastas da Suzuki e para o possível regresso da lendária linha GSX-R ao mercado europeu. //



Inverno Neco

VÁLIDO ATÉ 20 de MARÇO 2025

MOJITO ~~1999€~~

1799€*

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

IMPORTADOR:

MOTOXPRT.

RECOMENDAÇÃO:

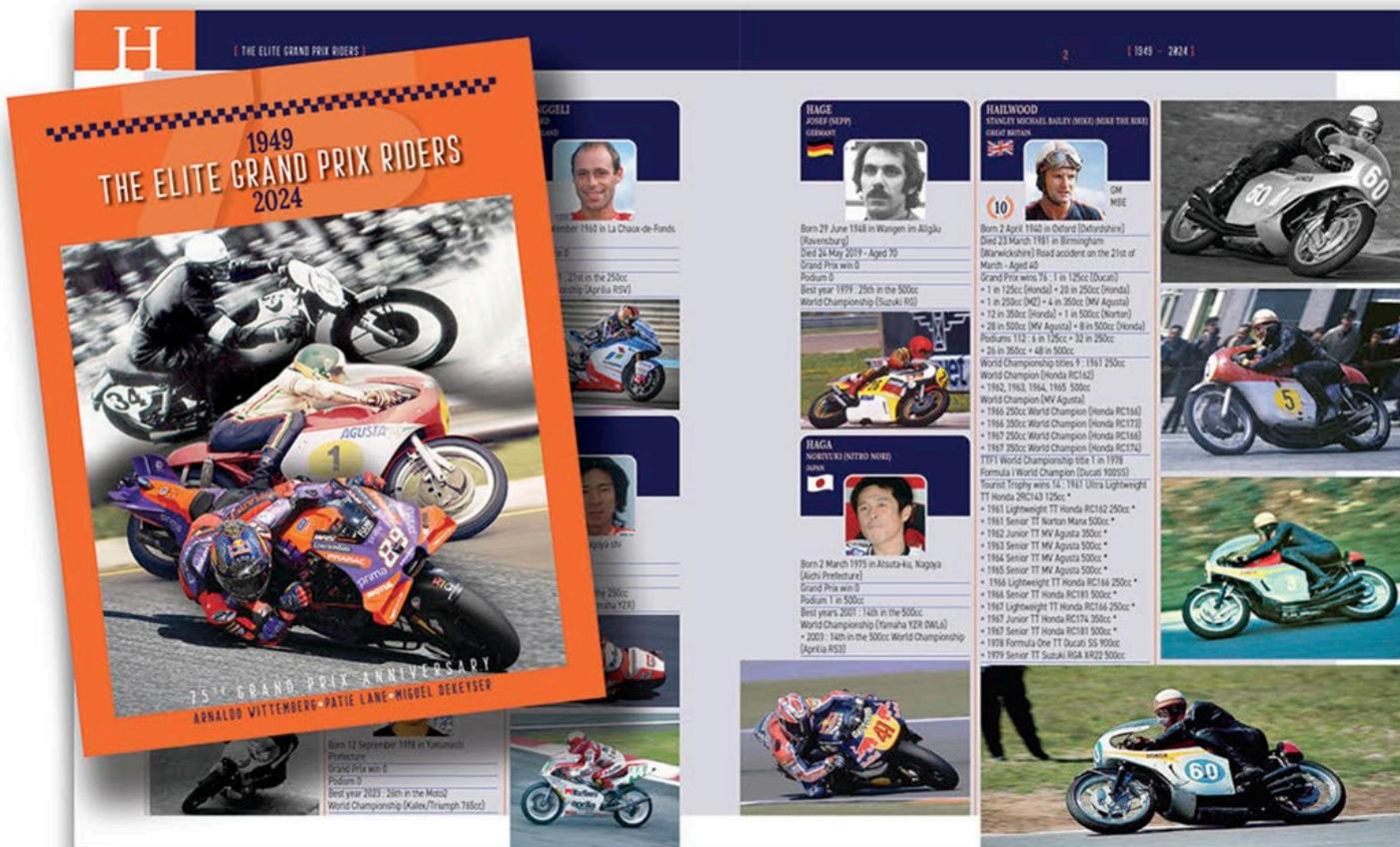
AMSOIL.

www.neco.be



@necointernacional
@NecoPortugalOficial





"The Elite Grand Prix Riders": A História Completa dos Heróis do Motociclismo

UMA HOMENAGEM AOS PILOTOS QUE MARCARAM O
CAMPEONATO DO MUNDO DE VELOCIDADE SERÁ LANÇADA NA
PRIMAVERA DE 2025

APÓS o sucesso de "The King with 15 Crowns", dedicado a Giacomo Agostini, os autores Arnaldo Wittemberg, Patie Lane e Miguel Dekeyser estão a finalizar o seu novo projeto: "The Elite Grand Prix Riders", uma obra que celebra o 75.º aniversário do Campeonato do Mundo de Velocidade.

O livro destaca mais de 2.000 pilotos que conquistaram pontos no campeonato, desde o primeiro Grande Prémio realizado a 13 de junho de 1949 no Isle of Man Tourist Trophy, até ao último da temporada de 2024, que decorreu em Barcelona a 17 de novembro. Ao longo de quase 400 páginas, a obra reúne dados pessoais, fotos icónicas e os momentos mais marcantes da carreira de cada piloto.

Ricamente ilustrado, este livro apresenta imagens

de ação, estatísticas detalhadas e testemunhos exclusivos, proporcionando uma análise profunda de 76 temporadas e mais de 1.000 Grandes Prémios. Esta edição bilingue, em francês e inglês, presta homenagem aos pilotos que deixaram a sua marca indelével no motociclismo, celebrando os seus feitos desportivos e o impacto na história da competição.

"The Elite Grand Prix Riders" está disponível para pré-encomenda até 16 de fevereiro de 2025, com duas versões. A edição clássica custa 59 €, enquanto a edição de prestígio, numerada e personalizada, está disponível por 123 € (custos de envio não incluídos).

Para reservar a sua cópia ou saber mais, visite o site oficial. //

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



 [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 



Mototurismo - Calendário de Eventos FMP para 2025

A COMISSÃO DE MOTOTURISMO DA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL (FMP) ANUNCIOU O SEU CALENDÁRIO DE EVENTOS PARA 2025, COM DESTAQUE PARA A ESTREIA DO 1º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS CLASSIC, QUE PROMETE SER UMA EXPERIÊNCIA ÚNICA PARA OS ENTUSIASTAS DE MOTOS CLÁSSICAS.

OS APAIXONADOS por mototurismo podem já preparar as suas agendas para os eventos organizados pela FMP e pelos clubes filiados. O calendário de Moto-Ralis Turísticos, Concentrações e eventos FMP para o próximo ano foi finalizado e oferece uma programação diversificada, com a principal novidade sendo a realização do 1º Portugal de Lés-a-Lés Classic, destinado a motos com 30 ou mais anos. Este evento, marcado para maio, será uma versão mais tranquila, com etapas curtas e muitas surpresas pelo caminho, e terá como pano de fundo um percurso pelo país em formato de 'zigzague'.

Além do novo evento, o Troféu Nacional de Moto-Ralis Turísticos, que celebra a sua 28ª edição em

2025, contará com oito eventos, de março a novembro, percorrendo o país do Algarve a Trás-os-Montes. O calendário de concentrações mototurísticas será igualmente preenchido com 27 eventos em todo o país, começando com os tradicionais 'Lobos da Neve' no final de fevereiro e encerrando com a concentração organizada pelo Moto Clube do Vale do Sousa no São Martinho.

O calendário também inclui o aguardado 27º Portugal de Lés-a-Lés, em junho, e a 10ª edição da variante Off-Road, que terá lugar no início de outubro. Para começar o ano, o Dia Nacional do Motociclista será celebrado na Figueira da Foz, a 27 de abril, dando o pontapé inicial às festividades de mototurismo em Portugal. //

EVENTOS FMP

27 de abril – Dia Nacional do Motociclista – Figueira da Foz

8/11 de maio – 1º Portugal de Lés-a-Lés Classic

7/10 de junho – 27º Portugal de Lés-a-Lés

1/4 de outubro – 10º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road

28º TROFÉU NACIONAL DE MOTO-RALIS TURÍSTICOS

29/30 de março – M.C. Albufeira

26/27 de abril – M.C. Porto

17/18 de maio – M.C. Motards do Ocidente

28/29 de junho – M.C. Covilhã e Góis M.C.

12/13 de julho – MK Makinas

13/14 de setembro – A.C. Moto Galos de Barcelos

4/5 de outubro – Moto Cruzeiro de Bragança

1/2 de novembro – M.C. Conquistadores de Guimarães

CONCENTRAÇÕES

28-2/2 de março – Moto Clube da Covilhã

4/6 de abril – Moto Clube do Montijo

9/11 de maio – A.C. Moto Galos de Barcelos

23/25 de maio – Moto Clube do Prado

30-5/1 de junho – Moto Convívio de Olhão

6/8 de junho – G.M. Novo Milénio – Portalegre

6/8 de junho – Moto Clube Foz do Lima

13/15 de junho – Moto Clube de Braga

26/29 de junho – Moto Clube do Barreiro

27/29 de junho – Moto Clube de Alfena

3/6 de julho – Moto Clube do Oriente

4/6 de julho – Moto Clube Serra do Gerês

4/6 de julho – Moto Clube de Mirandela

17/20 de julho – Moto Clube de Faro

24/27 de julho – Moto Clube Matuzas – Ponte de Sor

25/27 de julho – Clube Motard de Chaves

25/27 de julho – Moto Clube de Espinho

8/10 de agosto – Moto Cruzeiro Bragança

14/17 de agosto – Góis Moto Clube

15/17 de agosto – Grupo Motard Vilar de Mouros

22/24 de agosto – Moto Clube de Viseu

29/31 de agosto – Clube Automóvel de Lamego

29/31 de agosto – Grupo Motard Vidigueira

5/7 de setembro – Moto Clube Conquistadores Guimarães

5/7 de setembro – Moto Clube de Lagoa

12/14 de setembro – Moto Clube Fenómenos Entroncamento

14/16 de novembro – Moto Clube Vale do Sousa



Pioneiros em expansibilidade, apresentamos as nossas novas malas laterais SH38X. Expandem-se telescópicamente através de um sistema de cabos tensionados criando espaço suficiente para um capacete modular no seu interior.





1997 Honda NSR500V vendida por 267.607 €



HONDA NSR500V DE 1997, UMA VERDADEIRA RELÍQUIA DAS CORRIDAS, COM UMA HISTÓRIA ÚNICA, FOI VENDIDA EM LEILÃO

A LENDÁRIA Honda NSR500V de 1997 foi vendida por uns impressionantes 267.607€ num recente leilão da Iconic Motorbikes Auctions. Este modelo icónico atraiu muitos compradores, sendo adquirido por um lance final de 250.100€, ao qual foi acrescida uma comissão de 17.507 €.

A Honda NSR500V é amplamente reconhecida como uma das motos mais emblemáticas no mundo das corridas de motociclismo. Desenvolvida para equipar equipas privadas que competiam na categoria de 500cc, esta máquina combina tecnologia avançada com um peso reduzido.

O motor V-Twin produz mais de 135 cavalos de potência, contribuindo para um peso total da moto de apenas 102,5kg (contra 129,7kg das V4). Comparadas com os modelos V4, graças ao seu peso reduzido, as versões V2 demonstraram desempenhos impressionantes em corridas icónicas, como no Grande Prémio da Malásia de 1996, onde Tadayuki Okada conquistou a pole position,

superando figuras como Mick Doohan e Àlex Crivillé.

O motociclo em leilão, com o VIN: NSR500VF-K001, faz parte de um lote exclusivo de 22 unidades produzidas pela Honda entre 1995 e 2001, destinadas exclusivamente à competição. Com o quadro número um, esta moto foi utilizada apenas para fins de divulgação e exposição em eventos internacionais ao longo dos anos e permaneceu guardada por mais de 20 anos, nunca tendo sido posta em funcionamento.

No entanto apresenta algumas falhas cosméticas, como uma pequena amolgadela no depósito de combustível e um risco feito na parte inferior da carenagem, durante transporte, e foi feita a recomendação de uma detalhada manutenção caso o novo proprietário a pretenda pôr em condição de utilização.

Provavelmente para consolar os adeptos menos endinheirados, foi criado um poster da moto, pelo artista Nathan May, que se encontra disponível para venda neste link. //



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.



Royal Enfield revela Himalayan 750cc

IMAGENS ESPIA REVELAREM DETALHES EMPOLGANTES DA MAIOR MOTO DE AVENTURA DA ROYAL ENFIELD: A HIMALAYAN 750CC

A COMUNIDADE de motociclistas aventureiros aguarda com expectativa pelo lançamento da Royal Enfield Himalayan 750cc, um modelo que promete elevar o desempenho e a capacidade off-road da linha Himalayan. Recentemente, imagens espia revelaram detalhes significativos sobre a moto, sinalizando que o lançamento oficial está próximo.

O foco principal das imagens é o novo motor bicilíndrico paralelo de 750 cc, destacando-se pelo layout exclusivo das cabeças de cilindro, nunca antes visto em qualquer modelo da Royal Enfield. Além disso, o sistema de escape dois-em-um, retoma características do antigo modelo 411.

As expectativas em torno do desempenho são altas, com a previsão de potência superior a 50 cavalos e binário em torno de 40Nm. Esse aumento em relação

ao motor atual de 648cc sugere uma condução mais robusta e adequada para aventuras mais exigentes.

No que concerne ao quadro, a Himalayan 750 mantém a tradicional estrutura tubular em aço, acompanhado por suspensões ajustáveis, com uma forquilha telescópica dianteira e monoamortecedor traseiro.

A combinação de rodas raiadas com pneus dual-purpose, promete oferecer desempenho tanto em terrenos off-road quanto em estrada. Outro destaque são os travões de disco duplo na dianteira, uma novidade para os modelos da Royal Enfield.

Com estes avanços técnicos e estéticos, espera-se que a Royal Enfield Himalayan 750 seja lançada oficialmente até o final de 2025, consolidando sua posição como uma opção robusta e fiável no segmento de motos de aventura. //

AS TUAS REGRAS



Recomendamos Lubrificantes

SCORPION EXO

Castrol

Recomendamos Equipamentos

Vulcan S

A Vulcan S é projetada para os motociclistas independentes, que têm o seu próprio estilo de vida e que definem as suas próprias regras. Acessível em todos os sentidos da palavra, a Vulcan S convida-te a seguir o teu próprio caminho!

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

@/kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



Portugal de Lés-a-Lés entra em 2025 a inovar

EVENTO INCONTORNÁVEL DO MOTOCICLISMO NACIONAL, O PORTUGAL DE LÁS-A-LÉS REINVENTA-SE EM 2025, COM A CRIAÇÃO DE UMA NOVA AVENTURA!

DEPOIS da evolução do Lés-a-Lés tradicional, desde a configuração inicial de 24 horas 'non-stop' até ao figurino atual com Passeio de Abertura mais três etapas, e do surgimento do Lés-a-Lés Off-Road, o ano de 2025 verá nascer o Portugal de Lés-a-Lés Classic.

Será uma aventura igualmente organizada pela Federação de Motociclismo de Portugal que será dedicada, em exclusivo, a motos com mais de 30 anos. Ou seja, dando às verdadeiras clássicas a possibilidade de colocar os pneus na estrada, num evento verdadeiramente pensado à sua medida.

O percurso do o Portugal de Lés-a-Lés Classic será mais curto do que o do Lés-a-Lés convencional e a travessia do País não será de Norte para Sul ou vice-versa mas sim Este-Oeste-Este, num zig-zague de etapas menos extensas e com mais tempo para convívios, visitas a museus e coleções particulares,

exibições e outras surpresas.

O evento que está agendado para os dias 8 a 11 de maio, com os pormenores a começarem a ser desvendados brevemente, com a publicação do regulamento e abertura de inscrições.

Mais detalhes poderão ser descobertos no dia 23 de março, no Hotel Malibu da Figueira da Foz, onde será feita a apresentação do 27.º Portugal de Lés-a-Lés e, como de costume, abrirão as inscrições para a grande maratona mototurística que vai para a estrada de 7 a 10 de junho.

Um pouco mais tarde, em abril, será publicado o regulamento do 10º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road, abrindo as inscrições no início de julho. Quanto à travessia por caminhos de terra batida de Norte a Sul do País, mantém-se os primeiros dias de outubro, de 1 a 4, datas para apontar desde já na agenda de 2025. //

DIVERSÃO & EMOÇÃO V-TWIN

Alma, disponibilidade e economia em todos os regimes.

SV650

6.899€

Antes ~~7.899€~~

DESCONTO DIRETO -1.000€



Campanha válida até 30 de abril 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 Suzuki.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI

Federação de Motociclismo de Portugal apresenta planos para 2025

A FMP REALIZOU A SUA ASSEMBLEIA GERAL PARA APROVAR O ORÇAMENTO E DELINEAR AS ATIVIDADES PARA A PRÓXIMA TEMPORADA, APÓS UM ANO MARCADO POR RECORDES E SUCESSO EM COMPETIÇÕES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

A **FEDERAÇÃO** de Motociclismo de Portugal (FMP) realizou a sua Assembleia Geral Ordinária no passado dia 19 de dezembro, na sede em Lisboa, para fazer o balanço da época de 2024 e aprovar o Plano de Atividades e Orçamento para 2025. Ambas as propostas foram aprovadas por unanimidade pelos delegados presentes.

Durante a temporada de 2024, a FMP organizou 11 campeonatos nacionais, incluindo modalidades como Enduro, Motocross, Supermoto e Velocidade, além de vários campeonatos regionais de Motocross. A nível internacional, Portugal acolheu 14 provas, das quais 12 foram Campeonatos do Mundo, como MotoGP, Superbike e Rally-Raid, e duas Taças do Mundo, além de eventos europeus de categorias como Moto2 e Hard Enduro.

No campo das licenças desportivas, a FMP atingiu um recorde de 1798 licenças emitidas, superando o máximo anterior de 1776 em 2023. Contudo, verificou-se uma ligeira redução no número de licenças de pilotos, com 1442 emitidas em 2024, menos 34 do

que em 2022.

A atividade de mototurismo incluiu o 26º Troféu Nacional de Moto-Ralis, o Portugal de Lés-a-Lés, o Lés-a-Lés Off-Road e o Dia Nacional do Motociclista. Embora o número de Cartões de Motociclista tenha caído para 2499, o número de clubes filiados cresceu para 154.

Destacam-se ainda os sucessos em provas internacionais, como a vitória de Pedro Bianchi Prata no Troféu de Veteranos da Taça do Mundo FIM de Bajas e os títulos europeus conquistados por David Megre, Luís Fernandes e a dupla Roberto Borrego/Daniel Jordão. O Moto Clube do Porto também brilhou ao vencer no FIM World Touring Challenge.

Para 2025, a FMP delineou um Plano de Atividades abrangente, que será detalhado ao longo das próximas semanas, garantindo continuidade no apoio às modalidades e eventos nacionais e internacionais. O orçamento aprovado permitirá concretizar todas as ações previstas.4. //



CAISMOTOR

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

The KTM logo is displayed in a bold, black, italicized font within a solid orange rectangular box. The background of the entire advertisement is a photograph of a rider on a KTM 390 Duke 2025 motorcycle, performing a wheelie. The rider is wearing a black leather suit with orange accents and a matching helmet. The motorcycle is orange and black. The scene is set outdoors with a cloudy sky and a building in the background.

390 DUKE

2025

O FOGUETE DAS CURVAS



Wheels and Waves: Biarritz 2025 já tem data marcada!

O ICÓNICO EVENTO QUE JUNTA MOTOS, SURF E CULTURA LIFESTYLE ESTÁ DE VOLTA PARA CINCO DIAS REPLETOS DE EXPERIÊNCIAS ÚNICAS E INESQUECÍVEIS EM BIARRITZ, FRANÇA

O WHEELS AND WAVES está de volta, a nova edição está confirmada para os dias 11 a 15 de junho de 2025, em Biarritz, França.

Com a promessa de cinco dias “fora do tempo”, o evento combina motos customizadas, competições de surf, exposições de arte e um ambiente único que celebra a liberdade, a criatividade e a paixão por aventuras. A organização garante que serão momentos inesquecíveis para todos os participantes, seja em terra, no mar ou nas estradas icônicas da região.

A venda de bilhetes será anunciada em breve, e a recomendação é que os interessados fiquem atentos à página oficial “Biarritz 2025” no site do evento, onde serão divulgadas todas as informações essenciais,

desde o programa completo até as inscrições para atividades e competições.

Além disso, o Wheels and Waves mantém vivo o espírito da sua comunidade através da sua linha de vestuário oficial, disponível na E-Shop. A nova coleção destaca peças criadas para serem estilosas, confortáveis e resistentes, ideais para acompanhar os aventureiros nas suas jornadas. Inspirada no espírito do evento, esta linha une funcionalidade e estilo, refletindo o estilo de vida de quem participa.

