andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO MENSAL
#81
FEVEREIRO

BMW M 1000 XR

TESTE
HONDA NC750X

» **TESTE**
LAMBRETTA G SPECIAL 350
SYM ADX300

» **EQUIPAMENTO**
CAPACETES, CASACOS, BOTAS...

» **HISTÓRIA**
A CULTURA CAFÉ RACER -3ªPARTE

» **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

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.**

Rogério Carmo
Publisher

Dois tipos de motociclistas!

Sou regularmente abordado por futuros motociclistas que pretendem começar a sua carreira nas duas rodas. E quase invariavelmente estes pertencem a duas categorias de pessoas para quem o motociclismo tem significados completamente diferentes.

Uns querem apenas melhorar a sua qualidade de vida, ou ganhando as horas que perdem no trânsito ou diminuindo os custos de transporte, sem se terem que render à ditadura e inconveniência dos transportes públicos.

Outros apenas precisam de um pouco de picante nas suas vidas e decidiram que ser motociclista é a porta de entrada para um admirável mundo novo de rebeldia e fascínio. A moto será para usar sobretudo ao fim-de-semana, se estiver bom tempo, porque nisso os carros são muito mais práticos e cómodos.

Os primeiros, normalmente iniciados no mundo das duas rodas, abordam-me com questões práticas sobre fiabilidade, facilidade e custos de manutenção e preocupações sobre a sua própria segurança e conforto.

Os segundos, alguns já com alguns "conhecimentos" do mundo das motos, abordam-me com preocupações sobre qual o melhor escape, qual o melhor capacete, qual a melhor marca de equipamento, mas já com a montada escolhida, nitidamente influenciados por deslumbrados por um estereótipo televisivo, ou por um grupo de amigos, mais preocupados com a sua imagem do que com a lógica.

Os primeiros aceitam os meus conselhos, alguns pedindo-me ainda que os acompanhe a escolher o equipamento adequado ou a dar o meu aval sobre determinada moto disponível no mercado, seja nova ou usada, mas normalmente a sua preferência recai num determinado modelo que efectivamente pode ser uma boa solução para os seus requisitos.

Os segundos, pelo contrário e apesar dos meus conselhos, surpreendem-me ao tomarem decisões completamente extemporâneas, optando por modelos frequentemente pouco adequados à necessidade que inicialmente me tinha sido apresentada.

Claro que cada um faz o que quer.

Mas com o passar do tempo, resulta que os primeiros desfrutam muito mais da sua moto, acabam por fazer mais quilómetros numa utilização frequente e a sua evolução é gradual e consistente, subindo cuidadosamente de cilindrada e substituindo o equipamento regularmente com uma preponderante preocupação na sua própria segurança.

Por seu lado os segundos revelam-se mais insatisfeitos, trocando de montada frequente e inconsequentemente em busca da moto "perfeita", desculpando-se com grande imaginação sobre os poucos quilómetros que lhes vão fazendo, justificando a utilização de um capacete que esteve na moda há muitos anos, com o pouco uso que lhe tèm dado!

Porque não quero ferir susceptibilidades, não vou colocar etiquetas em ninguém, mas tenho a certeza que uns motociclistas são muito mais felizes do que outros! //

SUMÁRIO

81

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

32 DUCATI XDIAVEL V4 2025
36 TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS 2025
40 VOGE 900DSX
44 MONTANA XR5 510
46 MORBIDELLI T1002VX
48 YAMAHA XMAX 300 2025
50 KTM 390 ENDURO R 2025
52 ROYAL ENFIELD CLASSIC 350
54 ICHIBAN
56 HONDA GOLD WING 50 ANOS
60 YAMAHA R1 VALENTINO ROSSI
62 CYCLONE V-TWIN (1915)
64 MOTO GUZZI 500 BIALBERO GP RACER

TESTE

66 BMW M1000 XR
74 HONDA NC750X
82 LAMBRETTA G SPECIAL 350
90 SYM ADX 300

HISTÓRIA

124 A CULTURA CAFÉ RACER (PARTE III/IV)

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: DOIS TIPOS DE MOTOCICLISTAS!
6 VITOR SOUSA: ...E O OLIVEIRA, PÁ?
98 ADELINA GRAÇA: BORA LÁ!
130 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
132 SUSANA ESTEVES: GOSTAMOS MAIS DELAS BRUTAS, À ANTIGA, OU MAIS SENSÍVEIS E ELEGANTES?

ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

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.
*A tua vida é uma viagem.
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.
5 ANOS
GARANTIA
MAKE LIFE A RIDE*
bmw-motorrad.pt

...e o Oliveira, pá?