Com um histórico de reunir milhares de apaixonados por motos, surf e cultura alternativa, o Wheels and Waves 2025 promete ser mais uma celebração inesquecível, onde a tradição e a inovação convivem em harmonia. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

PCX 125 | Não é como as outras scooters

PCX



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



LEGO Technic apresenta a Ducati Panigale V4 S

A LEGO TECHNIC A DUCATI UNIRAM FORÇAS PARA APRESENTAR O MAIS RECENTE MODELO DA LINHA LEGO TECHNIC: A DUCATI PANIGALE V4 S

ESTE NOVO conjunto combina a abordagem lúdica e envolvente da LEGO Technic com o ADN da Ducati, criando uma réplica espetacular da Panigale V4 S, a moto que representa a máxima expressão das Ducati de corrida legalizadas para estrada, com a sua excelência tecnológica e o design italiano, reconhecidos mundialmente.

A Ducati Panigale V4 S é um modelo que herda soluções técnicas provenientes da experiência da equipa multi-campeã, com os seus impressionantes 216 cv às 13.500 rpm, garantidos pelo motor Desmosedici Stradale de 1.103 cm³. O som emocionante do motor, a adrenalina da aceleração e a precisão nas curvas, combinados com um design de tirar o fôlego, fazem desta moto uma referência no mundo das duas rodas. Quem sonha em andar nesta moto icónica provavelmente vai adorar construir o conjunto

LEGO Technic Ducati Panigale V4 S.

Este modelo da Lego oferece uma experiência de construção empolgante e gratificante, levando os construtores, de qualquer idade, ao mundo da engenharia. Basta olhar para os detalhes dos mecanismos e engrenagens da LEGO Technic para perceber como o modelo é similar à moto real.

Entre os recursos técnicos do modelo LEGO Technic, destaca-se o sofisticado sistema de mudança de 3 velocidades (mais ponto-morto) e a suspensão dianteira e traseira realistas, bem como a direção.

O modelo LEGO Technic Ducati Panigale V4 S estará disponível a partir de 1 de janeiro de 2025, nas lojas oficiais da Lego e no site oficial, sendo adequado para todos os fãs de motos a partir dos 10 anos de idade. Este produto tem uma licença oficial da Ducati Motor Holding. //

**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.



**LÍDER
DE VENDAS
2024**

*Dados ACAP

Multimoto



info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Museu do Caramulo: calendário completo de eventos para 2025

O MUSEU DO CARAMULO DIVULGOU OS PRINCIPAIS EVENTOS PARA 2025, DESTACANDO INICIATIVAS DEDICADAS ÀS MOTOS CLÁSSICAS E À CULTURA MOTORIZADA

O SALÃO Motorclássico abre o calendário e vai realizar-se de 21 a 23 de Fevereiro na Cordoaria Nacional, em Lisboa. Este é o maior evento de veículos clássicos em Portugal, com uma vasta exposição de motos, automóveis, peças de coleção e acessórios. A programação inclui ainda as Motor Talks e celebrações marcantes, como os 70 anos do Citroën DS e do FIAT 600.

A 3 de Maio, o Museu na Rua oferece aos visitantes no Caramulo a oportunidade de interagir diretamente com motos clássicas do acervo do museu. Esta experiência única permite não só apreciar de perto estas máquinas históricas, mas também viver a sensação de um passeio como passageiro. Os vouchers para participar podem ser adquiridos online ou no local

e contribuem integralmente para a conservação da coleção.

Nos dias 14 e 15 de Junho, o Rider – Passeio de Automóveis e Motos Clássicas, percorre as estradas secundárias do centro de Portugal. Este evento combina paisagens montanhosas e aldeias típicas, atraindo participantes de vários países europeus.

De 5 a 7 de Setembro, o Caramulo Motorfestival celebra a sua 20.ª edição. O maior festival motorizado do país combina competições, desfiles e exposições que atraem milhares de visitantes à Serra do Caramulo.

O calendário de 2025 promete ser um marco para os entusiastas de motos clássicas e veículos históricos. Mais informações estão disponíveis no site oficial do Museu do Caramulo.//



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



Ducati Corse 2024 Official Yearbook - já disponível!

A DUCATI LANÇOU O DUCATI CORSE 2024 OFFICIAL YEARBOOK, UM LIVRO COM 208 PÁGINAS E IMAGENS EXCLUSIVA

A **DUCATI** lançou a edição 2024 do seu Ducati Corse Official Yearbook, uma obra imperdível para todos os fãs da marca e do motociclismo. Este livro, com encadernação em capa dura e sobrecapa, apresenta 208 páginas repletas de imagens espetaculares que retratam os triunfos da Ducati nos campeonatos de MotoGP e WorldSBK.

Com ilustrações de alta qualidade, o ano de 2024 é revivido através das conquistas dos campeões Francesco Bagnaia, Enea Bastianini, Álvaro Bautista e Nicolò Bulega, além de uma visão exclusiva das equipas e pilotos da Ducati. A obra está disponível em italiano e inglês e tem um preço de 57€, com um valor de capa de 60€.

O Ducati Corse 2024 Official Yearbook é uma excelente forma de recordar as grandes vitórias e a trajetória de sucesso da marca no mundo das competições. O livro será entregue aos compradores nas primeiras semanas de 2025, oferecendo uma experiência única para os aficionados da Ducati.

O livro já pode ser adquirido por aqueles que quiserem garantir a sua cópia e reviver os momentos mais emblemáticos da temporada. //





INVERNO

BLUROCF

MOTORCYCLES

POUPA 300€



HUNT XC 125
2799€*
3099€



LEGEND 125
2499€*
2799€

*Acréscce despesas de legalização e transporte. limitado ao stock existente. Válido até 20 de Março de 2025

IMPORTADOR:

MOTOXPPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



blurocmoto.pt/



bluroc_motorcycles/



Passado NO PRESENTE



A BMW Motorrad atualizou sua linha R 18 para 2025 com mudanças que refinam cada modelo e realçam sua personalidade única.

A BMW Motorrad revelou a gama R 18 para 2025, apresentando atualizações que combinam tradição e tecnologia numa das gamas mais icônicas da marca. Com melhorias no design, maior conforto e funcionalidades tecnológicas atualizadas, a nova geração da R 18 continua a destacar o motor Big Boxer de 1.802 cc, agora em

conformidade com a norma Euro 5+ e capaz de entregar impressionantes 91 cv de potência e 163 Nm de binário.

Cada modelo da gama foi cuidadosamente refinado para proporcionar uma experiência de condução única. Desde o estilo moderno da R 18 e o toque clássico da R 18 Classic até ao luxo da Transcontinental e à presença marcante das Roctane e R 18 B, a nova coleção da BMW

BMW R18



Motorrad reforça o compromisso de unir o melhor do passado e do presente, com uma atenção meticulosa aos detalhes e ao desempenho.

BMW R 18

A BMW R 18, modelo base da gama, destaca-se pelas suas atualizações de design, que incluem uma roda traseira maior, de 18 polegadas, substituindo a antiga de 16 polegadas, e guarda-lamas redesenhados, conferindo um visual mais dinâmico e moderno. As novas rodas com sete raios duplos complementam a estética robusta e clássica, enquanto o depósito esculpido e a estrutura fluida acentuam o equilíbrio entre tradição e contemporaneidade. O motor Big Boxer de 1.802 cc, com 91 cv e 163 Nm de binário a 3.000 rpm, proporciona uma entrega de potência suave e constante entre as 2.000 e as 4.000 rpm, ideal para longas viagens ou percursos urbanos.

Outras melhorias incluem um novo assento individual com espuma mais espessa, garantindo maior conforto, e silenciadores circulares que reforçam o visual clássico da moto. Além disso, as luzes diurnas e a tomada USB-C passaram a ser um equipamento de série, oferecendo maior conveniência. Para quem procura um toque mais ousado, a versão Blacked Out apresenta elementos em preto brilhante e cromado escurecido, elevando o impacto visual.

BMW R 18 CLASSIC

A BMW R 18 Classic mantém o seu charme nostálgico com atualizações que acentuam ainda mais a sua personalidade. A substituição

da roda dianteira de 16 polegadas por uma de 19 polegadas não só melhora a estabilidade como reforça o apelo clássico. O guarda-lamas dianteiro, inspirado no modelo R 18 B, contribui para um visual mais fluido e elegante. Os novos silenciadores e coberturas laterais mantêm a autenticidade do design retro.

O motor Big Boxer, com os mesmos 91 cv e 163 Nm de binário, continua a oferecer potência com suavidade, alinhando-se com o objetivo de proporcionar uma condução relaxada e agradável. As luzes diurnas e a entrada USB-C também são agora de série.

A variante Blacked Out, com detalhes em tons escurecidos, adiciona um toque de sofisticação. Para os apreciadores de exclusividade, a pintura Option 719 Aquamarine combina dois tons de azul

BMW R18 Classic



APRESENTAÇÃO GAMA BMW R 18 2025



» Galeria de fotos aqui

BMW R18 Roctane



» Galeria de fotos aqui

metálico com rodas Icon 719 e o pacote Aero, elevando o modelo para outro patamar de sofisticação.

BMW R 18 ROCTANE

A BMW R 18 Roctane assume um estilo moderno e personalizado, destacando-se pela nova e impressionante pintura Two-Tone Dragonfire Red Metallic, que transmite exclusividade e imponência. Uma das grandes novidades deste modelo é o opcional Painel de Enchimento, que elimina o espaço entre os alforjes laterais e o guarda-lamas traseiro, conferindo uma estética mais uniforme e elegante. O motor Big Boxer permanece como o ponto central do desempenho, garantindo potência e consistência em qualquer situação.

Detalhes como o anel do farol em Dark Chrome reforçam o acabamento premium e sofisticado da Roctane. Para complementar a experiência de condução, o modelo pode ser equipado com um pacote de conforto opcional que inclui funcionalidades como Hill Start Control, monitor de pressão dos pneus (RDC) e aquecimento dos punhos, maximizando o conforto e a conveniência em todos



BMW R18 B

os percursos. A R 18 Roctane é a escolha perfeita para quem valoriza um design único aliado a uma condução de alto desempenho e refinamento.

BMW R 18 B

A BMW R 18 B foca-se na inovação e funcionalidade, introduzindo um botão de "Favoritos" no painel do guidador, que permite acesso rápido a funções essenciais, como o aquecimento dos punhos. Este recurso reflete o compromisso da BMW com a praticidade, sem comprometer o estilo. A nova variante Blacked Out, com acabamentos em preto brilhante e cromo escurecido, dá ao modelo um visual marcante e moderno.

Adicionalmente, a opção 719 Black Pearl eleva ainda mais o apelo premium, adicionando detalhes exclusivos em Dark Chrome. O motor Big Boxer

BMW R18 Transcontinental



» [Galeria de fotos aqui](#)



continua a ser o destaque técnico, oferecendo fiabilidade e desempenho superiores para viagens longas ou condução diária. Esta combinação de praticidade, estilo e potência torna a R 18 B uma escolha versátil e sofisticada.

BMW R 18 TRANSCONTINENTAL

A BMW R 18 Transcontinental eleva o luxo a outro nível. Agora disponível na impressionante pintura especial Two-Tone Dragonfire Red Metallic, o modelo combina elegância com potência. Possui acabamentos exclusivos em cromado escurecido, os quais conferem um toque de requinte adicional.

Assim como a R 18 B, a Transcontinental inclui o botão de "Favoritos" de série, permitindo um acesso mais rápido e intuitivo às funções. Um pacote de conforto opcional adiciona recursos como Hill Start Control, monitor de pressão dos pneus (RDC) e um sistema que permite trancar todas as fechaduras da moto em simultâneo, respondendo às exigências dos motociclistas que procuram a máxima conveniência. Com o seu motor Big Boxer e um design pensado para longas viagens, a Transcontinental combina perfeitamente luxo, conforto e performance.

Com estas atualizações, a BMW Motorrad reforça o seu compromisso em oferecer uma experiência de condução única, combinando tradição, tecnologia de ponta e um design marcante em cada modelo da gama R 18. //





Simbolo DE REBELDIA

Indian Motorcycle apresenta a nova gama Indian Chief 2025 com os modelos Sport Chief RT, Super Chief Dark Horse, Chief Dark Horse, Chief Bobber Dark Horse e Super Chief Limited.

A Indian Motorcycle revelou a sua mais recente gama de motociclos Indian Chief 2025, que reúne cinco modelos de destaque: Sport Chief RT, Super Chief Dark Horse, Chief Dark Horse, Chief Bobber Dark Horse e Super Chief Limited. Cada modelo foi cuidadosamente projetado para atender diferentes estilos e preferências, mantendo a tradição de qualidade e inovação da marca.

SPORT CHIEF RT

A Sport Chief RT é um modelo que redefine o segmento das cruisers de alta performance. Equipado com o motor V-Twin Thunderstroke 116 de 1.890 cc, este motociclo oferece 156 Nm de binário, garantindo uma aceleração vigorosa e respostas rápidas. Para se adaptar a diferentes condições de condução e preferências do motociclista, dispõe de três modos de condução: Sport, Standard e Tour. A suspensão foi especialmente concebida para assegurar uma condução precisa e confortável, com uma forquilha invertida KYB para maior controlo e amortecedores traseiros FOX ajustáveis para uma experiência personalizada.

O design da Sport Chief RT destaca-se pela sua inspiração no mundo da customização. O modelo

inclui malas rígidas com capacidade de 37 litros, que são à prova de condições climáticas adversas e perfeitas para transportar o equipamento necessário. O assento 2-Up High Bolster, com um visual agressivo e maior conforto, proporciona mais apoio tanto para o condutor como para o passageiro. O guiador combinado com mesas de direção maquinadas e uma carenagem com parabrisas de 165 mm, confere um toque premium e uma ergonomia desportiva. As jantes em liga leve, estão calçadas com pneus Metzeler Cruisetec.

A Sport Chief RT não desilude, estando equipada com um painel de instrumentos TFT tátil de 101 mm e o sistema RIDE COMMAND, que permite controlar a navegação, chamadas e configurações de áudio através de conectividade Bluetooth.

SUPER CHIEF DARK HORSE

Por outro lado, a Super Chief Dark Horse aposta no estilo e atitude. Este modelo apresenta um visual completamente escurecido, com uma pintura premium brilhante que o diferencia. Alimentado pelo mesmo motor Thunderstroke 116, este motociclo oferece a potência necessária tanto para longas viagens como para trajetos urbanos. Tal como a Sport Chief RT, a Super Chief Dark Horse conta com ignição sem chave, controlo de velocidade de cruzeiro e um



Indian Sport Chief RT



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui

Indian Super Chief
Dark Horse



» Galeria de fotos aqui



Indian Chief Dark Horse

ecrã tátil de 101 mm com sistema RIDE COMMAND.

Ambos os modelos destacam-se ainda pela vasta possibilidade de personalização. A Indian Motorcycles apresenta acessórios novos e exclusivos para 2025, como o sistema de som PowerBand Audio Bluetooth, que garante 90 watts de som de alta qualidade mesmo a velocidades elevadas, ou a barra High Mounted Tee Bar, que combina proteção adicional com um design único.

Outros acessórios incluem defletores de vento, e o farol adaptativo Chief Pathfinder, que ajusta automaticamente a iluminação com base no ângulo de inclinação da moto, garantindo uma condução mais segura em estradas de curvas.

CHIEF DARK HORSE

A Chief Dark Horse é uma homenagem às cruisers clássicas, com o motor Thunderstroke 116 de 1.890 cc a garantir um desempenho dinâmico e um binário robusto de 156 Nm. Este modelo mantém-se fiel ao design musculado e minimalista, destacando-se pelo quadro em aço exposto e pelos detalhes escurecidos que acentuam a sua aparência agressiva.

Apesar do seu estilo clássico, a Chief Dark Horse está equipada com tecnologia de ponta.

A iluminação LED, os modos de condução selecionáveis e o sistema RIDE COMMAND, acessíveis através do ecrã tátil de 101 mm, garantem uma experiência de condução moderna. Com uma posição de condução ergonómica e um assento confortável, esta moto é ideal tanto para viagens curtas como para passeios mais prolongados, mantendo sempre o equilíbrio entre tradição e inovação.

Indian Chief Bobber Dark Horse



» Galeria de fotos aqui



CHIEF BOBBER DARK HORSE

Inspirada nas bobbers clássicas, a Chief Bobber Dark Horse apresenta um visual retro com um toque moderno. O motor Thunderstroke 116 de 1.890 cc assegura 156 Nm de binário, proporcionando uma condução potente e emocionante. A suspensão, composta por forquilhas telescópicas e amortecedores traseiros ajustáveis, garante estabilidade e conforto em diferentes tipos de estrada.

O design é marcado pelas rodas raiadas pretas, o guarda-lamas dianteiro curto e o guiador elevado, que evocam o espírito das motos customizadas do passado. No entanto, a Chief Bobber Dark Horse integra funcionalidades modernas, como iluminação LED, modos de condução ajustáveis e o sistema RIDE COMMAND, acessível no painel tátil de 101 mm. Este modelo é ideal para os motociclistas que procuram combinar um estilo clássico com desempenho e tecnologia atuais.

SUPER CHIEF LIMITED

A Super Chief Limited é o modelo mais luxuoso e orientado para viagens da gama Indian Chief 2025. Tal como os outros modelos, é alimentado pelo motor Thunderstroke 116 de 1.890 cc, que oferece 156 Nm de binário, assegurando uma condução potente e estável.

Este modelo é ideal para viagens longas, graças ao conforto do banco, ao para-brisas removível e às malas laterais com capacidade de 36,6 litros. O design clássico, com acabamentos premium como jantes raiadas e detalhes cromados, dá-

lhe uma aparência sofisticada. A tecnologia acompanha o luxo, com iluminação LED, modos de condução personalizáveis e o sistema RIDE COMMAND integrado no ecrã tátil de 101 mm, que proporciona funcionalidades como navegação, conectividade Bluetooth e gestão de chamadas.

Com cinco modelos distintos, a gama Indian Chief 2025 é uma celebração da herança da marca, combinando o icónico motor Thunderstroke 116 de 1.890 cc com designs marcantes e tecnologia avançada. Desde a agressividade e performance da Sport Chief RT até ao luxo e conforto da Super Chief Limited, cada motociclo foi projetado para responder às diferentes preferências dos motociclistas.

Para mais informações sobre os modelos Indian Chief 2025 contacte um concessionário autorizado. //



» Galeria de fotos aqui



Indian Super Chief Limited



Mais POTÊNCIA

Modelos que combinam o revolucionário motor PowerPlus 112, design arrojado e tecnologias de ponta para redefinir o segmento V-Twin.

A Indian Motorcycle, a mais antiga fabricante de motocicletas dos Estados Unidos, apresentou sua aguardada gama para 2025, trazendo ao mercado o motor PowerPlus 112, um marco em potência, inovação e desempenho.

Composta pelos modelos Chieftain PowerPlus, Indian Challenger, Roadmaster PowerPlus e Indian Pursuit, todos disponíveis nas versões Limited e Dark Horse, a nova família combina

design arrojado, tecnologias avançadas e conforto incomparável, redefinindo o segmento das motos cruiser.

INDIAN CHIEFTAIN POWERPLUS

A Indian Chieftain PowerPlus possui um motor PowerPlus 112, um V-Twin de 1834 cc com refrigeração a líquido, capaz de produzir uns impressionantes 126 cavalos de potência e 181,4 Nm de binário às 3800 rpm. Este motor foi concebido para proporcionar aceleração

instantânea e um desempenho consistente, permitindo uma condução fluida sem a necessidade de constantes mudanças de caixa, seja na cidade ou em viagens mais longas.

O design da Chieftain combina agressividade e funcionalidade, destacando-se pela sua carenagem montada diretamente na forquilha, o que contribui para maior manobrabilidade e controlo em velocidades elevadas. A versão Limited, disponível em cores elegantes como Black Metallic e Sunset Red Metallic, aposta num estilo refinado, enquanto a versão Dark Horse, com acabamentos em Black Smoke e Sunset Red Smoke, oferece um visual mais ousado e moderno. Ambas as versões apresentam uma capacidade de 68 litros de armazenamento em alforjes com fecho remoto e a opção de assentos ClimaCommand aquecidos e refrigerados, garantindo conforto em qualquer condição climática.

O modelo ainda está equipado com uma forquilha dianteira invertida de 43 mm e travões Brembo com discos duplos de 320 mm na frente e um disco único de 298 mm na traseira.

INDIAN CHALLENGER

A Indian Challenger foi concebida para quem procura uma combinação perfeita de potência e precisão. Equipada com o motor PowerPlus

» Galeria de fotos aqui



Indian Challenger

112, com 1834 cc, esta máquina oferece 126 cavalos de potência e 181,4 Nm de binário, proporcionando uma condução desportiva e dinâmica. O desempenho impressionante é complementado pelo quadro robusto e pela carenagem fixa ancorada no quadro, o que garante maior estabilidade e equilíbrio, mesmo a altas velocidades.