Vitor Sousa
Jornalista

Escrevi uma vez que o pior que podiam fazer a Miguel Oliveira era idolatrá-lo ou, na mesma medida, desconsiderá-lo. Para uns, o 'miúdo' da margem sul é o melhor piloto do mundo – nunca erra, nunca se engana, só toma boas decisões e a culpa dos maus resultados é, invariável e inquestionavelmente, da moto, dos pneus, da equipa, da pista ou do tempo... Para outros, nem merece lá estar – é um piloto sem categoria, sem rasgo, mau a gerir as corridas, incapaz de arriscar, não sabe afinar a moto e, pior, "anda lá só a ganhar o dele".

É óbvio que nem uns, nem outros, têm razão.

Para que sejamos claros neste tema: o Miguel Oliveira é atleta de um país que não cultiva, não promove, nem apoia a atividade desportiva, onde o motociclismo, enquanto modalidade, não passa de uma nota de rodapé, cidadão de um país pobre, economicamente colocado nas caudas de todas as tabelas de riqueza e desenvolvimento do mundo ocidental, onde empresas e organismos reservam as suas apostas em matéria de patrocínios para os espaços que têm (merecidamente ou não) mais mediatismo.

Tendo conseguido os resultados que exibe no seu palmarés – incluindo os vice-campeonatos do mundo de 2015 (Moto 3, a seis pontos de Danny Kent) e de 2018 (Moto 2, a nove pontos de Francesco Bagnaia), seis vitórias em Moto3, mais seis em Moto 2 e cinco na categoria máxima, o MotoGP – lutando sempre contra esse 'fardo', confere ainda mais valor aos seus feitos.

Mas não só. É impossível dissociar a sua carreira do sacrifício familiar. Ou ignorar a sua força de vontade e o seu carácter necessário para 'abdicar' de parte da infância e da adolescência em prol desse sonho. Isto não é de somenos. Entrevistei um dia um piloto português, talentoso e determinado como o Miguel, mas que não teve a sua carreira, entre outras razões, por não ter querido sacrificar uma fatia da sua vida, para alcançar essa projeção. Foi uma opção deliberada, consciente – como a do Miguel – mas em sentido contrário. Ambas merecem o mesmo respeito.

E mais. Enquanto percorria esse trilho para o ambicionado sucesso, quase como um saltimbanco, Oliveira nunca deixou os estudos para trás e manteve sempre a porta aberta para o caso de algo correr mal e como garantia de futuro.

Que ninguém se iluda quanto a isto: Miguel Oliveira, vencendo os condicionalismos e pulando as barreiras, teve (tem) uma carreira notável. Conseguiu resultados extraordinários. Tem 30 anos, provavelmente, e se o desejar, mais dez de carreira pela frente. A sua capacidade para entender e melhorar as motos com que trabalha, tem-lhe merecido elogios no fratricida paddock do MotoGP, onde há (muitos) mais candidatos do que lugares. Mesmo que saia do MotoGP, pode perfeitamente prosseguir ligado ao meio como piloto de desenvolvimento, ou fazer carreira (vitoriosa, não duvido) em Superbike. Ou até na Endurance, onde a sua única experiência (6 Horas de Portimão, 2016) mereceu elogios e convites.

Este ano, o 'Falcão' embarca em novos voos. Terá pela frente uma temporada difícil, aos comandos de uma das menos competitivas motos do lote, até que a Yamaha possa estrear a sua nova montada, já com outros argumentos técnicos que o piloto português também ajudará a compor.

Por isso, quando me perguntam, "...e o Oliveira, pá?", não posso deixar de pensar em tudo isto e explicar, de algum modo, que mais ou menos vitórias, maior ou menor sucesso, ela continua a ser um símbolo do motociclismo português e, como tal, também um orgulho para todos nós. //

QJMOTOR

ATENÇÃO AO DETALHE

· Refrigeração Líquida
· 15 CV · ABS · Full LED

6 ANOS GARANTIA QJ

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

QJ Motor Portugal
Recomenda:
MOTUL

QJMOTOR.PT ALWAYS FORWARD

Fim das inspeções e abertura das faixas BUS para os motociclos, aprovada pelo parlamento

NO PASSADO DIA 31/01/2025, O PARLAMENTO APROVOU DOIS DIPLOMAS EM VOTAÇÃO FINAL GLOBAL, UM QUE REVOGA A LEI A INSPEÇÃO OBRIGATÓRIA PARA MOTOCICLOS ACIMA DOS 250CC E OUTRO QUE PERMITE O LIVRE ACESSO DOS MOTOCICLOS ÀS FAIXAS BUS.

AS DUAS propostas do PSD que introduzem alterações significativas na legislação relativa aos motociclos, foram finalmente aprovadas no Parlamento em votação final. As novas medidas, que obrigam à alteração do código da estrada, incluem o fim da obrigatoriedade da inspeção para estes veículos e a permissão do seu acesso às faixas BUS.

A primeira proposta revoga um decreto-lei de 2012, que nunca chegou a entrar em vigor devido à falta de regulamentação específica, e que obrigava os motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 250 cc a IPO. O texto final foi aprovado por todos os partidos, com abstenção do Livre.

A segunda proposta aprovada vai permitir que os motociclos utilizem as faixas BUS sem limitação. Anteriormente, o uso destas faixas estava condicionado à autorização de cada câmara municipal, o que resultava em situações de desigualdade entre regiões. A medida foi aprovada com a abstenção da Iniciativa Liberal.

Para além dessas duas alterações legislativas, o Parlamento também aprovou por unanimidade uma série de recomendações, que não têm força de lei mas que visam melhorar as condições de segurança e a fiscalidade para os motociclistas. Entre as propostas está a redução do Imposto Único de Circulação (IUC) para motociclos e a criação de uma classe própria para motociclos nas portagens.

Outras recomendações importantes como a implementação de medidas de segurança nas estradas, como a eliminação de materiais derrapantes nas juntas de dilatação, a remoção de pilaretes e separadores de vias, considerados perigosos para os motociclistas e a instalação de sinalização específica para motociclistas, como avisos sobre a presença de carris. //

DOMINATE

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

Recomendamos Equipamentos Alpinestars SCORPION EXO

* Domina

NOVA Z900

Esta nova Z900 inicia a iteração mais evoluída do espírito Sugomi, combinando uma atitude radical de streetfighter com uma performance de topo. Não se enganem, o espírito desafiador está mais forte do que nunca: a Z900 impõe uma aura poderosa com um design refinado e alerta os sentidos a cada rugido do motor. Tu dominas os limites da tua condução.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

/kawasakiportugal ou /kawasaki.pt

Multimoto

Kawasaki
Let the Good Times Roll

Suíça multa ruído evitável

NOVAS MEDIDAS VISAM REDUZIR A POLUIÇÃO SONORA E MELHORAR QUALIDADE DE VIDA

DESDE 1 de janeiro de 2025, a Suíça aplica multas de até 10.000 francos (10.653,31€) a condutores que gerem ruídos considerados evitáveis com os seus veículos. A medida abrange automóveis e motociclos e tem como objetivo combater a poluição sonora em estradas e zonas residenciais.

As novas regras proíbem expressamente ruídos de escape evitáveis, provenientes de escapes alterados e incluindo também os chamados "rateres", um fenómeno que é provocado deliberadamente e que demonstra uma absoluta falta de repeito pelo bem estar dos demais cidadãos. A legislação também visa limitar as práticas tuning, frequentemente associadas a este tipo de ruidos evitáveis.

Outra alteração significativa é o agravamento das multas para quem deixar os motores ligados sem necessidade, seja em passagens de nível ou durante carga e descarga de passageiros. Como tal, a coima passou de 63,92 para 85,23 euros, sendo proibido manter o motor em funcionamento enquanto o veículo está parado, mesmo que seja para o desnecessário período de "aquecimento".

Para fiscalizar as infrações, as autoridades suíças contam com o apoio de câmaras de ruído, que são ativadas sempre que um veículo ultrapasse emissões superiores a 82 decibéis. Nos locais onde estes dispositivos ainda não estão instalados, a fiscalização é assegurada pelas forças policiais.

Os condutores estrangeiros também estão abrangidos pelas novas medidas. Caso sejam apanhados a infringir a lei, deverão pagar a multa de imediato. Se tal não for possível, o veículo pode ser apreendido até ao pagamento da coima.

Com estas medidas, o Governo suíço procura reduzir o impacto do ruído automóvel e garantir uma maior qualidade de vida para os seus cidadãos, especialmente em áreas urbanas e residenciais.