A versão Limited apresenta um acabamento sofisticado na cor Sunset Red Metallic, enquanto a Challenger Dark Horse, disponível em cores como Black Smoke, Springfield Blue e Moss Green Smoke, destaca-se pelo seu estilo arrojado.

A Challenger conta com forquilha dianteira invertida com 43 mm de diâmetro e suspensão traseira com ajuste hidráulico. oferecendo uma



» Galeria de fotos aqui



Indian Chieftain PowerPlus



» Galeria de fotos aqui

condução precisa e confortável, assistida por travões Brembo, com discos duplos semi-flutuantes de 320 mm na frente e um disco flutuante de 298 mm na traseira. As rodas, de 19 polegadas à frente e 16 polegadas atrás, estão equipadas com pneus Metzeler Cruisetec.

INDIAN ROADMASTER POWERPLUS

A Indian Roadmaster PowerPlus foi projetada para longas viagens, combinando luxo, funcionalidade e potência. O motor PowerPlus 112 garante um desempenho impressionante, com 126 cavalos de potência e 181,4 Nm de binário, assegurando uma performance consistente e fiável em qualquer percurso.

Com uma capacidade de armazenamento de 140 litros, distribuídos entre alforges e um mala traseira com fecho remoto, a Roadmaster revela-se ideal para viagens longas. A versão Limited, em cores como Black Metallic e Sunset Red Metallic, aposta em elegância, enquanto a versão Dark Horse, em Black Smoke e Storm Gray, apresenta um visual mais imponente.

O modelo conta com suspensão traseira ajustável eletronicamente, permitindo ao condutor

configurar o nível de amortecimento com facilidade. A travagem é assegurada por discos duplos de 320 mm na dianteira e um disco de 298 mm na traseira. O conforto é ainda maximizado pelos assentos ClimaCommand, que oferecem aquecimento e refrigeração tanto para o condutor como para o passageiro, e pelos punhos aquecidos, que tornam as viagens mais agradáveis mesmo em condições adversas.

INDIAN PURSUIT

A Indian Pursuit é o modelo mais avançado e luxuoso da gama de 2025, concebida para oferecer conforto máximo em viagens longas. Tal como os outros modelos, é alimentada pelo motor PowerPlus 112, com 1834 cc, 126 cavalos de potência e 181,4 Nm de binário, proporcionando uma condução poderosa e suave.

O grande destaque da Pursuit é o sistema RIDE COMMAND+, que inclui uma ecrã TFT sensível ao toque de 178 mm de diagonal, com navegação GPS, conectividade Apple CarPlay e funcionalidades como monitorização remota do veículo e localização via aplicação.

Este modelo oferece suspensão traseira ajustável



» Galeria de fotos aqui



eletronicamente, que adapta automaticamente o nível de amortecimento em função da carga, assentos ClimaCommand aquecidos e refrigerados de série, e mais de 140 litros de armazenamento total, combinando praticidade com conforto. Os travões Brembo, com discos de 320 mm na dianteira e 298 mm na traseira, prometem uma travagem eficiente e segura, enquanto as rodas de 19 e 16 polegadas asseguram estabilidade em todos os terrenos.

Disponível em versões Limited e Dark Horse, o Pursuit destaca-se pela sofisticação: a versão Limited apresenta acabamentos em Maroon Metallic e Heavy Metal com Black Metallic, enquanto a versão Dark Horse inclui opções como Black Smoke e Springfield Blue Vivid Crystal.

O motor PowerPlus 112 é o destaque de toda a linha. Este V-Twin a 60 graus com refrigeração a líquido e uma relação de compressão de 11.4:1 foi desenvolvido para oferecer potência consistente e durabilidade. Com transmissão de seis velocidades e tecnologia de ponta, o motor é resultado da experiência da Indian Motorcycle no campeonato King of the Baggers 2024, garantindo aceleração instantânea e uma condução envolvente e

poderosa.

Os novos modelos da linha 2025 já estão disponíveis para encomenda nas concessionárias Indian Motorcycle em Portugal e por toda a Europa. Combinando tradição, inovação e desempenho de excelência, esta linha promete redefinir os limites do segmento V-Twin. //





Turismo DE LUXO

A icónica marca de Milwaukee revela detalhes sobre as novas Street Glide Ultra e Pan America 1250 ST, seis Cruisers atualizadas, e edições limitadas da coleção CVO

A Harley-Davidson acaba de revelar a sua gama de motos para 2025, que inclui novos modelos touring, adventure sport e uma linha renovada de Cruisers. Combinando estilo, performance e tecnologia de ponta, a marca aposta em elevar a experiência dos motociclistas.

STREET GLIDE ULTRA

A Street Glide Ultra é um dos grandes destaques da gama 2025. Desenvolvida para viagens de longa distância, este modelo touring premium combina conforto incomparável com um desempenho robusto. O motor Milwaukee-Eight 117, um V-Twin de 1.923 cc, oferece um binário impressionante e uma aceleração poderosa, ideal para enfrentar percursos exigentes.

Além da sua performance, a Street Glide Ultra

apresenta um design aerodinâmico otimizado, que reduz a fadiga durante viagens prolongadas. O sistema de última geração, com navegação GPS e conectividade integrada, torna cada viagem mais intuitiva e segura. A suspensão ajustável e o generoso espaço de armazenamento tornam este modelo perfeito para passeios a dois, mantendo o legado de excelência da Harley-Davidson no segmento touring.

PAN AMERICA 1250 ST

A Pan America 1250 ST posiciona-se como a moto adventure sport de eleição da Harley-Davidson, combinando robustez, agilidade e tecnologia de ponta. Alimentada pelo motor Revolution Max 1250, um V-Twin de 1.252 cc refrigerado a líquido, este modelo oferece uma potência consistente e uma resposta precisa ao acelerador, sendo ideal tanto para estradas pavimentadas como para terrenos mais desafiantes.

A suspensão premium, totalmente ajustável, e os travões de alta performance garantem controlo e confiança em qualquer situação. O design da Pan America 1250 ST reflete a sua versatilidade, enquanto a posição de condução ergonómica proporciona conforto e um bom controlo em todas as viagens. É uma moto ideal para quem procura explorar novos horizontes com estilo e segurança.

LOW RIDER S

A Low Rider S combina desempenho agressivo com um estilo musculoso e arrojado. Equipada com o motor Milwaukee-Eight 117, com 1.923 cc oferece potência, garantindo uma aceleração impressionante e uma resposta rápida ao acelerador. É uma escolha ideal para motociclistas que procuram uma máquina que combine velocidade, força e uma presença marcante na estrada.

LOW RIDER ST

A Low Rider ST foi projetada para o motociclista que busca desempenho e conforto em longas viagens. Também equipada com o motor Milwaukee-Eight 117 de 1.923 cc, garante potência, enquanto as malas laterais integradas e o para-brisas oferecem funcionalidade e conforto extra. É perfeita para quem deseja explorar novas paisagens com conforto.

BREAKOUT

A Breakout regressa como um símbolo de estilo ousado e potência bruta. O seu motor Milwaukee-Eight 117, com 1.923 cc, proporciona um binário elevado que produz uma aceleração eletrizante. Com um design alongado, rodas largas e detalhes



Street Glide Ultra



Pan America 1250 ST



Low Rider S



Low Rider ST

APRESENTAÇÃO GAMA HARLEY-DAVIDSON 2025



cromados, a Breakout é perfeita para quem deseja impressionar e sentir a emoção de uma condução de alta performance.

FAT BOY

A icônica Fat Boy mantém sua reputação de robustez e estilo inconfundível. Com o motor Milwaukee-Eight 117 de 1.923 cc, ela entrega força bruta e uma experiência de condução única. As jantes fechadas e o perfil imponente de frente volumosa garantem que ela continue sendo um símbolo de presença e confiança em qualquer estrada.



STREET BOB

A Street Bob é a essência do minimalismo, feita para quem busca diversão pura. Seu motor Milwaukee-Eight 117, também com 1.923 cc, proporciona um desempenho empolgante com uma ciclística leve e ágil. O seu visual despojado e minimalista, é ideal para motociclistas que querem desfrutar da estrada de forma simples e autêntica.



SPORTSTER S

A Sportster S recebeu uma suspensão revista para melhorar o conforto e a personalização. Equipada com o motor Revolution Max 1250, com 1.252 cc, oferece um desempenho ágil e extremamente dinâmico. O aumento de 60% no curso da roda traseira garante maior suavidade em pavimentos irregulares, sem comprometer a altura do assento. As suspensões dianteira e traseira são totalmente ajustáveis em compressão, expansão e pré-carga, tornando esta moto ideal para motociclistas que procuram agilidade, tecnologia avançada e um estilo marcante.



CVO STREET GLIDE

A CVO Street Glide representa o topo da gama touring, unindo luxo, performance e tecnologia de ponta. Equipado com o potente motor Milwaukee-Eight 121 H.O., com 1.983 cc, este modelo proporciona uma condução suave mas uma resposta rápida e um desempenho fiável em viagens longas.

A Street Glide CVO está repleta de funcionalidades avançadas, como ecrãs digitais modernos, sistema de som premium e conectividade integrada, que elevam a experiência de condução a um novo patamar. Com acabamentos exclusivos e detalhes que refletem o estilo clássico e refinado da Harley-Davidson, a CVO Street Glide é ideal para quem deseja explorar as estradas com conforto absoluto e um toque de prestígio.



Lambretta

GET REAL @ GO REAL



Lambretta, uma marca inspirada no passado e projetada para o futuro. Com um design único e intemporal, afirma a sua originalidade e competitividade com uma gama completa de produtos de alta qualidade, disponíveis em diferentes cilindradas e cores. **V SPECIAL, X SERIES, G SPECIAL.**



CONHECE A NOSSA GAMA EM : WWW.LAMBRETTASCOOTERS.PT

APRESENTAÇÃO GAMA HARLEY-DAVIDSON 2025



CVO ROAD GLIDE

A CVO Road Glide destaca-se pela sua aerodinâmica superior e design arrojado, ideal para viagens longas com grande estabilidade e conforto. O motor Milwaukee-Eight 121 H.O., com 1.983 cc, oferece potência elevada e desempenho consistente, garantindo uma condução confiante em qualquer percurso.

Este modelo inclui funcionalidades tecnológicas de última geração, como sistemas de navegação avançados, som de alta qualidade e iluminação LED premium, além de detalhes de design cuidadosamente trabalhados. A Road Glide é a escolha perfeita para motociclistas que procuram uma combinação de desempenho, conforto e exclusividade, seja em viagens curtas ou longas.

CVO ROAD GLIDE ST

Inspirada nas competições da MotoAmerica Mission Foods King of the Baggers, a CVO Road Glide ST combina o desempenho de pista com a sofisticação das baggers premium. O motor Milwaukee-Eight 121 High Output, com 1.983 cc, entrega uma potência impressionante e uma aceleração explosiva, perfeita para quem procura uma Grand Tourer com alma de competição.

Este modelo foi desenhado para oferecer uma experiência de condução desportiva, graças a componentes de alta performance, como suspensões ajustadas para máxima estabilidade e travões de topo de gama. Detalhes exclusivos e acabamentos premium complementam o visual imponente, tornando-a a escolha ideal para motociclistas que desejam dominar a estrada com velocidade, estilo e personalidade.

CVO PAN AMERICA

A CVO Pan America é a resposta da Harley-Davidson para aventureiros que procuram luxo e robustez numa moto adventure touring. Com o motor Revolution Max 1250, de 1.252 cc, é capaz de entregar um desempenho dinâmico em qualquer tipo de terreno, seja numa estrada pavimentada ou num trilho desafiante.

Este modelo vem equipado com acessórios premium, como malas laterais robustas, proteções de motor e sistemas de iluminação avançados, ideais para explorar caminhos menos percorridos. A posição de condução direita e confortável, aliada ao motor potente e fiável, garante viagens longas e sem esforço. Os acabamentos de edição limitada destacam-se, refletindo o cuidado e a atenção aos detalhes típicos da gama CVO. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Polivalência E PERFORMANCE

A Voge apresentou a nova 625DSX, um modelo que completa a gama DSX, juntamente com as 525 e 900. Este modelo destaca-se pela sua versatilidade, capaz de enfrentar tanto o asfalto como terrenos mais exigentes, aliando tecnologia moderna a um desempenho robusto.

A 625DSX conta com um motor bicilíndrico em linha a 270°, equipado com veio de equilíbrio, dupla árvore de cames a cabeça e quatro válvulas por cilindro. Com uma cilindrada de 581 cc, oferece uma potência máxima de 63 cavalos às 9.000 rpm e um binário de 57 Nm às 6.500 rpm.

A refrigeração é a líquido com radiador de óleo, enquanto o consumo homologado é de 3,8 litros por cada 100 Km. O motor está em conformidade com a norma Euro 5+ e apresenta emissões de CO2 de 89 gramas por km. Conta ainda com uma embraiagem multidisco em banho de óleo com sistema deslizante e uma caixa de seis velocidades.

A nível ciclístico, o modelo conta com um quadro em tubo de aço com sub-quadro traseiro desmontável. A suspensão dianteira está a cargo de uma forquilha invertida Kayaba com 41mm de diâmetro, regulável em pré-carga e extensão, com um curso de 174 mm. Na traseira, dispõe de um monoamortecedor totalmente ajustável com depósito separado, oferecendo um curso de 181 mm.

As jantes raiadas estão equipadas com pneus Metzeler Tourance tubeless, nas dimensões 110/80R19 à frente e 150/70R17 atrás. O sistema de travagem inclui dois discos dianteiros de 298 mm com pinças Nissin de duplo pistão e um disco traseiro de 240mm com pinça de pistão simples,

sendo ambos equipados com ABS desconectável.

As dimensões da 625DSX destacam o seu perfil aventureiro, com um comprimento total de 2.230 mm, uma largura de 850 mm e uma altura de 1.395 mm. A distância entre eixos é de 1.465 mm e o peso em ordem de marcha atinge os 206 kg. A altura do assento ao chão situa-se nos 835 mm, enquanto a distância mínima ao solo é de 220 mm. O depósito de combustível tem uma capacidade de 17,6 litros.

A 625DSX inclui um ecrã LCD a cores com navegação Turn-by-Turn e conectividade. Está equipada com modos de condução, controlo de tração TCS desconectável, sensor de pressão dos pneus e indicador de temperatura exterior. A iluminação é Full LED, com faróis de nevoeiro e alerta de travagem de emergência ESS. O equipamento de série integra ainda uma câmara frontal HD, para-brisas ajustável, protetores de mãos, tomada USB de 12V, descanso central, grelha porta-bagagens e proteções adicionais.

A Voge 625DSX estará disponível na rede de concessionários a partir de março de 2025. O preço de venda ao público será de 6.592 euros e estará disponível em duas cores: black e desert sand. O modelo pode ser adquirido na versão full power ou adaptada para a carta A2. Existe ainda a possibilidade de incluir um conjunto de malas laterais e top case na cor negra "by Lobo", por um valor adicional de 898 euros. //





Desportiva **DE GEMA**

A Kove 450RR chega para competir com as grandes marcas no segmento das motos superdesportivas, oferecendo uma combinação de potência, peso reduzido e

A Kove 450RR é uma moto superdesportiva equipada com um motor de 442,9cc, capaz de gerar 69,7 CV às 13.000 rpm e 39,1 Nm de torque às 9.000 rpm. Com uma velocidade máxima de 220 km/h (136,6 mph), a 450RR promete um desempenho impressionante, tornando-se uma opção competitiva para quem busca uma moto ágil e potente, dentro destes segmentos.

Com um peso sugerido de 165 kg, a Kove 450RR é significativamente mais leve que muitos concorrentes, como a Kawasaki ZX-4RR. O motor bicilíndrico de 442,9cc e a utilização de Ram Air para melhorar a performance em altas rotações são algumas das suas características distintivas, a par com a embraiagem deslizante, que melhoram a segurança e o desempenho em diferentes condições de condução. Inclui vários sistemas eletrónicos, como controlo de tração. Na versão Performance, destaca-se ainda a presença do Launch Control e do quickshifter que permite trocas de mudanças mais rápidas e suaves, ideais para o uso em pista.

A parte ciclística da Kove 450RR é outro ponto forte. A moto está equipada com suspensões invertidas com 41 mm de diâmetro na frente, com 110 mm de curso e ajuste completo. Na traseira, o amortecedor monoshock também é totalmente ajustável, com 49 mm de curso. A travagem é

assegurada por discos flutuantes de 300 mm à frente, com pinças radiais de quatro pistões e ABS, e um disco de 220 mm atrás, com pinça de um pistão também equipada com ABS.

O modelo possui jantes de 17 polegadas em ambos os eixos, que de série vêm calçadas com pneus Maxxis sem câmara de ar. O guiador é do tipo clip-on (de avanços), montados abaixo da mesa superior, conferindo uma postura mais agressiva e maior controlo em pista e o depósito de combustível tem capacidade para 14 litros, o que garante uma autonomia considerável em comparação com motos semelhantes.

A Kove 450RR, na versão topo de gama, está equipada com um painel TFT a cores que oferece informações claras e de fácil leitura ao condutor. A versão standard, por sua vez, conta com um painel LCD mais simples, mas igualmente eficaz.

A Kove 450RR surge como uma alternativa atraente no segmento das superdesportivas, com um conjunto técnico competitivo e um preço mais acessível do que modelos equivalentes de marcas . Com a sua leveza, potência e design arrojado, a Kove continua a afirmar-se como uma marca com grande potencial no mercado global de motos, com planos de expansão para países como o Reino Unido.

Ainda não há informação de preço nem disponibilidade para o nosso país. Para mais informações consulte o site oficial de marca. //



APRESENTAÇÃO *KTM 125 ENDURO R 2025*



Pequena AVENTUREIRA

A KTM 125 Enduro R 2025 combina potência, leveza e tecnologia para dominar qualquer trilho ou estrada com estilo e eficiência

A KTM apresenta a 125 Enduro R 2025, uma moto que eleva o padrão no segmento de enduro de baixa cilindrada, combinando inovação tecnológica, desempenho consistente e design agressivo.

Feita para quem procura enfrentar trilhos desafiantes ou explorar novas estradas.

No coração da KTM 125 Enduro R está um motor monocilíndrico de 125cc, a 4 tempos, com injeção eletrónica Bosch (EFI) e uma válvula de 33 mm, capaz de gerar 15cv às 10.000 rpm e 11,5 Nm às 8.000 rpm. O modelo conta com um transmissão de 6 velocidades e embraiagem deslizante PASC.

Com um consumo médio de apenas 2,4 l/100 km e emissões de CO2 de 57 g/km, esta moto destaca-se não só pela performance mas também pela sustentabilidade, permitindo uma condução prolongada com menor impacto ambiental.

O sistema de suspensão WP APEX é um dos destaques da 125 Enduro R, proporcionando um curso de 230mm tanto na dianteira como na traseira. Este sistema permite uma condução estável e confortável, absorvendo impactos de terrenos irregulares com facilidade. Os travões ByBre contam

com discos flutuantes de 285mm à frente e 240mm atrás, equipados com pinças potentes para uma travagem eficaz em qualquer cenário.

Com um peso de apenas 152kg (sem combustível) e uma altura do assento ao chão de 890mm, a KTM 125 Enduro R oferece excelente manobrabilidade e conforto. A distância entre eixos de 1.475mm e a distância ao solo de 272mm garantem equilíbrio e facilidade para enfrentar obstáculos. Além disso, a capacidade do depósito de 9 litros é ideal para viagens mais longas, sem necessidade de paragens frequentes.

As rodas de 21" na dianteira e 18" na traseira, montadas em pneus de 90/90 e 140/80, respetivamente, asseguram uma excelente aderência em diferentes tipos de terreno. O design agressivo e inspirado no mundo da competição complementa o modelo, tornando a KTM 125 Enduro R 2025 uma moto não só prática mas também visualmente marcante.

A KTM 125 Enduro R 2025 está disponível no mercado português com um preço de 5.730 euros, já incluindo IVA e demais taxas aplicáveis. Para mais informações consulte um importador oficial da marca. //



APRESENTAÇÃO *KTM 125 SMC R 2025*



Diversão GARANTIDA

A KTM 125 SMC R de 2025 apresenta-se como uma proposta inovadora no segmento das supermotos.

A KTM 125 SMC R destaca-se pelo seu design compacto e ergonómico. O depósito de combustível em metal com capacidade para 9 litros, combinado com carenagens finas e resistentes, ajuda a manter a moto mais estreita e oferece proteção em caso de queda. Os gráficos moldados reforçam a identidade visual da KTM.

Construída sobre um quadro em treliça de aço, derivado da plataforma Gen 3 das DUKE de menor cilindrada, a KTM 125 SMC R apresenta um ângulo da coluna de direção específico, suportes do subquadro ajustados e uma rigidez otimizada para maior controlo e estabilidade.

A suspensão dianteira conta com uma forquilha WP APEX com 43 mm de diâmetro, oferecendo 230 mm de curso, enquanto o amortecedor traseiro WP APEX, também com 230 mm de curso, permite ajuste da pré-carga.

Com uma altura do assento ao chão de 860 mm, a KTM 125 SMC R é ideal para uma condução agressiva, face ao estilo supermoto. O peso a seco

é de 140 kg, tornando-a leve e ágil para manobras em espaços urbanos ou circuitos fechados. As jantes de 17 polegadas são equipadas com pneus 110/70 R17 na frente e 150/60 R17 na traseira.

No coração da KTM 125 SMC R encontra-se o motor LC4c de última geração, um monocilíndrico compacto e leve que cumpre a norma Euro 5+. Com uma potência de 15 cv (11 kW) às 10.000 rpm e um binário de 12 Nm às 8.000 rpm, este motor foi projetado para máxima eficiência e diversão. A alimentação é assegurada por um sistema de injeção eletrónica otimizado, que inclui novos injetores posicionados diretamente nas válvulas de admissão para melhorar a combustão e reduzir emissões.

A KTM 125 SMC R está equipada com um disco de travão dianteiro de 320 mm e um traseiro de 240 mm, ambos complementados por um sistema ABS de dois canais da Bosch. Apesar de não contar com modos de condução selecionáveis, como a sua irmã maior, a 390 SMC R, o sistema de ABS oferece modos específicos para estrada e supermoto, ampliando a versatilidade da moto. //





Cultura BOSOZOKU

Uma Honda Monkey 125 personalizada presta tributo ao movimento Boso-zoku, com alterações ousadas que evocam o espírito rebelde do Japão dos anos 50.

O termo Boso-zoku, que significa "grupo de condução imprudente", nasceu no Japão na década de 1950, sendo associado a gangues que modificavam motos de baixa cilindrada com carenagens exageradas e estilos extravagantes. Inspirado por esta cultura, o atelier tailandês Advanced Automotive Accessories transformou uma Honda Monkey 125 numa homenagem fiel à era Boso-zoku.

As alterações feitas a esta Monkey 125 são tudo menos subtis. A moto foi equipada com dois escapes duplos, um de cada lado, destacando-se tanto pelo som como pela aparência robusta. A carenagem frontal, decorada com dentes de tubarão pintados, é um detalhe provocador, enquanto um para-brisas amarelo invulgar e uma cobertura verde para o farol adicionam um toque de irreverência. O assento branco, que contrasta com o resto da moto, é um elemento típico das personalizações Boso-zoku, caracterizadas pela combinação de cores e formas inusitadas.

A carenagem foi ampliada, recriando as formas desproporcionais que marcaram as motos dos gangues japoneses. Esta abordagem transforma a pequena Monkey 125 numa peça única, que une a

tradição japonesa com a criatividade contemporânea tailandesa.

Os pneus largos e os guarda-lamas foram também alterados, apresentando designs mais arrojados que evocam o estilo dos anos áureos do Boso-zoku. Os suportes metálicos, pintados com acabamentos brilhantes, reforçam a estética rebelde, enquanto os pormenores em cores vibrantes destacam ainda mais o estilo ousado da moto.

Outro elemento marcante são os gráficos e pinturas personalizadas, que frequentemente incluem símbolos usados pelos grupos Boso-zoku, como dragões e caveiras.

A Advanced Automotive Accessories, especializada em componentes exteriores para motos como a Monkey 125, tem desenvolvido kits de personalização que incluem estilos como rally, militar e, mais recentemente, Boso-zoku, conseguiu integrar nesta Honda Monkey 125, elementos históricos combinados com uma pintura única e acabamentos que remetem à herança Boso-zoku.

Embora o movimento Boso-zoku tenha perdido relevância no Japão devido a regulamentações mais rígidas e alterações sociais, as personalizações inspiradas neste estilo continuam populares em países como a Tailândia. //





Edição **LIMITADA**

A Vespa revelou a 946 Snake, um modelo exclusivo que faz parte da Coleção Lunar, celebrando o Ano da Serpente, com um design inspirado na beleza e força do inverno.

A Vespa, ícone do design italiano, apresenta a sua mais recente criação, a 946 Snake. Este modelo de edição limitada celebra o Ano da Serpente, trazendo um conceito que funde luxo, arte e inspiração na natureza, reafirmando a Vespa como um símbolo de estilo inconfundível. A Vespa 946 Snake é limitada a apenas 888 exemplares numerados, destacando-se pela sua pintura azul iridescente que evoca paisagens geladas e misteriosas.

Inspirada no simbolismo da serpente, a scooter exhibe detalhes cuidadosamente trabalhados: punhos do guiador e assento que imitam a textura da pele do réptil, enquanto acabamentos cromados no depósito de combustível e no guarda-lamas completam a estética sofisticada e distinta.

Este modelo vai além da mobilidade, oferecendo uma interpretação artística que combina força, mistério e elegância. A serpente, símbolo central desta edição, representa a ousadia e o convite para explorar novos horizontes.

As especificações técnicas incluem um motor mono-cilíndrico de 125cc com 3 válvulas, injeção electrónica e refrigeração a ar forçado.

A suspensão dianteira é composta por um braço oscilante com mola espiral e amortecedor único, enquanto a suspensão traseira inclui um

amortecedor hidráulico único com pré-carga ajustável em 5 posições.

O sistema de travagem conta com ABS de dois canais e sistema ASR, com discos de 220 mm tanto na frente como atrás. Os pneus são tubeless 120/70 - 12" na frente e 130/70 - 12" atrás.

As dimensões totais da scooter são de 1.965 mm de comprimento, 730 mm de largura e 1.405 mm de distância entre eixos. A capacidade do depósito de combustível é de 8 litros.

A 946 Snake é acompanhada por uma gama de acessórios pensados para combinar funcionalidade e estilo. O capacete, com interior amovível e viseira fumada, apresenta o mesmo acabamento iridescente da scooter, com um relevo cromado em forma de serpente, garantindo que segurança e estética caminham lado a lado.

No vestuário, destacam-se dois artigos-chave: um casaco longo branco, com subtis detalhes que aludem ao tema da serpente, e um casaco bomber com acabamento brilhante que reflete a luz em tons frios e cativantes, evocando a beleza das paisagens de inverno.

Disponível para pré-reserva desde 8 de janeiro de 2025, a Vespa 946 Snake pode ser adquirida por um preço de 12.199€, ao qual acrescem despesas de transporte, ISV e documentação. Para mais informações, visite o importador oficial. //





Criação INOVADORA

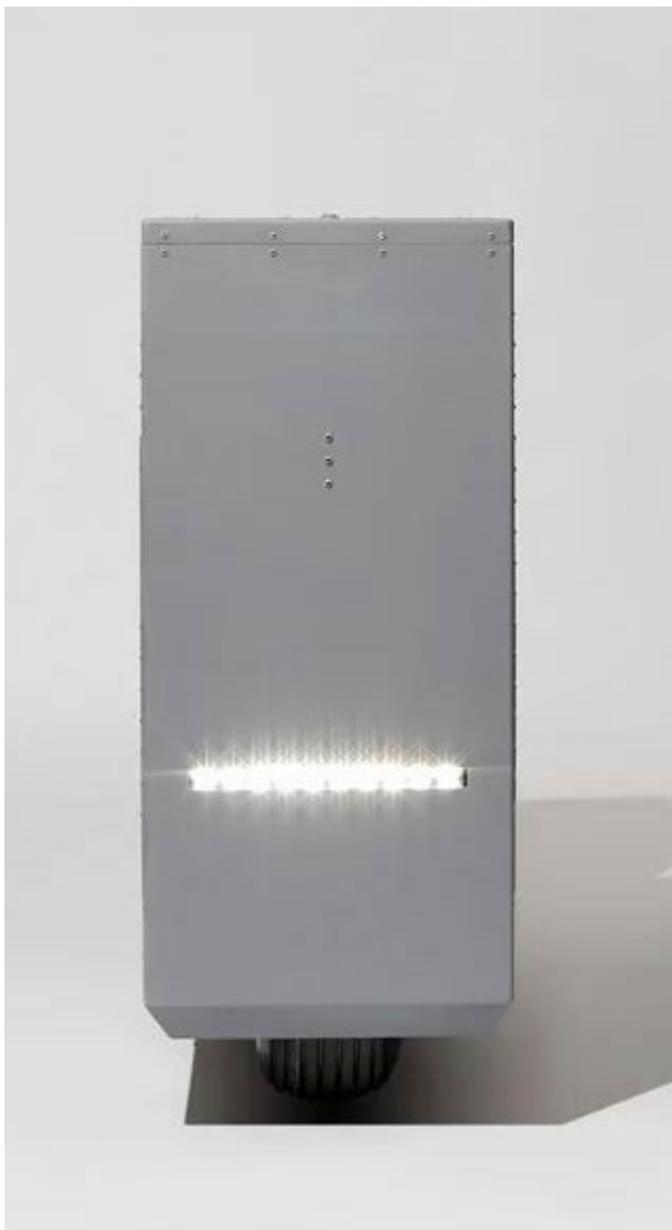
NOMOTO, o inovador conceito criado pelo designer Joey Ruiter, que visa revolucionar a forma como os transportes urbanos se integram no ambiente ao seu redor

A NOMOTO é um projeto revolucionário desenvolvido pelo designer Joey Ruiter, que apresenta uma abordagem distinta para motocicletas no contexto urbano. Sem dúvida alguma diferente das motos tradicionais, a NOMOTO vai além do mero transporte, integrando-se ao ambiente ao seu redor como parte ativa do cenário urbano.

A moto transforma-se numa tela para grafitis, num local improvisado para momentos de descanso e adapta-se perfeitamente ao espaço urbano, sem se destacar excessivamente. O design minimalista e funcional da NOMOTO é concebido para ser completamente integrado ao ambiente, tornando-se quase impercetível para quem a vê passar diariamente.

O aspecto mais inovador do projeto é a capacidade de transformação da moto com um simples toque num botão. Ao ser acionado, a NOMOTO eleva suavemente o suporte, revelando assentos ocultos e funcionalidades adicionais que eram invisíveis sob sua “pele” urbana. Isso não só redefine a experiência de condução, mas também oferece uma nova perspectiva sobre como os veículos podem coexistir organicamente em ambientes urbanos.

Com uma fusão de arte, funcionalidade e design, a NOMOTO redefine o papel dos meios de transporte no espaço urbano, proporcionando um veículo que não só serve como meio de transporte, mas também como parte integrante do tecido urbano. Caso tenha interesse em projetos idênticos, o designer possui um site onde partilha o seu portfólio. //





Design INTEMPORAL

A MV Agusta comemora o seu 80.^o aniversário com a Coleção Ottantesimo, composta por seis modelos exclusivos, que destacam a herança, o design e o desempenho da marca italiana

A MV Agusta comemora o seu 80.º aniversário com a Coleção Ottantesimo, um tributo à herança da marca que transformou motocicletas em

verdadeiras obras de arte. Fundada em 1945, a empresa tornou-se um ícone mundial do Made in Italy, combinando tecnologia de ponta, design sofisticado e desempenho excepcional.

O logo da Coleção Ottantesimo inspira-se no primeiro emblema da MV (Meccanica Verghera) e simboliza uma história de paixão e sucesso que colocou a marca no topo do motociclismo mundial. Para celebrar, foram criados seis modelos em edição limitada de 500 unidades cada, marcando o compromisso da MV Agusta com a exclusividade e a excelência. //



BRUTALE RR

Equipada com um motor de 3 cilindros de 801 cc e com uma potência de 140 cavalos, a Brutale RR foi projetada para proporcionar uma condução ágil e agressiva. Ideal para quem busca desempenho dinâmico tanto em estrada como em pista, este modelo combina potência com precisão.



BRUTALE 1000

A Brutale 1000 é alimentada por um motor de 4 cilindros e 998 cc, oferecendo uns impressionantes 201 cavalos de potência. Este modelo representa o auge do desempenho e da tecnologia de motociclos da MV Agusta, proporcionando uma experiência superior.



BRUTALE 1000 RR

A versão RR da Brutale 1000 mantém os mesmos 201 cavalos da Brutale 1000, mas com acabamentos mais focados no desportivo. Conta com detalhes mais refinados e um design agressivo, o que acaba por destacar o seu carácter desportivo, proporcionando uma experiência de condução verdadeiramente intensa.

DRAGSTER RR

A Dragster RR combina um estilo ousado com um desempenho empolgante. Com um motor de 3 cilindros, 801 cc e 140 cavalos, a Dragster RR foi concebida para os entusiastas que procuram emoção e um estilo único em cada viagem.



F3 RR

A F3 RR é um modelo supersport de linhas impressionantes que apresenta um motor de 3 cilindros com 798 cc e 147 cavalos de potência. Destinado a dominar tanto pistas como estradas, este modelo oferece um equilíbrio perfeito entre performance e manobrabilidade



SUPERVELOCE S

A Superveloce S junta a estética retro com tecnologia moderna. Equipada com um motor de 3 cilindros, 798 cc e 147 cavalos, é a personificação da elegância e da performance, proporcionando uma experiência de condução única para os aficionados por motociclos.

450NK *with the* EUROEDGE



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.





Novas soluções DE TRAVAGEM

A marca italiana Brembo expõe uma gama completa de produtos para cada tipo de motociclista

No EICMA 2024, realizado em Milão, a Brembo apresentou uma gama completa de soluções de travagem, desenvolvidas para responder às diferentes necessidades dos motociclistas.

A marca destacou três linhas principais, que combinam inovação, qualidade e desempenho, características que definem a sua reputação.

Brembo Prime é a linha premium, criada para substituir peças originais com soluções de alta qualidade e segurança. Este segmento inclui discos de travão, pastilhas, pinças (como as Stylema e Hypure), bombas de embraiagens e bombas de travão, todas projetadas para se integrarem perfeitamente nas motos, respeitando mas superando as especificações de fábrica.

Brembo Xtra, é uma gama direcionada a motociclistas que valorizam personalização e design, pois oferece produtos com soluções

inovadoras e estéticas. A linha inclui pastilhas Xtra, discos Supersport/Groove e pinças coloridas, tornando-se a escolha ideal para quem procura aliar estilo e funcionalidade.

Brembo Upgrade é a solução para os entusiastas mais exigentes, trazendo tecnologias das pistas para as estradas. Esta linha inclui sistemas de travagem inspirados no sucesso da Brembo em competições, como as pinças GP4-MotoGP e discos T-Drive, bem como as reconhecidas bombas RCS Corsa Corta e RCS Corsa Corta RR, perfeitas para uso em pista.

A apresentação da Brembo no EICMA 2024 demonstra a evolução do mercado de reposição, com produtos concebidos para atender às necessidades específicas de cada cliente. Para facilitar a escolha e aquisição, a marca lançou a aplicação Bremboparts, disponível para iOS e Android, que permite localizar produtos e distribuidores através de um mapa interativo. //

Nova pinça de travão para MotoGP

A BREMBO, fornecedora oficial de sistemas de travagem para o MotoGP, apresentou uma nova pinça de travão de corrida na EICMA 2024, em Milão. Esta pinça estará disponível para os 22 pilotos da classe principal a partir da temporada de 2025.

A nova pinça de travão foi desenvolvida com base na experiência da Brembo em competições e utiliza materiais de alta qualidade, visando um desempenho otimizado. O componente conta com uma pastilha de maior dimensão, capaz de suportar altas temperaturas, e uma área de travagem aumentada, o que contribui para uma maior eficiência na travagem e um controlo mais preciso da moto.

A maior superfície permite uma dissipação mais rápida do calor, reduzindo o desgaste da pastilha e mantendo um desempenho constante ao longo do tempo.

A base de fixação da pinça foi reforçada para proporcionar maior rigidez

e consequentemente maior estabilidade. A posição da válvula de purga foi ajustada para facilitar a manutenção e a sangria dos travões, permitindo aos mecânicos realizar os procedimentos com mais rapidez.



Novos pacotes PRO e PRO+

A Brembo lançou os kits PRO e PRO+ para motos supersport, trazendo inovações que elevam o desempenho e a tecnologia de travagem a novos patamares.

A LÍDER MUNDIAL em sistemas de travagem de alta performance, a Brembo, revelou os novos kits PRO e PRO+, soluções inovadoras que prometem redefinir os padrões de desempenho, fiabilidade e segurança para motos supersport, tanto em pista como em estrada.

O Pacote PRO integra o disco T-Drive com lâminas de refrigeração e a pinça Hypure com acabamento em níquel, oferecendo uma solução de travagem de alto desempenho. Com dimensões ampliadas (338,5x6,2 mm face aos habituais 330x5 mm), o disco proporciona uma maior superfície para dissipação de calor, mantendo temperaturas de operação mais baixas durante travagens intensas. O design exclusivo dos pinos em formato "T" maximiza a eficiência,



reduz o peso do sistema e garante uma performance superior em condições extremas. A pinça Hypure destaca-se pela leveza e elevada rigidez estrutural, assegurando uma travagem precisa e consistente. Graças à sua excepcional capacidade

de dissipação térmica, previne a perda de eficácia (fading) mesmo em utilizações prolongadas e intensivas, oferecendo ao motociclista um controlo absoluto e uma experiência de condução segura e eficiente.

O kit PRO+ eleva o nível de performance, combinando o disco T-Drive com a pinça GP4 Sport Production. Esta pinça monobloco, produzida a partir de um bloco sólido de alumínio maquinado com precisão CNC, distingue-se pela sua elevada rigidez estrutural e peso reduzido, assegurando uma resposta rápida e fiável em qualquer situação.

Uma das grandes inovações do kit PRO+ é a introdução de lâminas de ventilação na carcaça da pinça, uma solução que otimiza a dissipação de calor. O revestimento em níquel não só proporciona maior resistência à corrosão, como também garante uma eficiente gestão térmica, mantendo a performance estável mesmo nas condições mais exigentes.

Seja na estrada ou em pista, os conjuntos PRO e PRO+ da Brembo foram concebidos para redefinir os limites do que é possível em sistemas de travagem de alta performance, oferecendo aos motociclistas uma combinação perfeita de inovação tecnológica e design funcional.





Distincta e M4.32

A Brembo, líder mundial no desenvolvimento e produção de sistemas de travagem de alta performance, apresentou na EICMA 2024 duas inovações para o segmento Touring Adventure: o cilindro mestre de travão, a embraiagem Distincta e a pinça de travão M4.32.

O CILINDRO mestre Distincta destaca-se pelo design que se adapta à estética de qualquer moto, ao mesmo tempo que oferece características personalizáveis para atender às preferências de cada motociclista. Um dos detalhes de design mais notáveis é o pino de fixação da manete oculto, que contribui para um visual limpo e minimalista. Este design inovador não só melhora a aparência da moto, como também torna o cilindro mestre Distincta um dos mais leves no seu segmento, graças a um processo de fabrico avançado.

A precisão do curso da manete é um ponto forte deste componente, devido ao ajuste do curso livre ser feito em fábrica em 100% da produção, garantindo ao motociclista uma resposta imediata e precisa, independentemente

das condições de condução. O cilindro inclui também um sistema prático de ajuste da posição da manete, permitindo que a distância em relação seja facilmente personalizada, oferecendo mais conforto e ergonomia ao condutor.

Já a pinça de travão M4.32 exemplifica o compromisso da Brembo com a inovação e o desempenho. A sua construção monobloco assegura uma rigidez excepcional, garantindo potência e controlo ideais na travagem. O logótipo icónico da Brembo, integrado no design da pinça, distingue-a pela sua qualidade premium.

A facilidade de manuseio foi uma prioridade no desenvolvimento da M4.32, e o sistema inteligente de substituição de pastilhas permite que o motociclista substitua as

pastilhas sem a necessidade de remover a pinça do disco. Esta inovação não só poupa tempo, como também reduz o risco de danificar a pinça ou outros componentes.

Mesmo nas condições mais exigentes, a pinça M4.32 mantém um desempenho consistente, graças à sua excelente capacidade de dissipação de calor. Isto garante que a travagem continua a ser eficiente, mesmo em altas temperaturas, oferecendo uma potência de travagem fiável durante longas viagens ou sessões intensas em pista.

Com estas inovações, a Brembo reforça a sua posição no mercado, apresentando soluções que combinam design avançado e desempenho de topo para motociclistas exigentes.



ELEVADO potencial

HONDA XL 750 TRANSALP

A Honda actualizou a sua Transalp 750 para 2025. Mudanças subtis fazem toda a diferença e posicionam-na como uma das motos mais versáteis do seu segmento.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Honda

A Depois de ter reinado durante mais de duas décadas (1986 a 2008) e desaparecido durante quase outras tantas dos catálogos da Honda, a Transalp ressurgiu renovada em 2022. Perdeu o motor de configuração em V e os seus dois cilindros aumentaram de volume e passaram a estar alinhados um ao lado do outro.

E como o mundo pula e avança, sobretudo quando o mercado assim o exige, a Honda decidiu apostar ainda mais na Transalp, dando-lhe mais argumentos para 2025.