Esta medida vai provavelmente ser também posta em prática noutros países, a par com a proibição de circulacao de motociclos ao fim-de-semana, em algumas estradas, precisamente por causa do excesso de ruído que afeta os habitantes locais. //

INVERNO

BLUROC

MOTORCYCLES

POUPA 300€

LEGEND 125

2499€*

~~2799€~~

HUNT XC 125

2799€*

~~3099€~~

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

IMPORTADOR: MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO AMSOIL

blurocmoto.pt/

bluroc_motorcycles/

MV Agusta separa-se da KTM

A MARCA ITALIANA ASSEGURA ESTABILIDADE E CONTINUIDADE INDEPENDENTE APÓS DESVINCULAÇÃO DA PIERER MOBILITY AG

NO FINAL de Janeiro de 2025, a MV Agusta anunciou que a Art of Mobility S.A., empresa controlada pela família Sardarov, retomou o controlo total do grupo MV Agusta, oficializando a separação da KTM. A família Sardarov, que já era proprietária da marca italiana antes da entrada da Pierer Mobility AG, volta assim ao comando integral da empresa.

A desvinculação surge num contexto em que a Pierer Mobility AG enfrenta um processo de reestruturação financeira que poderia ter impactado as operações da MV Agusta. Com este acordo estratégico, a marca italiana assegura a sua autonomia e mantém o foco na trajetória de crescimento registada nos últimos meses.

Nos últimos 18 meses, a MV Agusta consolidou a sua estabilidade financeira sob uma gestão revitalizada. Em 2024, a empresa alcançou a venda de 4.000 motociclos, registando uma taxa de crescimento anual de 116% face a 2023. O volume de vendas de 2023 já havia sido igualado em Julho de 2024. Este foi também o melhor ano da marca em vendas de peças, com uma taxa de disponibilidade de 99% para modelos com até sete anos de idade.

O CEO da Art of Mobility S.A., Timur Sardarov, destacou a importância deste marco: *"Este é um momento de orgulho para todos nós na MV Agusta. Recuperar o controlo total significa que estamos agora mais fortes e focados do que nunca em oferecer excelência. Nos últimos dois anos, fortalecemos significativamente os nossos processos, sistemas e equipa, criando uma base sólida para os resultados extraordinários de 2024."*

A empresa assegurou ainda que a sua rede global de vendas, com 219 pontos ativos e 41 centros de assistência, continuará a operar normalmente. O número total de pontos de venda deverá atingir os 270 ao longo deste ano, com 20 importadores não europeus já integrados no sistema de distribuição.

Para a Pierer Mobility AG/KTM, a operação envolveu a venda de 51,1% das ações à Art of Mobility S.A., num valor estimado na casa dos milhões de euros a dois dígitos. Essa participação havia sido adquirida em 2024, após uma entrada inicial de 25,1% em 2022. //

CFMOTO

novo modelo

700MT ADV

Um novo dia, uma nova aventura

A nova 700MT ADV representa a verdadeira essência da liberdade, pronta para te acompanhar em qualquer momento. Com uma versatilidade impressionante, adapta-se sem esforço tanto à agilidade urbana como às aventuras mais desafiantes. A 700MT ADV chegou, escolhe já o teu próximo destino e parte à descoberta!

PRVP: 6.590€* *IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.*

*Preço de Referência de Venda ao Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

Imagem meramente ilustrativa.

@cfmotoportugal

Para mais informações **www.cf-moto.pt**

Brembo celebra 50 anos no desporto motorizado

A BREMBO CELEBRA 50 ANOS DE SUCESSO E INOVAÇÃO NO DESPORTO MOTORIZADO. DESDE O SEU INÍCIO NA FÓRMULA 1 AO LADO DA FERRARI ÀS VITÓRIAS HISTÓRICAS EM MOTOGP E LE MANS.

A BREMBO celebra meio século de inovação e conquistas no desporto motorizado, destacando a sua presença de referência nas principais competições de duas rodas. Para assinalar esta data, a empresa planeou uma série de eventos especiais ao longo do ano, contando a sua trajetória marcada por tecnologia e paixão pelo desporto.

Desde a sua entrada no mundo das motos em 1976, ao fornecer pinças de travão para a equipa Suzuki-Gallina, a Brembo tem estado presente nos maiores palcos das competições. A primeira vitória chegou em 1978, no campeonato 500cc, e desde então a empresa tem mantido uma posição de liderança no MotoGP, WorldSBK e outros campeonatos de renome.

Durante a década de 90, introduziu a primeira pinça monobloco para motos, criada para a Honda 500GP, e desenvolveu um sistema de travão traseiro operado pelo polegar, adotado por campeões como Mick Doohan. Desde 1995, os seus sistemas de travagem garantiram vitórias em todas as corridas da 500cc, e posteriormente em MotoGP.