O motor continua a ser o mesmo da versão lançada em 2022, que também equipa a Hornet 750. Um bicilíndrico paralelo que debita 92cv de potência, assentes num binário máximo de 75 Nm, capaz de excelentes prestações, com uma boa resposta desde os baixos regimes, lesto na subida

de rotação e com uma nota de escape viciante.

Mas esta nova versão viu a eletrónica melhorada, com os modos de entrega de potência ajustados. Mais novidades encontramos no painel TFT de 5 polegadas, comum aos modelos de 2025, X-ADV, Forza 750 e CB1000 Hornet, nos novos menus de configuração simplificados e no bloco de comandos do punho direito, agora retroiluminado e com um joystick muito mais fácil de usar.

Os modos de condução continuam a ser seis: Standard, Sport, Rain, Gravel e dois "User", personalizáveis pelo utilizador, permitindo desligar completamente o Controlo de tração e desligar o ABS na roda traseira.

Na estética, a carenagem frontal foi redesenhada e recebeu faróis mais eficazes e de aspeto mais moderno, tendo ficado mais aparentada com a Africa Twin.

Na ciclística, e apesar do quadro se manter inalterado, as suspensões Showa foram revistas,





*"NA **ESTÉTICA**, A CARENAGEM FRONTAL FOI REDESENHADA E RECEBEU FARÓIS MAIS EFICAZES E DE ASPETO MAIS MODERNO.."*

com a forquilha invertida de 43mm de diâmetro e 200mm de curso a mostrar-se ligeiramente mais macia, apenas para compensar a afinação mais desportiva do amortecedor traseiro, agora mais firme em compressão e lento em expansão, alegadamente para tornar o conjunto mais reativo e estável, mas sem lhe retirar o conforto. Mantendo as rodas, de 21 polegadas na frente e 18 polegadas na traseira, a distância livre ao solo também permanece nuns muito convenientes 212 mm, assim como a altura do assento (850mm) e o peso do conjunto (210kg). Os travões também se mantêm inalterados, com uma boa dosagem e uma mordida convincente.

Apesar de não ter tido um contacto significativo com a Transalp de 2022, foi com agrado que marquei presença na apresentação desta nova

versão de 2025, ainda mais por o evento decorrer no Algarve.

Depois de esclarecido sobre todas as modificações deste nova versão, algumas delas bem explicadas pelos próprios engenheiros japoneses envolvidos no seu desenvolvimento, que a Honda enviou para responderem às questões dos jornalistas presentes nesta apresentação, foi altura de me sentar aos seus comandos.

Tal como é frequente acontecer com os modelos Honda, logo nas primeiras curvas o sentimento de confiança que a extrema facilidade de condução imprime, faz parecer que tudo é familiar e resultado de muitos quilómetros de utilização. Tudo é fácil e quase instintivo. Não intimida, mas também não desilude. E normalmente depois até surpreende. >>

755 CC
92 CV
SOB CONSULTA

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"COM A BATUTA DO **QUICKSHIFTER**, TRAVANDO FORTE E ACELERANDO SEM POUPAR COMBUSTÍVEL, O NÍVEL DE SATISFAÇÃO ULTRAPASSOU DE LONGE O SATISFATÓRIO"

O posto de condução é espaçoso, agora mais agradável graças ao novo painel e ao novo bloco de comandos, a proteção aerodinâmica é bastante boa e, do motor, não se sente radiação de calor.

Durante a rota definida para a apresentação dinâmica, através das retorcidas estradas das serranias do sotavento algarvio, que incluiu um curto mas respeitável percurso em terra, fiquei bastante surpreendido com o desempenho desta versão de 2025. Nem parecia a mesma moto que, anos antes, não me tinha deixado completamente convencido.

A excelente nota de escape, a grande disponibilidade do motor, a agilidade em manobra, a facilidade de inserção em curva, a confiança que inspira tanto no asfalto como na terra, deixaram-

me agora completamente rendido.

Em asfalto, num andamento bastante vivo, acompanhando o ritmo das curvas com a batuta do quickshifter, travando forte e acelerando sem poupar combustível, o nível de satisfação ultrapassou de longe o satisfatório, mostrando-se muito mais divertida e oferecendo mais confiança do que muita moto de maior gabarito.

Fora do asfalto, numa retorcida estrada de terra que em alguns troços apresentava um piso muito pouco firme e inclinações bastante pronunciadas, surpreendi-me com a facilidade com que, apesar da minha pouca vocação para apanhar pó e lama, a Transalp se mantinha na trajetória que lhe pedia. Isto mesmo usando apenas o modo Gravel, que apesar de reduzir a intervenção do ABS e do >>



A PROTEÇÃO
COMO PRIORIDADE

SPORT,
COMPETITION,
TOURING,
ADVENTURE



TOUR-X5

ARAIHELMET.EU | @ARAIEU | f o o o

DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM **myBihr.com**



controle de tração, não os desliga por completo (para isso existem os modo User).

Mas, verdade seja dita, a Honda podia ainda ter ido um pouco mais além com a Transalp para marcar a sua posição face a uma concorrência cada vez mais feroz e a uma clientela cada vez mais exigente. Podia ter instalado um sistema de Cruise Control, o ecrã pára-brisas podia ser regulável com apenas uma mão e, já que esta não é uma offroader pura, ter-lhe instalado jantes para pneus tubeless, muito mais convenientes para quem viaja sobretudo por asfalto. O elevado potencial que esta nova Transalp tem para ser uma excelente companheira para umas boas escapadelas de aventura, sobretudo a “solo” e em modo “low-cost” requintado, assim o exige!

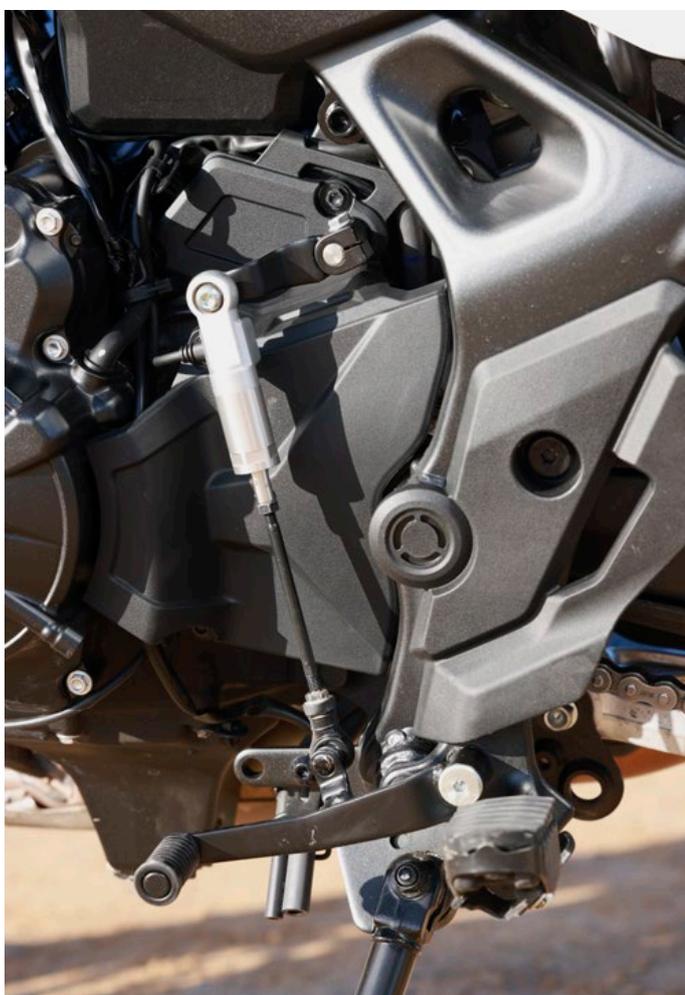
"O POSTO DE CONDUÇÃO É ESPAÇOSO, AGORA MAIS AGRADÁVEL GRAÇAS AO NOVO PAINEL E AO NOVO BLOCO DE COMANDOS"

Mas não é por isso que deixa de ser um verdadeiro caso de assédio para qualquer motociclista que se sente aos seus comandos. Até porque, além de estar disponível em 3 opções de cor (Preto, Branco e um muito apelativo e consensual Cinzento) a Honda disponibiliza uma grande variedade de acessórios opcionais muito interessantes, divididos por “Packs” que cobrem uma vasta gama de utilizações. A Honda disponibiliza também uma versão de potência limitada a 35kW, específica para detentores de carta A2.

À data da publicação deste artigo a Honda ainda não definiu o preço da nova Transalp, mas vai anunciá-lo brevemente, e a sua chegada ao nosso país está prevista para meados do mês de Março de 2025. //

EQUIPAMENTO

Capacete Arai Tour X5
Casaco RST Maverick Evo
Calças RST Maverick Evo
Luvas RST Adventure-X
Botas RST ADVENTURE-X MID



SUAVIDADE mágica



HONDA CB 1000 HORNET SP

Num mundo em que os motores bicilíndricos dominam o mercado, os motores de quatro cilindros em linha são vistos como algo antigo e pouco interessante. No entanto, a sofisticação da sua engenharia e a qualidade do seu desempenho, são, além de uma fonte de prazer de condução, uma rara oportunidade de reviver "bons velhos tempos".

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca

A nova Hornet 1000 passa facilmente despercebida. Não apresenta linhas insinuantes nem pinturas esfuziantes ou acessórios provocadores. Menos ainda recorre a componentes excêntricos ou a fibras exóticas para se exhibir, valendo-se do seu design nitidamente japonês para manter uma atitude modesta, mas com uma postura altiva.

É quando se chega perto dela que as suas virtudes se começam a revelar. Os acabamentos refinados mostram a qualidade de fabrico, complementados por componentes de referência que desde logo revelam eficácia e desempenho.

A maior excentricidade que exhibe é a coloração bronzeada das rodas e das jarras da forquilha, exclusiva da versão SP que recentemente teve a oportunidade de testar nos arredores de Benidorm, durante a sua apresentação Europeia.

O nome Hornet surge nos catálogos da Honda nos anos 90, primeiro com a bem sucedida CB600F

e posteriormente, nos anos 2000, com a CB900F. Recentemente chegou ao mercado em duas versões, sendo que nesta apresentação apenas rolei com a versão SP, a mais accessorizada.

Aos seus comandos dei comigo a cogitar que há efetivamente poucas coisas melhores do que uma estrada serpenteante, com boa paisagem, num dia solarengo de outubro, aos comandos de uma moto com 150cv de potência. Melhor ainda, só se toda essa potência for providenciada por um suave motor de 4 cilindros em linha e suportada por uma ciclística inabalável, capaz de proporcionar elevados níveis de confiança.

Parece que o tempo pára, que o ar fica mais puro e perfumado e que os cinco sentidos, inebriados com a adrenalina e o embalo das curvas, se unem para proporcionar o máximo prazer de condução, numa verdadeira orgia sensorial. Uma terapia ao nível dos melhores SPA de luxo.

Admito o meu fraco pelos motores tetracilíndricos em linha. Sempre os achei como se fossem um “dois em um”, capazes de ‘corresponder à minha



» [Galeria de fotos aqui](#)



"O NOME **HORNET** SURGE NOS ANOS 90, PRIMEIRO COM A BEM SUCEDIDA CB600F E POSTERIORMENTE, NOS ANOS 2000, COM A CB900F."

bipolaridade motociclística de tanto gostar de passear, tranquilamente a desfrutar do momento e da paisagem, como gostar de atacar todas as curvas, desafiando os reflexos, a inércia e a aderência.

Por isso esta nova Hornet 1000 não me deixou indiferente.

Com um peso muito contido, uma modesta altura do assento ao solo de 809mm e um guiador amplo como base para uma ergonomia bem conseguida, que proporciona uma posição de condução desportiva mas sem ser radical, o Vespão revela-se extremamente fácil de conduzir e de explorar os seus predicados de "Streetfighter", mas de forma muito adulta e responsável!

O motor, derivado do usado na CBR1000RR de 2017, mas ligeiramente menos extremado em termos de potência, apresenta uma grande suavidade de funcionamento e uma resposta linear e imediata do acelerador eletrónico.

Revela também uma grande elasticidade graças a um binário máximo de 107Nm, que lhe permite

responder muito bem logo a partir dos baixos regimes (pode-se rolar perfeitamente em 6ª a 50km/h e acelerar sem qualquer hesitação), entrando numa deliciosa espiral vertiginosa a partir das 6000rpm, quando a válvula de escape é accionada, que culmina para lá das 11.000 rpm.

Isto nesta versão SP, já que a versão normal não tem esta válvula instalada e que, pela mesma razão, vê a sua potência máxima reduzida de 157 para 152 cavalos.

Em ambas as versões da Hornet 1000, a caixa de velocidades viu as 5 relações mais baixas encortadas para melhor enfrentar os desafios de uma utilização polivalente, enquanto que a sexta relação proporciona uma condução mais relaxada a velocidades de cruzeiro legais.

Outra vantagem da SP é ter um quickshifter integral instalado de fábrica, que além de tornar ainda mais afinado o muito interessante som do escape, funciona na perfeição, proporcionando uma condução muito entusiasmante. Na versão normal este é um



1000 CC
152 CV
12 200 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"O **QUADRO** FOI DESENVOLVIDO ESPECIFICAMENTE PARA PROPORCIONAR UMA GRANDE AGILIDADE E UMA EXCELENTE LEITURA DA RODA DIANTEIRA"

equipamento opcional.

O quadro foi desenvolvido especificamente para proporcionar uma grande agilidade e uma excelente leitura da roda dianteira, além de promover uma distribuição de peso de 51-49% (frente e traseira respectivamente) que se reflete na facilidade de inserção em curva e na estabilidade sob travagem e sob aceleração. Mas tem grandes ajudas!

Equipada na frente com uma forquilha invertida Showa de função separada e regulação integral, com jarras de 41mm de diâmetro. e na traseira com um monoamortecedor Öhlins TTX36 também ele completamente regulável, a Hornet 1000SP permite atacar as estradas mais sinuosas com extrema confiança, sem massacrar demasiado o corpo.

No entanto, a versão base vem equipada com soluções mais modestas, que não vão permitir

andamentos tão atrevidos.

A travagem é boa, sobretudo na frente, ou não estivesse equipada com pinças Brembo Stylema, de quatro pistões e montagem radial, e discos flutuantes de 310mm de diâmetro. No entanto, e na minha opinião pessoal baseada na minha técnica de condução, o disco de 240mm e a pinça simples instalados na roda traseira ficam um pouco abaixo da expectativa, pois numa estrada de curvas, em andamento entusiasmado, rapidamente começam a perder eficácia, sem nunca apresentarem uma mordida suficientemente convincente na correção das trajetórias em inclinação.

No entanto a dosagem da manete é tão boa que quase não se sente a falta de um "Cornering ABS", já que a Hornet 1000 não está equipada com Unidade de Medição de Inércia, contando apenas





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



ANDAR DE MOTO



com um convencional ABS de dois canais. Claro que os pneus Bridgestone S22 também contribuem significativamente para potenciar o atrito, aumentando a confiança.

Passando ao pacote de ajudas eletrónicas, a Hornet 1000 permite configurar a entrega de potência, o binário negativo (travão motor) e os níveis de intervenção do ABS e do Controlo de Tração.

Os convencionais modos de condução pré-programados “Standard, Sport e Rain”, a par com dois modos completamente personalizáveis, são facilmente selecionados, regulados e activados através do novo bloco de comandos minimalista que se revela bastante intuitivo e de fácil acesso, retroiluminado e dotado de um prático joystick. Todas as informações são apresentadas no simples mas bastante legível e bem organizado painel de instrumentos TFT de 5 polegadas.

Ao longo dos quase 200 quilómetros que tive oportunidade de fazer nesta apresentação, apreciei sobretudo a suavidade do motor, a boa ergonomia e a confiança que a ciclística inspira. Ao cabo das primeiras curvas o Vespão revela-se surpreendentemente familiar... inegavelmente Honda.

Não intimida, mas não desilude! No entanto, em modo Sport o acelerador tem uma resposta talvez demasiado brusca, sobretudo para uma utilização no meio do trânsito, mas encontrei o nirvana no modo Standard, que permite um controlo mais eficaz do acelerador, permitindo desfrutar da ciclística consistente e precisa, sobretudo nas intermináveis sequências de curvas e contracurvas proporcionadas pelos arrabaldes da Sierra de Aitana.

Manobrar também é pouco stressante. O assento relativamente baixo (809mm), os 212kg de peso a cheio e uma brecagem de apenas 2,8 metros, facilitam a tarefa.

Comparada com outras Hypernaked da concorrência, algumas até mais potentes (e também mais caras), que também são mais vocacionadas para circuitos do que para as vias públicas, esta Honda permite desfrutar de um elevado prazer de condução, e uma tão grande sensação de confiança que é quase como se dissesse: Não te preocupes comigo... desfruta da viagem! E desfrutei!

PS: A CB1000 Hornet tem um preço tentador de 10.400€ (Iva Incluído) e está disponível em 3 cores (cinzento, vermelho e branco), enquanto a CB1000SP Hornet tem um preço de 12.200€ (Iva Incluído) e apenas está disponível em negro com detalhes dourados. São 1800 euros de diferença que vão ser retribuídos em diversão! //

EQUIPAMENTO

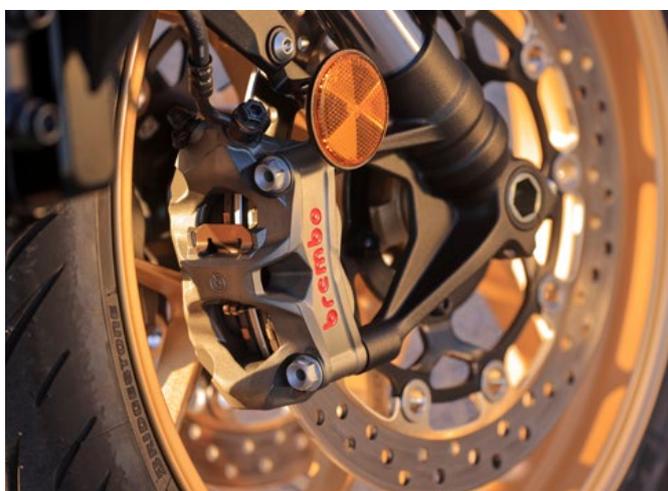
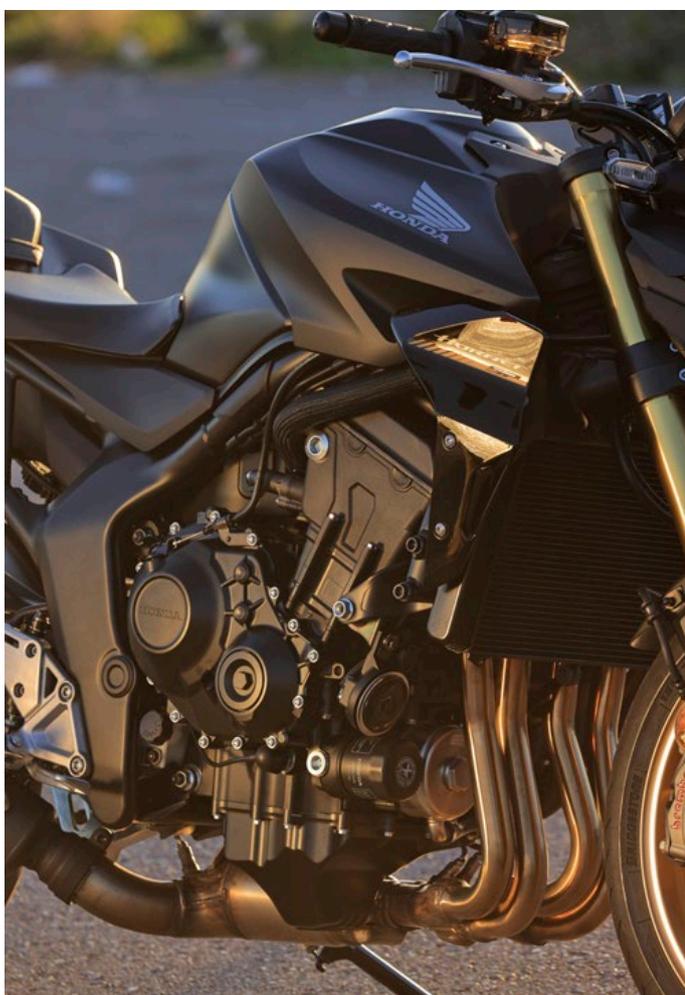
Capacete Caberg Drift EVO II CARBON

Blusão Macna Proxim Night Eye

Jeans Rev'it! Lombard 2 RF

Luvras Rev'it! Neutron 2

Botas TCX Climatedrek Surround GTX





Jovem PARA SEMPRE

ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

A Guerrilla 450 resulta da mesma fórmula que originou a Scram 411, mas potenciando o prazer de condução com a adopção do novo motor monocilíndrico da marca.

Texto: Gustavo Branquinho **Fotos:** Luis Duarte



» Galeria de fotos aqui





"REVELANDO-SE UMA LUFADA DE AR FRESCO NA GAMA DA MARCA, SEGUINDO A FÓRMULA ESTREADA EM 2022 COM A SCRAM 411..."

Recentemente tivemos em mãos a nova naked da Royal Enfield, a Guerrilla 450, um modelo que utiliza a motorização, o quadro e o pacote eletrônico da também nova Himalayan 450. Revelando-se uma lufada de ar fresco na gama da marca, seguindo a fórmula estreada em 2022 com a Scram 411, esta Guerrilla 450 pisca o olho aos recém encartados e até mesmo àqueles motociclistas em crise da meia idade.

E contra mim falo porque também estou nesse segmento etário e, assim que vi este novo modelo da Royal Enfield, senti-me rejuvenescido graças ao seu aspeto jovial e apelativo, com cores e grafismos alegres e modernos, algo que facilmente faz com que alguém na minha idade recorde

imediatamente a bem conhecida música Forever Young dos Alphaville, graças à sua simplicidade e ao prazer de condução que proporciona.

Conhecendo bem o motor que equipa a Guerrilla 450, pois recentemente tive oportunidade de fazer uma viagem a Espanha na nova Himalayan 450, totalizando mais de 2000 quilômetros, já não me sentei nela às escuras, mas mantinha o interesse em perceber as alterações ciclísticas, nomeadamente os novos tamanho e largura da roda da frente, que conta com uma jante de 17" polegadas.

Como já referido esta nova unidade está equipada com o novo motor Sherpa 450, um monocilíndrico refrigerado por líquido capaz de debitar 40 cv de potência, equipado com uma caixa de seis velocidades, bem escalonadas e de fácil engrenagem, e que pode atingir a velocidade >>



**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



"NO ASFALTO A GUERRILLA 450 REVELOU-SE MUITO AGRADÁVEL DE CONDUZIR, DESTACANDO-SE PELA BOA ESTABILIDADE A ALTA VELOCIDADE"

máxima de 160 Km/h, tendo-se revelado muito mais alegre na subida de rotação do que o seu antecessor.

O seu depósito de 11 litros é mais do que suficiente para uma utilização urbana, pois o seu consumo é bastante moderado, o que faz dela uma boa companheira para as deslocações casa/trabalho, sem hipotecar a possibilidade de viver momentos de aventura e irreverência.

Os generosos pneus mistos com que está equipada são bem convidativos a umas incursões fora de estrada e nem eu resisti a lhe ir sujar os sapatinhos.

Não sendo uma máquina específica para offroad, não se negou a enfrentar alguns desafios e deixou uma agradável sensação de confiança graças ao

seu baixo centro de gravidade.

No asfalto a Guerrilla 450 revelou-se muito agradável de conduzir, destacando-se pela boa estabilidade a alta velocidade, pela fácil inserção em curva, pela travagem assertiva e pelo conforto que a sua suspensão proporciona, apesar da sua afinação mais desportiva.

O assento de duas alturas, que posiciona o condutor bem no centro do conjunto e com amplo espaço para ambos os ocupantes é um dos fatores ergonómicos que permitem diferentes estilos de condução, seja numa atitude descontraída ou numa mais empenhada e até mesmo em pé. O amplo guiador, razoavelmente elevado e a altura do assento ao solo relativamente baixa, tornam as manobras extremamente fáceis. >>

452 CC
40 CV
5 700 €

» Mais dados técnicos aqui



TESTE ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450



A tecnologia integrada disponibiliza um ecrã TFT redondo que, através de um joystick presente junto ao punho esquerdo, permite aceder facilmente aos diversos instrumentos, incluindo navegação ponto a ponto, e escolher os modos de entrega de potência disponíveis: Performance e Eco, que tratam de alterar a resposta do acelerador eletrónico.

Toda a iluminação já se apresenta com tecnologia led, com bastante visibilidade, deixando de ter a luz de presença central e individual, passando-a para os piscas, seguindo as tendências atuais.

Com estes seus predicados, a Guerrilla 450 configura-se uma boa opção para uma utilização sobretudo urbana, para quem gosta de uma mota polivalente, descomprometida, com um aspeto irreverente e personalidade aventureira, sendo uma oferta a considerar num segmento tão competitivo.

A Guerrilla 450 já está disponível por um preço impressionante, a partir de apenas 5.700 euros chave na mão, em três versões e cinco cores diferentes: Flash (Brava Blue e Yellow Ribbon), Dash (Playa Gold e Gold Dip) e Analogue (Smoke Silver). //



DESCUBRA O SOFISTICADO
N120-1

O novo capacete modular flip-back que combina o que há de melhor em tecnologia, inovação e design.



**QUEIXEIRA
ROTATIVA**




DUPLA ACÇÃO



LPC
AJUSTE DO INTERIOR



n-com
PRÉ-INSTALAÇÃO



ESBANJAR estilo



TRIUMPH SPEED TWIN 900

A Triumph renovou uma das suas best-sellers para 2025. Tal como alguém que compra um fato de treino e uns ténis de corrida para começar a fazer exercício, assim aconteceu com a Speed Twin 900. Melhores componentes ciclísticos, electrónica aprimorada e um look ainda mais cool prometem fazer rejuvenescer um ícone.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Triumph

A Triumph sempre nutriu um carinho muito especial por este modelo. E o que começou por ser uma Bonneville mais artilhada atingiu uma considerável legião de fãs, que gostavam de explorar a desportividade deste bloco motriz sem terem de fazer grandes concessões a nível de conforto, acessibilidade e sobretudo, de aparência descomprometida.

A decisão de enaltecer o lado mais atrevido da Speed Twin surge na sequência de uma melhor definição do seu enquadramento na gama de neo clássicas da marca britânica, em que o aparecimento da desafiante 1200 (também renovada para 2025) lhe deu ainda mais contexto.

E se o estilo intemporal nos remete para as imagens hollywoodescas de galãs do grande ecrã (vendendo um espírito revivalista que vende muito nos dias que correm), a sua dinâmica na estrada favorece uma plataforma sólida de utilizadores, do

mais experiente ao mais imberbe.

Esta atenção dedicada ao aumento do leque de potenciais clientes, é demonstrada pelos três tipos de decorações de depósito disponíveis. O branco com riscas azul e laranja pisca o olho ao surfista hipster que vive na urbe, o cinzento prateado com o logótipo emoldurado a vermelho irá agradar a um gosto mais refinado, e a decoração preta com apontamentos cinzentos e dourados, enfim, nunca desilude.

A qualidade dos acabamentos continua a honrar o compromisso da Triumph em manter os seus produtos com elevados padrões da mesma. Pormenores como o discreto farolim traseiro (deixou de estar destacado no pára-lamas, tipo cogumelo) os poisa pés desportivos (devidamente elevados para proporcionarem ângulos de inclinação decentes), as ponteiras de escape mais curtas (com o catalisador “escondido”, desenhando uma bonita linha com os colectores), a cablagem escondida enaltecendo o “coração” motriz e até o depósito de combustível bastante mais esculpido,





"A **QUALIDADE DOS ACABAMENTOS** CONTINUA A HONRAR O COMPROMISSO DA TRIUMPH EM MANTER OS SEUS PRODUTOS COM ELEVADOS PADRÕES"

formam um conjunto onde a vista repousa confortavelmente.

Com um pouco mais de atenção repara-se nas novas suspensões (Marzocchi nos dois eixos, agora com forquilha invertida e reservatórios independentes no par traseiro, apenas com regulação de pré-carga) e no novo disco de travão dianteiro de maiores dimensões (agora com 320 mm) montado na clássica jante de 18".

Não há como esconder. A velhota anda a frequentar o ginásio...

O dia começava com a promessa de estradas de asfalto frio e escorregadio, com algumas passagens em altitude por alguns miradouros na zona serrana perto de Ronda. A Speed Twin mantém a acessibilidade simpática que sempre a caracterizou, e assim que nos sentamos aos seus comandos sentimo-nos confiantes e pouco

intimidados com a máquina.

Há um conforto inerente a esta posição de condução, ligeiramente inclinados sobre o guiador curto, sentados num típico assento corrido (agora ligeiramente mais estreito, para facilitar o acesso ao solo), e embalados pelo fantástico ronronar do motor (parabéns Triumph, não deixando o Euro 5+ "matar" a experiência sonora de um clássico bicilíndrico) começávamos a nossa jornada.

Nos primeiros quilómetros de registo citadino, todos os comandos revelavam a sua facilidade de funcionamento, uma embraiagem suave, uma caixa de velocidades precisa e a sensação de moto compacta e "baixinha" que tanto favorece a sensação de agilidade. Será este o habitat natural da Speed Twin, e ela corresponde com graciosidade e elegância à sua passagem na selva urbana. O mostrador híbrido que combina um TFT e um



900 CC
65 CV
9 995 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"HÁ UM CONFORTO INERENTE A ESTA **POSIÇÃO DE CONDUÇÃO**, LIGEIRAMENTE INCLINADOS SOBRE O GUIADOR CURTO"

LCD (semelhante ao da Trident) tem a capacidade de navegação simplificada (emparelhado com o telefone, também consegue atender chamadas e escolher música, entrando ao serviço uma prática tomada USB-C) factor muito útil neste novo mundo onde não vivemos sem guias digitais.

E por esta altura as casas começavam a desaparecer e a estrada abria, permitindo abrir o acelerador com mais atitude, explorando assim uma das peças mais importantes desta máquina, o seu motor (um bicilíndrico paralelo com cambota desfasada a 270° com 900 cc, debitando 65 cv às 7500 rpm e 80 Nm às 3800 rpm). O impulso sentido é quase imediato, e rapidamente se tornou viciante...

Estes valores de binário a surgirem tão cedo no conta rotações, transformam a experiência

de condução. Sentimos um permanente efeito de fisga, que nos faz ter vontade de passarmos de caixa uma e outra vez, numa repetição quase infantil e que nos provoca largos sorrisos. Este motor tem muito mais carácter do que potência, e a dinâmica de condução que patrocina faz-nos pensar o quanto gostamos de um bom bicilíndrico, cheio de atitude e personalidade. Absolutamente intemporal.

E se nas primeiras primeiras grandes rectas procurámos a 6ª velocidade de modo infrutífero, no final do dia já estávamos perfeitamente adaptados àquele registo de bonomia rolante, sem existir necessidade de grandes exageros rotativos para ganharmos velocidade.

Nota-se de sobremaneira o funcionamento mais refinado das novas unidades de suspensão, >>



SCHUBERTH



J2

ONE OF A KIND



Alto desempenho aerodinâmico e acústico: Apenas 88 dB de ruído a 100 km/h em moto sem carenagem, oferecendo excelente estabilidade em alta velocidade.



Segurança: Calota fabricada com fibra de vidro reforçada a carbono por processamento direto. Certificado ECE-R 22-06.



Pré-instalação para sistemas SC2: Compatível com o sistema de comunicação Plug-and-Play dos modelos C5, E2 e S3.



Proteção facial: Facilmente removível para configuração estilo "jet".



Descubra mais cores



SCHUBERTH.COM |   


MADE IN GERMANY



SCHUBERTH

5 YEARS
SCHUBERTH
STANDARD
GUARANTEE



privilegiando um comportamento estável (o novo braço oscilante em alumínio também entra nesta equação) na maioria das situações. Provavelmente os condutores mais avantajados terão de acrescentar um pouco de pré carga nas molas traseiras, moderando assim as pequenas oscilações no seu movimento inicial.

De resto a Speed Twin assume gostar de ser desafiada, revelando ser ágil nas transferências de massa mais forçadas, assim como bastante plantada nas curvas de maior apoio. Neste registo mais desportivo (patrocinado pelo fantástico carácter do motor), começámos por achar que a resposta do punho direito e da manete de travão deveriam ser mais comunicativas.

No calor do momento, gostaríamos que o ride by wire (com dois mapas de condução, Rain e Road) fosse mais assertivo, e que o toque inicial da mordedura no disco fosse mais contundente. A presença de um pacote de ajudas electrónicas geridas por uma IMU acaba por ser algo exagerada, mas acreditamos que poderá ser uma mais-valia no acto da compra (sendo que existe uma versão pronta para carta A2). Mas quanto mais tempo passava, e a relação se estreitava, a nossa postura foi mudando.

No final do dia, a Speed Twin explicou-nos que não era preciso puxar pela mecânica para sermos felizes, apenas bastava confiarmos na sua experiência e entregarmo-nos ao seu ritmo. Mudámos de Led Zepellin para Doors e continuamos a ser igualmente rápidos. Esta qualidade fantástica de nos poder mostrar como gosta de ser pilotada, não está ao alcance de muitas motos, e deu-nos vontade de fazer uma N2 na companhia de bons amigos, só para criar histórias para mais tarde recordar (No catálogo de acessórios - mais de 120! - podemos inclusive contar com um Cruise-control).

Não era suposto divertimo-nos tanto com uma moto que "aparentemente" tem uma arquitectura tão clássica. Se quisermos podemos perder-nos nas analogias sobre a beleza das coisas simples, mas acreditamos que estamos na presença de algo mais do que isso.

Este refinamento desportivo da nova Speed Twin 900 (desde 9.995€) casa na perfeição com uma moto que não quer ser complicada de conduzir, mas que faz questão de fazer tudo bem. A Triumph conseguiu refinar a sua neo-clássica desportiva que mais vende, e por este caminho, a continuidade do sucesso é mais do que garantido ... //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx G.100R Gallon
Blusão Macna Oryon
Calças REV'IT! Jeans Lombard 3 RF
Botas REV'IT! Arrow H20
Luvras REV'IT! Volcano





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Influencia-te

Todos nós somos influenciados de alguma forma, por aqueles que nos cativam e nos despertam para novas perspetivas. Ser influenciador ou influenciado molda as nossas escolhas, especialmente quando sonhamos com o futuro. No entanto, viver na era das redes sociais pode transformar essa influência num desafio. Muitas vezes, deparamo-nos com estilos de vida que parecem inalcançáveis, levando-nos a pensar: “Como posso realizar isto sem vender um rim ou deixar o meu trabalho por um ano?” Assim, a inspiração que nos poderia impulsionar a sair do sofá, acaba perdendo-se num mar de sonhos não realizados.

Mas, e se isso não precisasse ser assim?

A verdadeira essência de explorar o mundo sobre duas rodas, está em abandonar as grandes metrópoles e aventurar-nos por estradas secundárias, por entre montanhas e vales, levando-nos a destinos mágicos, muitas vezes acessíveis apenas por estradas desafiadoras, pouco compatíveis com as Bigtrail.

Depois de tantos quilómetros de estrada, este ano decidi que está na hora de embarcar numa nova expedição.

Para desbravar esses caminhos de terra, necessito de uma moto leve, robusta e ágil, que me permita carregar com tudo o que preciso. Após uma procura incansável, percebi que as opções de motos novas estavam além das minhas possibilidades financeiras, como aliás estão para o português comum.

Foi então que a sorte me sorriu: encontrei uma clássica Honda NX 250 Dominator, com poucos quilómetros e um espírito vibrante, como se tivesse vivido grandes aventuras. Não resisti a adquiri-la

por um terço do preço de uma máquina nova.

Sim, não possui telas TFT ou tecnologia de ponta, mas é uma moto que ainda guarda toda a chama dos tempos em que as motos desbravavam continentes, com toda a sua bravura e heroísmo, e motards daqueles que ainda puxam o ar de manhã e mudam para a reserva quando ela se engasga.

Desde então, vou fazendo pequenas adaptações, preparando-a para a próxima grande aventura. E, ao contrário das vozes que muitas vezes nos fazem sentir incapazes, perante tanta autoexibição, seguirei confiante na minha pequena e destemida NX 250 Dominator, com 32 anos de história e pronta para conquistar novos horizontes.

Não deixarei a minha rodas altas que, do alto dos seus 120 mil quilómetros, me olha com desdém. Mas desta vez, não me apetece andar a lutar com ela nas estradas enlameadas, de gravilha ou de areia.

Por isso, não! Não precisas assim de tanto para seguir o teu sonho! Influencia-te! //



Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt



NT



NT1100 DCT ES | A nova era dos passeios turísticos

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra



Novas DECORAÇÕES

O NOLAN N80-8, RECONHECIDO PELAS SUAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ALTA GAMA, ESTÁ AGORA DISPONÍVEL EM PORTUGAL COM NOVAS DECORAÇÕES: DUAS VERSÕES MONOCROMÁTICAS (CLASSIC) E DUAS COM GRAFISMOS EXCLUSIVOS VERNICIATURA SPECIALE.

O capacete Nolan N80-8 destaca-se pelo sistema LPC, que permite ajustar a posição dos forros, removíveis e laváveis, e pelo sistema de ventilação AirBooster, com seis canais distintos que distribuem o ar de forma eficaz. Inclui também o sistema NERS, que facilita a remoção segura do capacete em situações de emergência. A viseira, fabricada em Lexan, é altamente resistente a impactos e riscos, garantindo excelente qualidade ótica, e vem equipada com o

sistema anti-embaciamento Pinlock.

Para enfrentar condições de elevada luminosidade, está equipado com uma viseira interior escurecida UV400, ajustável em várias posições, resistente a riscos e com tratamento anti-embaciamento. Homologado pela norma ECE22-06, possui fecho Microlock2 que previne aberturas acidentais e é compatível com os intercomunicadores N-Com B601R e B902R, assim como com o sistema ESS (Emergency Stop Signal). //

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



Bagagem PROTEGIDA

AS TREKKER OUTBACK EVO SMART SÃO A MAIS RECENTE LINHA DE MALAS DE ALUMÍNIO DA GIVI E JÁ ESTÃO DISPONÍVEIS NO MERCADO.

As GIVI Trekker Outback Evo Smart são a mais recente linha de malas de alumínio para motos, desenvolvida para oferecer maior resistência, funcionalidade e versatilidade em viagens.

A principal novidade desta linha é o acabamento em alumínio anodizado, que se junta às opções já existentes em alumínio natural e preto pintado. Este tratamento aumenta a resistência face ao desgaste e riscos, além de conferir uma estética mais refinada.

A gama inclui duas Top Cases, com capacidades de 58 e 42 litros, e cinco malas laterais, disponíveis em versões com volumes entre 33 e 48 litros. As malas laterais apresentam opções para montagem em ambos os lados da moto, incluindo versões específicas para instalação no lado do escape. Todos

os modelos utilizam os sistemas de montagem Monokey ou Monokey Cam-Side, reconhecidos pela segurança e facilidade de utilização.

As malas da linha Trekker Outback Evo Smart podem ser adquiridas individualmente, permitindo a criação de conjuntos personalizados para atender às necessidades de cada motociclista. O uso do KIT SMART SECURITY LOCK, vendido separadamente, é essencial para garantir a segurança. Este sistema de bloqueio permite utilizar até cinco malas com a mesma chave, oferecendo conveniência e fiabilidade.

Para maior conveniência, a linha dispõe de acessórios opcionais, incluindo sacos internos impermeáveis, redes de armazenamento e forros para tampas e fundos. Para mais informações consulte o site oficial da marca. //



*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 cm³ 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



Mais do que **ACESSÓRIOS**

A PIQUADRO E A DUCATI UNEM FORÇAS PARA CRIAR UMA COLEÇÃO EXCLUSIVA QUE COMBINA INOVAÇÃO E ESTILO.

A linha Piquadro x Ducati inclui duas mochilas impermeáveis e três trolleys exclusivos, fabricados com materiais premium e acabamentos de alta qualidade. As mochilas, inspirados na famosa linha Corner da Piquadro, possuem compartimentos dedicados para dispositivos eletrônicos, proteção contra a água e estão disponíveis em cores fortes como o vermelho e o preto. Estes modelos também oferecem características como fitas peitorais, compatibilidade com cadeados, luz portátil para bicicleta e proteção RFID para prevenir fraudes.

Os trolleys são um produto exclusivo desta gama, este modelo em alumínio está limitado a 300 unidades. Este trolley combina resistência e luxo com um design elegante. Equipado com rodas duplas ultrassilenciosas e um sistema telescópico

ajustável, oferece conforto e segurança durante a viagem. A fechadura dupla com combinação TSA assegura a máxima proteção para os pertences.

Além disso, a coleção inclui dois trolleys em policarbonato, leves e resistentes, perfeitos para quem busca estilo e funcionalidade em movimento. Ambos os modelos oferecem personalização avançada, preservando a essência funcional da Piquadro.

A parceria entre Piquadro e Ducati vai além da criação de acessórios de viagem; é uma celebração do que acontece quando inovação e paixão se unem. Cada peça foi projetada para oferecer uma experiência única, combinando luxo, desempenho e funcionalidade.

A coleção Piquadro x Ducati estará disponível para compra a partir de meados de abril de 2025, para mais informação visite o site oficial da marca. //



KYMCO

LIBERDADE CITADINA



MICARE 125

A MICARE 125 é a solução perfeita para quem procura uma alternativa prática, confortável, ágil, compacta e moderna. Perfeita para as necessidades do dia a dia!

MICARE 125 - LIBERDADE CITADINA!

PVPR 1.999€

IVA incluído, Acresce Documentação, Transporte e ISV.



Alta PROTEÇÃO

A REV'IT! APRESENTA O BLUSÃO POTENTIAL GTX, IDEAL PARA QUEM PROCURA CONFORTO, SEGURANÇA E VERSATILIDADE NAS AVENTURAS DE MOTO

O blusão Potential GTX foi criado para motociclistas que enfrentam qualquer condição meteorológica, combinando a funcionalidade de um equipamento 4 estações com a impermeabilidade GORE-TEX e um design desportivo e minimalista. Proporciona conforto e liberdade de movimento sem comprometer o estilo.

A construção GORE-TEX Z-liner no Potential GTX fixa a membrana impermeável a um tecido leve, criando um espaço suspenso entre o exterior em Ripstop Twill elástico e o forro interno. Esta solução oferece um ajuste flexível e proteção eficiente contra as condições climáticas diversas.

Além disso, o capuz fixo e dobrável proporciona maior proteção, enquanto as áreas refletoras estrategicamente posicionadas garantem maior visibilidade em condições de pouca luz. O blusão também inclui um forro térmico, tornando-o versátil para diferentes condições meteorológicas.

O Potential GTX está disponível em quatro combinações de cores: preto, azul-escuro/preto, antracite/preto e castanho/cinza. O preço recomendado é de 499,99€, enquanto as calças complementares, disponíveis em preto e castanho/cinza, têm um custo de 369,99€.

Para mais informações ou aconselhamento, visite um distribuidor autorizado REV'IT!. //



125 DSR EX



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

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

PVP: 3.390€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

 Toda a gama em 125cc

 Potência 14,7cv

 Refrigeração líquida

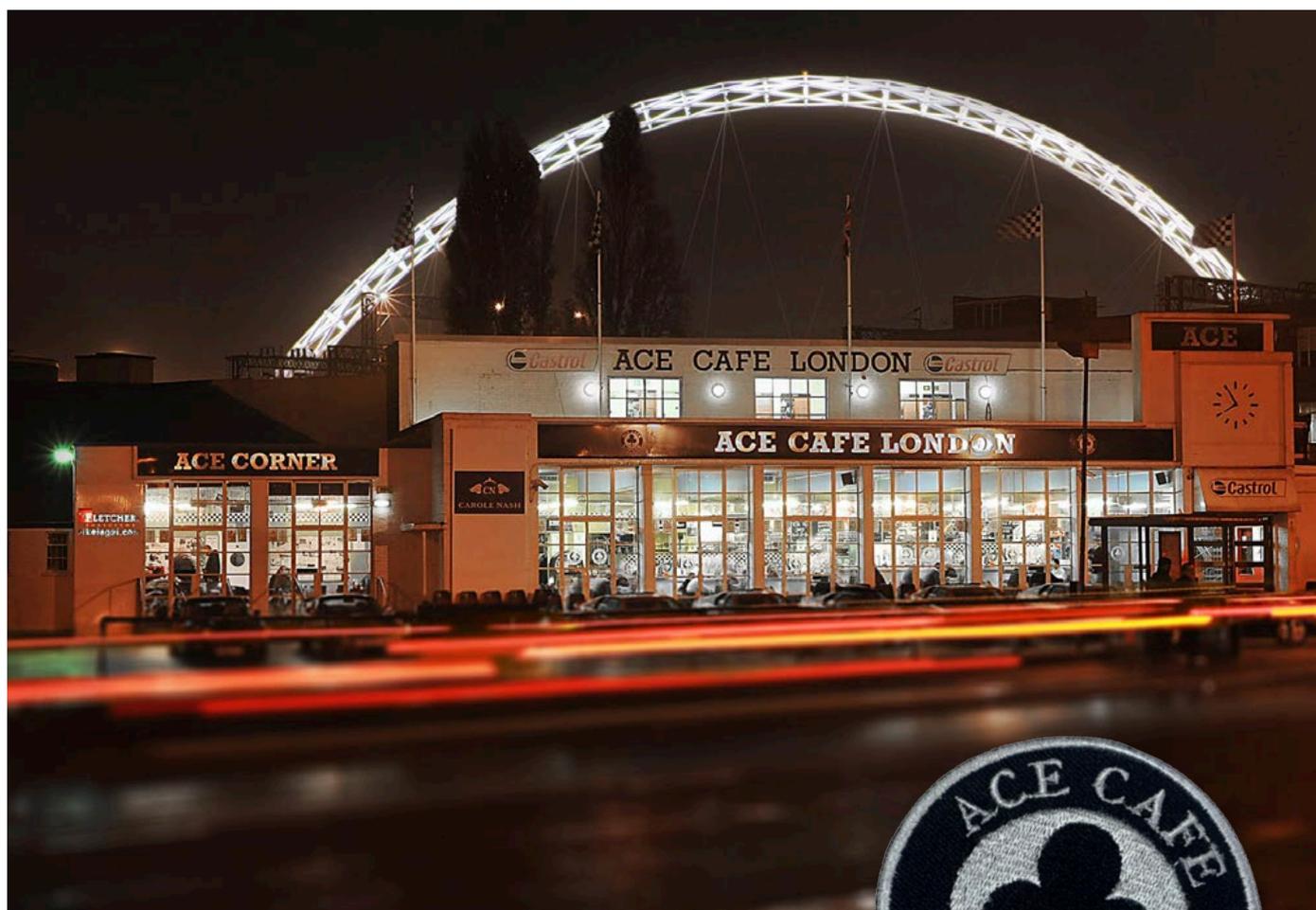
 Conduz com carta de automóvel

 Multimoto

 www.umiberica.com/pt/

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

Recomendamos lubrificantes 



O Ace Cafe

Se há um local que representa, simbólica, iconográfica e endemicamente, a cultura Café Racer, esse local é o Ace Cafe, em Londres. Nasceu como uma simples área de repouso na estrada circundante da capital britânica, as circunstâncias fizeram dele local de eleição para uma juventude rebelde, do rock n'roll e dos excessos dos anos 60, morreu, renasceu e tornou-se local de culto. Incontornável.

Vic Edenborough nasceu em Ealing, na Grã-Bretanha, de pais alemães. Na verdade, o seu nome próprio era Hugo. Mas na escola, em Tottenham, alcunharam-no de Víctor (por associação ao escritor francês Victor Hugo) e, para o resto da sua vida, toda a gente o tratou por Vic. Ora, Vic e o seu antigo colega, e amigo, Eustace Fletcher, abriram um 'snack' no East End, o 'George's', em 1932, porque "afinal de contas, toda a gente tinha de comer" (nas palavras de Courtney, filho de Vic), mesmo que o país vivesse os tempos difíceis da Grande Depressão. Depois de venderem o 'George's' e tendo explorado um novo 'spot' na periférica Hendon, os dois amigos acabaram por se separar, quando Fletcher optou por uma vida mais campestre, indo viver para uma quinta no West Sussex.

Vic ficou e acabou por encontrar um local junto à recém-construída estrada Circular Norte de Londres, que considerou ideal para erguer um café e criar uma área de descanso para o, aguardado, trânsito crescente de mercadorias e serviços de, e para, a capital. Encontrou os apoios necessários e fez nascer o Ace Cafe – um nome não particularmente interessante para os cânones da época, mas suficientemente chamativo para ser lembrado e referenciado. Abriu portas em 1938, e o seu criador estava, no entanto, longe – muito longe – de

imaginar no que aquele local se viria a tornar, e mais ainda, naquilo que viria a significar.

Um parque de estacionamento espaçoso (dizia-se que o maior da época em toda a Inglaterra) para camiões de transporte, uma estação de serviço que entretanto nasceria (em 1939) contígua e um marketing astuto (letras de grandes dimensões e um relógio a impor a respeitosa pontualidade britânica, bem visíveis da estrada, compunham a fachada, serviço de telex e telefone para as empresas poderem comunicar com as suas frotas e vice-versa...) e a proximidade à rede de transportes, estabeleceram as raízes para um empreendimento de sucesso. Porém, o futuro traria algumas poderosas, e pesadas, surpresas...

VÍTIMA DO 'BLITZ'

Pouco depois, a Alemanha Nazi invadia meia Europa e dava início à II Guerra Mundial. O Reino Unido, isolado, cerrava fileiras e preparava-se para o pior. Em novembro de 1940, durante os bombardeamentos da Luftwaffe (Força Aérea alemã), que os ingleses recordarão para sempre como a época do 'Blitz', o edifício do Ace Café foi fortemente atingido, sendo forçado a encerrar.

Após a guerra, Edenborough receberia uma indemnização que lhe permitiu reconstruir e reabrir (em 1948) o Ace Cafe. Recorreu a dois arquitectos da 'City', Westmore e Sanders, que conferiram ao novo edifício um estilo >>>

Ace Cafe atingido pelos bombardeamentos de 1940





O Ace da reabertura, em 1948

modernista, com uma estrutura nuclear em cimento e fachadas decoradas com tijolo vermelho, uma cobertura plana e uma pequena torre de relógio. A sua traça era, sobretudo, marcada por uma larga e alta fachada em que pontificavam grandes superfícies envidraçadas. 25 pessoas iriam trabalhar no café, servindo cerca de 2000 refeições diárias. Uma estação de lavagem foi acrescentada ao negócio. Os anos 1950 trariam uma vida ao local como não conhecera antes. Para além do tráfego habitual da importante via circular de Londres, o local estava prestes a receber toda uma nova geração de clientes que procurava diversão e convívio ao som de um novo estilo de música que, entretanto, tomara conta da juventude.

TEDDY BOYS, ROCKERS & TON-UP BOYS

Os jovens que, na sua tenra idade, haviam sido levados de Londres para a Escócia e para as terras do norte de Inglaterra para ficarem ao abrigo dos bombardeamentos, haviam regressado e, dez anos após o final do conflito, estavam a entrar nos seus vinte anos. Abertos – e de alguma forma motores – de uma nova atitude

perante a vida, mais rebelde, mais aberta, do que a dos seus pais e avós cujas existências haviam sido fortemente marcadas por grande tradição e conservadorismo e pelos horrores de duas guerras mundiais. Foi numa espécie de fusão conceptual destas duas realidades que surgiu a primeira grande moda urbana jovem, que repudiava os valores conservadores mas se vestia com inspiração nos anos do reinado de Eduardo VII (1902-1910). Tratava-se de uma classe trabalhadora muito jovem capaz de expressar enorme confiança em si mesma, por oposição ao conformismo, influenciada pela produção cinematográfica americana e cuja principal 'missão' era a de impressionar as jovens inglesas da época: ficaram conhecidos como "Teddy Boys".

Gupos rivais encontravam-se e confrontavam-se, por vezes violentamente. Era uma sub-cultura para-criminal que despontava e degeneraria, posteriormente, noutros 'confrontos'. Um pouco à semelhança dos grupos ('bikers' e não só) que iam despontando nos Estados Unidos e que lhes serviam de inspiração.

Seria o cruzamento desta tendência com os motociclistas (cada vez mais numerosos), e o despontar do



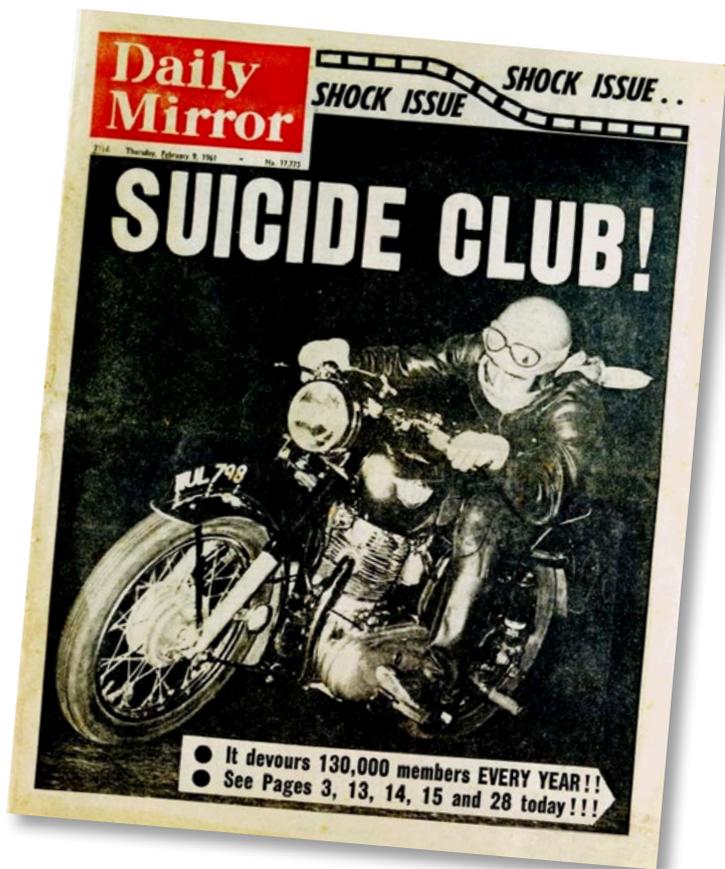
'Teddy Boys' em Londres

'rock'n'roll' que viria a gerar uma outra espécie – os 'Rockers'. E seriam estes que acabariam por fazer do Ace Cafe a sua 'catedral', conquistando com naturalidade o cognome de Cafe Racers (literalmente, aceleras de café). Aos poucos, abandonaram as 'fatiotas' Eduardinas, para se começarem a vestir de ganga e blusões de cabedal.

As noites eram passadas ao som de Bill Haley, Gene Vincent, Buddy Holly, Eddie Cochran e demais, o 'rockabilly' efervescia e a Jukebox do Ace não parava. Entre o mito e a realidade, contam-se as histórias das apostas que se faziam em corridas que começavam com o início da música e a chegada antes do final da mesma. As motos – todas elas inglesas, claro – eram transformadas nas horas vagas durante o dia, para brilharem à noite. Retiradas as peças mais pesadas, com motores afinados a propósito, punhos 'clip-on' e poisa-pés ligeiramente recuados, para uma posição de condução mais desportiva, banco minimalistas... tudo o que permitisse um melhor desempenho. De preferência ultrapassar a barreira das 100 Milhas/hora (uma 'ton')... 160 km/h. Os que o conseguiam, muitas vezes transformando criteriosamente as suas motos de origem, entravam no mundo exclusivo dos 'Ton-up Boys'.



Vic Edenborough



O FIM

Não será difícil imaginar o caminho que 'isto' levou. Numa crescente loucura de confrontos, com ações e distúrbios que chocavam a sociedade, muito álcool, velocidade e bastantes mortes, a imagem dos Café Racers foi fortemente abalada e a sua exposição na comunicação social era constante e da pior forma possível: "SUICIDE CLUB", titulava o Daily Mirror a toda a primeira página, em fevereiro de 1961! A revista de sociedade Today, na sua edição de 14 de janeiro desse ano, publicava na capa, a foto de uma jovem (Jenny Burton), de blusão de cabedal entre dois rapazes, igualmente de cabedal e capacete, no interior de um café, com o título: "The 'ton-kids' creed: LIVE FAST, LOVE HARD, DIE YOUNG" (A crença dos 'ton-kids': VIVE DEPRESSA, AMA INTENSAMENTE, MORRE JOVEM). O que, logicamente, provocou uma onda de pânico nos pais que reviam os seus filhos na imagem destes três jovens. Nessa mesma imagem, por detrás de Jenny vê-se o famoso cartaz da Royal Society for the Prevention of Accidents (Prevenção Rodoviária): The Journey's end (O fim da viagem), uma ilustração de Roland Davies que mostra um motociclista a efectuar uma ultrapassagem 'cega' numa lomba com um carro a aproximar-se em sentido contrário...

Uma noite no Ace. Anos 50



Constantes queixas e intervenções da polícia – não só no Ace mas um pouco por toda a parte onde a sua clientela se movimentava – o impacto negativo que as manchetes da imprensa estavam a causar e um inegável número de acidentes fatídicos, acabou por arruinar a reputação do Ace Cafe e forçar o seu encerramento, em 1969. Mas não foram só os desacatos e a alteração social que provocaram o fim do Ace. O país mudara, evoluíra, a construção da autoestrada M1 em redor de Londres retirou protagonismo à sua circular norte, uma indústria automóvel bastante forte num país cuja classe média já podia adquirir um carro, em vez de uma moto com side-car, e o próprio declínio da indústria motociclística britânica, acabou por criar aquela inevitabilidade.

Vic Edenborough tinha 70 anos.

RESSUREIÇÃO

Mas se o velho estabelecimento encerrou, o seu espírito manteve-se. Todo uma geração que vivera os maus – mas sobretudo, os bons – momentos no Ace Cafe nos anos 1950 e 60, nunca esqueceu esse ambiente eufórico marcado pelo som das guitarras elétricas saído das colunas da famosa jukebox, pelo gosto das motos, pelo aroma a hambúrgueres na cha-



Mark Wilshire



O autor destas linhas no Ace Cafe Reunion de 2002, no primeiro aniversário da reabertura

pa misturado com o cheiro da gasolina, do óleo e dos blusões de cabedal. Os passeios que se combinavam, a discussão sobre as corridas, os ‘raides’ à praia de Brighton, no sul...

Entre eles estava Mark Wilshire que visitou o Ace em criança (nasceu em 1957), grande amante do motociclismo (vítima de um acidente em jovem que quase que lhe custou uma perna) e polícia montado da ‘Metropolitan’ de Londres. Ao tomar conhecimento de que o velho edifício ainda estava de pé, albergando um negócio de venda e montagem de pneus, teve a ideia de recuperar o Ace Café.

A 4 de setembro de 1994, 25 anos depois do encerramento, Mark, com a sua mulher Linda e alguns amigos, organiza o primeiro Ace Cafe Reunion no local. Apesar de alguns contratemplos, a iniciativa foi um sucesso. Compareceram centenas de motociclistas, muitos deles ex-clientes do Ace. Em 1997, consegue adquirir o edifício, e abre uma pequena parte para vender ‘merchandising’ e se estabelecer como ponto de encontro aos fins de semana e feriados selecionados.

Em setembro de 2001, com o edifício completamente recuperado, o Ace Cafe reabre permanentemente, tornando-se nos anos seguintes um enorme sucesso comercial e uma autêntica ‘Meca’ para os motociclistas de todo o mundo que, de algum modo, se reveem no espírito que o Ace Cafe representa.

De então para cá, todos os anos, no início do nono mês do ano, o Ace organiza a sua “Reunion” e o “Brighton burn-up”, o passeio, com saída do Ace, até à cidade costeira de Brighton para uma grande festa no icónico Madeira Drive. O espírito vive e perdura. O emblema do Ás de Espadas, tornou-se icónico. //

Nota: para a redação deste artigo foi indispensável a consulta do livro ACE TIMES, de Mick Duckworth, à venda na loja online do Ace Café, em www.london.acecafe.com



PAIXÃO pelo motociclismo

De uma grande paixão pelas motos nasceu uma empresa empenhada em melhorar a segurança, o conforto e a proteção dos motociclistas



A Salgados Moto nasceu em 1994 quando Vasco Salgado, ex-campeão nacional de velocidade, e o seu irmão Bernardo Salgado, começaram o seu negócio humildemente numa pequena sala arrendada.



Trinta anos depois depois, a empresa tornou-se uma referência incontornável no mercado nacional, contando com um amplo e moderno centro logístico situado na zona de Cascais (veja video abaixo), que garante a distribuição de acessórios e equipamentos para motociclismo a país.

A segurança e a proteção dos motociclistas foram a razão pela qual nestes 30 anos de existência, a Salgados Moto se tenha especializado em soluções de qualidade para estrada, todo-o-terreno e competição, tendo-se tornado a representante exclusiva de algumas das marcas mais conceituadas do mercado internacional, incluindo Airoh, Sena, Auvray, Bering, Forma, Caberg, OJ e Airflaps, entre outras.

Indo ainda mais longe, em 2011 a empresa familiar deu um passo ousado ao criar a sua marca própria de equipamentos: a SPRINT. Com um design desenvolvido integralmente em Portugal, confeccionados com materiais de qualidade comprovada, a marca SPRINT reflete o compromisso com a qualidade e a inovação, oferecendo produtos pensados para as necessidades

dos motociclistas portugueses, desde o amador até o profissional.

“Este marco de 30 anos é mais do que uma celebração da nossa história – é um tributo aos motociclistas que confiaram em nós e fizeram parte desta jornada. Desde o primeiro dia, a nossa missão foi criar uma ligação direta com quem vive a paixão pelas duas rodas, fornecendo equipamentos que vão além do desempenho: que salvam vidas”, partilha Vasco Salgado.

Graças a uma equipa dedicada e uma apurada visão de futuro, a SALGADOS MOTO continua a liderar o mercado nacional dos equipamentos e acessórios para motociclismo, sem nunca esquecer as suas origens.

Mais do que uma empresa, a SALGADOS MOTO é uma parte integrante da comunidade motard em Portugal, que evolui, cresce e acompanha os desafios e sonhos de quem vive sobre duas rodas. //





Prova SUPERADA

Em 2025, a 47^a edição do Dakar e a 6^a realizada na Arábia Saudita, foi uma das mais demolidoras de sempre. Um verdadeiro massacre para pilotos e máquinas. Dos 355 veículos à partida apenas 175 chegaram ao final em Shubaytah. Das 155 motos que partiram para o prólogo, apenas 77 subiram ao palanque final.

Ao cabo de quase 8000 quilómetros, com quase 5000 deles contra o relógio e com tanta dificuldade criada pelo terreno, pela navegação e pela meteorologia, maior merece ser o destaque para o regresso da KTM ao topo do pódio do Dakar, somando assim o 20º triunfo na dura prova. Claro que o mérito foi em grande parte do inabalável Daniel Sanders que, depois de em 2024 ter terminado o Dakar em 8º lugar aos comandos de uma Gas Gas, dominou a corrida de 2025 do início ao fim, tornando-se assim o segundo vencedor australiano nesta prova, depois Toby Price que subiu ao lugar mais alto do pódio em 2016 e 2018.

VENCEDORES E VENCIDOS

Sem dúvida que Daniel 'Chucky' Sanders marcou a primeira semana do rali, vencendo 4 das 6 especiais, tendo posteriormente mantido a sua liderança no Empty Quarter, tornando-se o primeiro piloto a vencer a prova liderando a classificação geral do início ao fim, desde Marc Coma também o ter conseguido em 2009.

A Honda tentou, e tal como em em 2024 colocou duas máquinas no pódio. Infelizmente em 2025 a equipa dirigida por Ruben Faria não conseguiu o lugar mais alto, contentando-se com o excelente desempenho do espanhol Tosha Schareina que terminou em 2º a apenas 08' 50" de Sanders, e a consistência do francês Adrien Van Beveren que repetiu a sua performance do ano passado, terminando em 3º. No final, o português que desde 2019 lidera a Monster Energy Honda HRC fez uma análise da prova:

"A equipa fez um trabalho realmente bom, com todos a darem o máximo para alcançar um bom resultado para a Monster Energy Honda HRC, com quatro dos nossos pilotos a chegarem à linha de chegada do Rali Dakar deste ano. Com quatro motos no top seis, tivemos uma boa configuração para este ano. Os pilotos estão bem, embora o Tosha tenha tido um problema no ombro após a etapa 5, mas conseguiu superá-lo e alcançar a sua brilhante posição de vice-campeão. O Adrien também fez um bom trabalho ao juntar-se ao Tosha no pódio. O Ricky e o Skyler, que ficaram em quinto e sexto lugar, também se saíram muito bem. Foi >>





uma pena que no 48 Hour Chrono o Ricky tenha tido alguns problemas, o que lhe custou tempo. Tal como o Skyler, ele também veio de uma lesão, por isso foi um bom resultado para ele também.”

Para lá do pódio, o argentino Luciano Benavides, com a sua KTM, terminou em 4.º lugar, alcançando o melhor resultado da sua carreira até agora, enquanto o americano Ricky Brabec conseguiu colocar mais uma Honda no Top 5.

O rookie Edgar Canet esteve sempre sob escrutínio. Depois de aos 14 anos se ter sagrado campeão espanhol de Motocross, na categoria de 85cc, com apenas 19 anos chegou ao Dakar, tornando-se o piloto mais jovem a vencer a classe Rally 2, além de terminar como o melhor estreante e reclamar o 8.º lugar da geral. A estrela emergente espanhola triunfou a mais de 30 minutos na frente da esperança austríaca Tobias Ebster e mais de 1 hora e 22 minutos na frente de Romain Dumontier, que assim alcançou um quarto pódio consecutivo na classe, sendo também o melhor piloto Honda em Rally 2.

Com o seu 20.º triunfo à geral, a KTM reforçou a sua posição de construtor líder em termos de vitórias gerais no Dakar. Além de vencer todas as classes de motos, a marca austríaca conquistou 8 das 13 especiais (5 para Sanders, 2 para Benavides e 2 para Michael Docherty). A Honda terminou com apenas 3 vitórias em etapas (Van Beveren, Brabec e Schareina).

Na classe Original by Motul o duelo foi entre Emanuel Gyenes e Benjamin Melot que deixaram todos em suspense até ao último quilómetro. O romeno venceu com uma vantagem de apenas 3'05" na frente do francês.

OS PORTUGUESES

Entre os portugueses o azar atacou cedo, com Sebastian Bühler a desistir logo na primeira etapa e António Maio a desistir na sexta etapa. Foi Rui Gonçalves que brilhou e conseguiu para a Sherco um nada desprezível 11.º lugar.

Bruno Santos não teve tanta sorte e cortou a meta com quase 17 horas de atraso, em 45.º lugar.

Por seu lado, nos SSV, a dupla de jovens pilotos Alexandre Pinto e Bernardo Oliveira conseguiu levar até ao fim o seu Can-Am Maverick XRS Turbo RR, cortando a meta em 3.º lugar da sua classe. Para quem apenas queria ganhar experiência, este resultado não foi nada mau!

Pode ler os desenvolvimentos de todas as etapas do Dakar 2025 na secção de desporto do Andar de Moto //

JET X

MOVE-TE COM ATITUDE!

ESTILO E POUPANÇA QUE COMBINAM CONTIGO!



JET X 125 ESTÁ NO TOP DAS PREFERÊNCIAS DOS PORTUGUESES
DESCOBRE AS VANTAGENS!



WWW.SYM.PT



» Mundial de Velocidade - Moto GP

Jorge Martin estreia o número 1 na Aprilia

O CAMPEÃO DO MUNDO, JORGE MARTIN, REVELOU QUE VAI MESMO USAR O NÚMERO 1 NA NOVA TEMPORADA DE 2025. ESTA SERÁ A PRIMEIRA VEZ QUE A APRILIA EXIBE O NÚMERO SIMBÓLICO NA CLASSE RAINHA.



DEPOIS de muita especulação, temos finalmente uma resposta! Jorge Martin usará o número 1 na temporada de 2025. O atual campeão mundial revelou a sua decisão durante a apresentação da equipa Aprilia Racing para 2025, marcando também a primeira vez que uma moto da Aprilia exibe o número 1 na classe rainha.

"Não tive quaisquer dúvidas em colocar o número 1, porque lutei por isto toda a minha vida. Alcançar o Campeonato do Mundo em MotoGP e poder colocar este número na Aprilia é algo muito especial.

Espero que isso traga ainda mais motivação. Sinto-me muito bem com ele e, com sorte, podemos levá-lo ao topo", afirmou Martin durante a apresentação da equipa da fábrica de Noale, realizada em Milão.

'The Martinator' junta-se assim a um grupo exclusivo de pilotos que ostentaram o número 1, continuando uma tradição recentemente revivida na MotoGP. O seu antecessor, Francesco Bagnaia, foi o primeiro piloto em mais de uma década a usar o número 1, após conquistar o título em 2022. Bagnaia fez história ao defender o título com sucesso em 2023, tornando-se o primeiro piloto de MotoGP a manter o número 1 desde que Mick Doohan conseguiu o feito durante a sua era dominante nas 500cc, ao vencer cinco títulos consecutivos entre

1994 e 1998.

Defender o número 1 é um feito raro, com apenas alguns pilotos a conseguirem alcançá-lo. Na era das 500cc, Wayne Rainey juntou-se a Doohan neste grupo restrito, conquistando três títulos consecutivos entre 1990 e 1992. Já lendas modernas como Casey Stoner, Jorge Lorenzo e Nicky Hayden usaram o número 1 após campanhas vitoriosas, mas não conseguiram reter a coroa.

Para Martin, 2025 será um ano de grandes desafios. Após decidir trocar a Ducati pela Aprilia, ele não só levou o número 1 para a fábrica de Noale, como também assumiu a missão de conquistar o primeiro título mundial de MotoGP para a marca.

O caminho, no entanto, será repleto de adversários de peso. A linha de fábrica da Ducati conta com Francesco Bagnaia e Marc Márquez a bordo da GP25, enquanto Pedro Acosta surge como uma ameaça crescente com a mais recente KTM. Mesmo na Aprilia, Marco Bezzecchi, o seu novo companheiro de equipa, estará certamente determinado a mostrar o seu valor.

Durante o evento, a Aprilia apresentou a sua RS-GP para a nova temporada. Com um design elegante e desempenho de ponta, a moto reflete a ambição da equipa em continuar a competir ao mais alto nível. //

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

» Mundial de Velocidade - Moto GP



KTM toma medidas drásticas para se manter no MotoGP

A KTM ANUNCIOU UM PLANO DE 100 MEDIDAS PARA GARANTIR A SUA CONTINUIDADE NO MOTOGP EM 2025, ENQUANTO ENFRENTA UMA REESTRUTURAÇÃO FINANCEIRA.

A KTM revelou um plano estratégico composto por 100 medidas com o objetivo de garantir a sua presença no MotoGP em 2025. A fabricante austríaca enfrenta atualmente uma situação financeira delicada, com uma dívida estimada em 3 mil milhões de euros, e procura estabilizar as suas operações através de uma reestruturação profunda.

Entre as iniciativas para enfrentar esta crise, a KTM tem negociado investimentos externos que já totalizam 700 milhões de euros em potenciais parcerias. Entre os interessados pode inclusivamente estar o piloto de Fórmula 1 Lewis Hamilton, que frequentes rumores sugerem a sua vontade de se envolver com a marca.

Pit Beirer, diretor do desporto motorizado da KTM, explicou que o plano inclui decisões difíceis e cortes profundos. "Reduzimos o número de pilotos nos nossos programas, o que afetou diretamente várias equipas e resultou na eliminação de recursos materiais e logísticos. Cada equipa encerrada implica menos camiões, veículos e materiais necessários" afirmou Beirer, sublinhando o

impacto destas mudanças.

Como parte das medidas de contenção, a KTM retirou as marcas GASGAS e Husqvarna do MotoGP, encerrando também contratos com pilotos envolvidos em respetivas funções de teste e desenvolvimento. Além disso, a fabricante deixou de patrocinar o Hard Enduro World Championship, redirecionando os recursos para o seu foco principal: o MotoGP.

Apesar de confirmar a sua participação na temporada de 2025 com os protótipos RC16, o futuro da KTM no MotoGP continua a ser alvo de incertezas. Relatórios indicam que, caso o plano de reestruturação não produza os resultados esperados, a marca poderá abandonar o campeonato em 2026, coincidindo com o final do contrato com a Dorna Sports, organizadora da competição.

Com este esforço, a KTM procura equilibrar a continuidade no motociclismo de topo com a necessidade de garantir a sustentabilidade financeira, reforçando o seu lugar como uma das marcas mais relevantes no desporto motorizado global. //

Calendário Nacional TT

O CAMPEONATO NACIONAL DE TODO-O-TERRENO VAI ATRAVESSAR PORTUGAL EM 2025, COM UM CALENDÁRIO QUE INCLUI SETE PROVAS NACIONAIS E GRANDES COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS

O CAMPEONATO Nacional de Todo-o-Terreno 2025 mantém o formato de sete etapas, começando em fevereiro com a Baja Montes Alentejanos e terminando em novembro com a Baja de Lagos. Ainda por anunciar está o local da prova organizada pela Escuderia Castelo Branco em março, enquanto a Baja TT Norte, uma prova extra-campeonato, será realizada em abril.

No plano internacional, a segunda edição do Rally-Raid Portugal, em setembro, integra o Campeonato do Mundo de Rally-Raid, destacando Portugal como um destino de referência na modalidade. Em novembro, a Monte Gordo Sand Race passa a ser Campeonato do Mundo de Corridas em Areia, substituindo a antiga Taça do Mundo FIM.

A Taça do Mundo FIM de Bajas regressa em março com uma etapa em Portugal, que também contará para o Campeonato da Europa de Bajas. Já em setembro, a Baja TT Sharish Reguengos / Mourão será igualmente pontuável para o 'Europeu'. A temporada internacional encerra com a Transnorte, que será válida para a Taça da Europa de Ralis, com data a anunciar //

CALENDÁRIO 2025

13/16 de fev. – ESC Online Baja Montes Alentejanos

21/23 de mar. – Baja Escuderia Castelo Branco (*)

11/12 de abr. – Raide Paraíso TT Terras do Xisto

23/25 de mai. – TH Clothes Raide da Ferrari

11/14 de set. – Baja TT Sharish Reguengos / Mourão (**)

23/25 de out. – BP Ultimate Baja de Portalegre 500

21/23 de nov. – Baja de Lagos

(*) Com Taça do Mundo FIM de Bajas

e Campeonato da Europa de Bajas

(**) Pontuável para o Campeonato da Europa de Bajas

Prova Extra

25/27 de abr.

Baja TT Norte – Taça de Portugal

Provas Internacionais de TT

23/28 de set.

Mundial de Rally-Raid – BP Ultimate Rally-Raid Portugal

29/30 de nov.

Mundial de Corridas em Areia – Monte Gordo Sand Race

Data a anunciar

Taça da Europa de Ralis – Transnorte



» Nacional de Enduro



Campeonatos Nacionais de Enduro definidos

OS CAMPEONATOS NACIONAIS DE ENDURO, MINI ENDURO, ENDURO SPRINT, SUPER ENDURO E HARD ENDURO DE 2025 JÁ TÊM CALENDÁRIO DEFINIDO, COM NOVAS PROVAS E ALTERAÇÕES NOS REGULAMENTOS

O CAMPEONATO Nacional de Enduro – CFL dará início à temporada a 26 de janeiro, em Góis, e contará com sete provas, duas das quais em formato de dois dias, em Santa Marta de Penaguião e Santiago do Cacém. A quarta prova, em Santiago do Cacém, será uma ronda do Campeonato da Europa de Enduro, com a participação exclusiva das classes Elite, Open, Senhoras e Veteranos a nível nacional. Para 2025, os pilotos estrangeiros só poderão pontuar na classe Elite Absoluto.

O Campeonato Nacional de Mini Enduro – Jetmar e Troféu de Clássicas manterão o formato de 2024, com seis jornadas, sendo três realizadas nas vésperas das provas do Campeonato Nacional de Enduro e as restantes nos sábados que antecedem as provas de Enduro Sprint.

O Campeonato Nacional de Enduro Sprint terá cinco provas entre setembro e dezembro, com um calendário que mistura provas Closed Course, que incluem uma especial Endurance Test à tarde, e provas Open Course. Por sua vez, o Campeonato Nacional de Super Enduro contará com quatro provas, concentradas entre

os meses de junho e agosto.

O Campeonato Nacional de Hard Enduro terá seis provas, com a primeira parte da temporada entre fevereiro e abril e a parte final nos meses de outubro e novembro. O sul do país será palco de duas novas provas, em Lousa e São Brás de Alportel, enquanto no norte continuam as provas em Lamego, Valongo e Marco de Canaveses, com a adição de Santa Marta de Penaguião, que também será uma ronda do Campeonato da Europa de Hard Enduro. Além disso, a classe Open passa a ser parte do Campeonato Nacional, e será criada uma classificação separada para as provas de dois dias.

Portugal também acolherá uma ronda do Campeonato do Mundo de Enduro, em Fafe, e uma prova do Campeonato da Europa, em Santiago do Cacém. A seleção nacional estará presente no International Six Days Enduro, que se realizará em Bergamo, Itália, e no FIM Enduro Vintage Trophy, na Polónia.

Com um calendário repleto de desafios, a temporada de 2025 promete ser uma das mais intensas e emocionantes do Enduro nacional. //



CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO – CFL

26 de janeiro – Góis
 15/16 de fevereiro – Stª Marta de Penaguião
 16 de março – Monsaraz
 28/30 de março – Santiago do Cacém
 19 de abril – Lousã
 11 de maio – Alcobaça
 15 de junho – Figueira da Foz



CAMPEONATO NACIONAL DE MINI ENDURO – JETMAR

15 de março – Monsaraz
 18 de abril – Lousã
 14 de junho – Figueira da Foz
 4 de outubro – Alenquer
 1 de novembro – por definir
 7 de dezembro – Castelo Branco

* Inclui Troféus de Clássicas



CAMPEONATO NACIONAL DE HARD ENDURO – 100%

23 de fevereiro – Lousã
 22/23 de março – Lamego
 25/26 de abril – S. Brás de Alportel
 18/19 de outubro – Valongo
 15/16 de novembro – Stª Marta de Penaguião
 29/30 de novembro – Marco de Canaveses



CAMPEONATO NACIONAL DE SUPER ENDURO – EDUARDO COELHO, LDA.

7 de junho – V.N. Famalicão
 27 de junho – Penafiel
 26 de julho – Castanheira de Pera
 16 de agosto – Valpaços



CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO SPRINT – MOTO ESPINHA

7 de setembro – por definir
 5 de outubro – Alenquer
 2 de novembro – por definir
 23 de novembro – Viana do Castelo
 8 de dezembro – Castelo Branco

PROVAS INTERNACIONAIS EM PORTUGAL

28/30 de março – Europeu de Enduro em Santiago do Cacém
 4/6 de abril – Mundial e Europeu de Enduro em Fafe
 15/16 de novembro – Europeu de Hard Enduro em Stª Marta de Penaguião

PARTICIPAÇÕES DE SELEÇÕES NACIONAIS

5/9 de ago. – FIM Enduro Vintage Trophy, Kielce (Polónia)
 24/29 de ago. – International Six Days Enduro, Bergamo (Itália)





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Tinder do Asfalto: Como as motos são ímanes perfeitos para o coração (ou para os órgãos que quisermos)

Falemos de engate, flirt, “cantiguinha do bandido”, lábia, o que quiserem chamar.

O Tinder desbloqueia a pressão da conversa presencial. Atrás do ecrã todos são os “maiores”.

Uns poetas e Don Juans de alto nível, lindos e perfeitos. Mas depois na hora H...

Costumamos dizer que não há melhores ímanes e desbloqueadores de conversa que os cães e as crianças. Eu acrescento as motos.

As motos têm uma habilidade única de atrair atenções e abrir portas para conversas inesperadas. Na “comunidade”, e fora dela, a facilidade de iniciar conversa em qualquer lado é total, e nem existe desconfiança sobre o tema.

Quem nunca teve uma conversa gira parado num semáforo? Ou na bomba de gasolina?

A moto tem o poder místico de transformar a frase mais banal – “Queres dar uma volta?” – numa oferta irresistível! Mas para os menos afoitos (leia-se corajosos), temos sempre os clássicos: “Que moto linda”, “Aposto que és daqueles que adoram adrenalina e velocidade”, “Estou a pensar comprar uma igual, posso perguntar umas coisas?”.

Para além disso, numa moto qualquer tipo/miúda parece mais interessante do que provavelmente é. Tenta aparecer numa esplanada, ou em qualquer local público, com ar confiante, de capacete na mão e vê quantos olhares curiosos vais captar. Spoiler alert: muitos.

(Nota: o sucesso pode variar conforme a marca e a cilindrada.)

Até para quem não tem o dom da palavra é perfeita! Não há motociclista sem histórias fantásticas. Não estragues é tudo no final a dizer que vendeste a moto para comprares um Renault 5 para seres “mais responsável”. O turn off é imediato e toda a magia desaparece em segundos.

Ninguém nunca ouviu falar do Tinder dos Renault 5 (com todo o respeito pelas lindas histórias que possam ter

começado dentro destes modelos).

Para finalizar, e porque este Tinder é inclusivo a todas as gerações, temos de falar das “selfies perfeitas na moto”. Uma foto tua ao lado da moto, num local costeiro, vai sempre ter mais likes do que qualquer outra coisa. É ciência. Nem são precisos filtros ou hashtags. Até os tradicionais comentários: “Que bomba!” estão nas previsões. Se juntares um por-do-sol fantástico tens 90% do sucesso garantido.

(Nota 1: as legendas foleiras podem comprometer o natural sucesso da foto.)

(Nota 2: Se for uma moto de um serviço de entrega com mochila incluída, o comentário “bomba” pode ter efeito contrário.)

Agora, não estou a dizer que a moto te vai garantir o amor da tua vida, ou para a vida (se acreditares nessas coisas). Mas que a pode tornar mais divertida e emocionante, totalmente!

Na verdade, a moto é a desculpa perfeita para sair, conhecer gente, e (talvez) impressionar alguém sem teres de dizer uma palavra. Porque, convenhamos, o som do motor já diz tudo.

Se estás naquela etapa de canalizar todo o teu ódio e desprezo para a comunidade que “te enche as medidas”, então esquece tudo o que disse!

A moto é simplesmente o companheiro perfeito – acompanha-te nas tuas aventuras todas, dá-te um prazer imenso, assegura-te curvas que fazem o teu coração disparar, ressona de uma forma linda e está lá sempre para ti.

(Nota: não te chateia, não te cobra, não te dá trabalho nem dores de cabeça, etc, etc, etc, não faz cenas, ...)

Neste Tinder não tens de deslizar para a esquerda nem para a direita. Roda punho, só! //

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.**