Matteo Tiraboschi, presidente executivo do grupo Brembo, sublinhou a importância deste percurso: *"Estamos orgulhosos por celebrar este aniversário no mundo das competições. Graças a 50 anos de experiência ao mais alto nível, hoje todas as equipas de MotoGP escolhem a Brembo. Os dados dos nossos engenheiros mostram que, muitas vezes, o vencedor não é quem anda mais rápido, mas quem trava melhor."*

Ao longo dos anos, pilotos lendários como Valentino Rossi, Marc Márquez e Jonathan Rea confiaram nos sistemas Brembo para alcançar vitórias históricas. Rossi conquistou nove títulos mundiais com travões Brembo, enquanto Marquez garantiu a sua primeira vitória em MotoGP em 2013 com a mesma tecnologia.

Fundada em 1961 em Bergamo, Itália, a Brembo é hoje uma referência global no desenvolvimento de sistemas de travagem. Mantendo as suas raízes italianas, a empresa continua a inovar e a ser uma peça fundamental na conquista das maiores competições de motociclismo. Para assinalar o 50.º aniversário, a marca apresentou um logótipo comemorativo e promete um ano repleto de celebrações dedicadas à excelência nas duas rodas.

Além de uma história de triunfos desportivos, a Brembo cresceu como um grupo global, adquirindo empresas prestigiadas como a Marchesini, AP Racing, SBS Friction, JJuan e a recém-chegada Öhlins, líder em suspensões de competição.

Ao longo dos anos, o processo de expansão do Grupo levou-o a ocupar uma posição de liderança no setor dos desportos motorizados e, ao mesmo tempo, um provedor de soluções para todos os clientes e equipas. Fundada em 1961 em Bérgamo, a Brembo é hoje uma empresa global com um coração italiano. Em mais de 60 anos de história, a empresa sempre cultivou valores como paixão, desempenho e inovação. //

Tens uma SYM com mais de 5 anos?

Temos um desconto para ti!

10%

desconto em peças de reparação

5%

desconto em peças originais

Garante já o teu desconto!

5 ANOS DE GARANTIA* OU 50.000 KM

Campanha válida até 31/05/2025 para modelos SYM com data de matrícula anterior a 31/12/2019. Descontos aplicáveis em qualquer intervenção onde o total das peças adquiridas ao abrigo da campanha supere um PVPR de 150€. A validade do voucher está sujeita à validação da matrícula, data de matrícula, marca/modelo do veículo e montante mínimo do serviço/compra. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Para mais informações contactar o concessionário oficial SYM.

WWW.SYM.PT

/SymPortugal /symmotosportugal @sym_motos_pt

Vmoto - a marca elétrica mais vendida em Portugal

A VMOTO FECHA O ANO 2024 COM A LIDERANÇA DO MERCADO DE MOTOS ELÉTRICAS EM PORTUGAL, PELO TERCEIRO ANO CONSECUTIVO.

A VMOTO consolidou a sua posição como líder no mercado português de mobilidade elétrica, alcançando, pelo terceiro ano consecutivo, o título de marca elétrica mais vendida em Portugal, segundo os dados da ACAP.

A Vmoto destacou-se também com o modelo TC Max, que se tornou a moto elétrica mais vendida em Portugal. Nos dois anos anteriores, 2022 e 2023, o modelo Vmoto CPx liderou as preferências, refletindo a solidez da marca e a sua capacidade de responder às necessidades do mercado.

Estes resultados refletem a qualidade e inovação dos produtos Vmoto, mas também o compromisso da marca em transformar a experiência de mobilidade das pessoas, contribuindo para a melhoria das suas vidas. A missão da Vmoto é clara e vai além da tecnologia; trata-se de redefinir a mobilidade para um mundo mais sustentável. Como refere Charles Chen, CEO da Vmoto:

"A nossa missão não é apenas competir, mas inspirar a mudança global. Juntamente com os nossos parceiros e clientes, estamos a construir um futuro em que a mobilidade sustentável não é apenas uma opção, mas a norma.", reforçando ainda: *"Porque a mobilidade sustentável é apenas o primeiro passo para um mundo melhor!".*

Saiba mais sobre a gama Vmoto e junte-se à revolução da mobilidade elétrica em www.vmotosoco.pt. //

A CV3 é a primeira scooter de três rodas da KYMCO. Com os seus inúmeros recursos de segurança e conforto, esta maxiscooter é uma ótima alternativa para quem adora a manobrabilidade de uma scooter no trânsito da cidade, enquanto disfruta do conforto e da mais pura liberdade de condução.

PRVP ~~13.490€~~ **11.990€**

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC. Preço de Referência de Venda ao Público.
A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda,
é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

CV3 - VIAGEM PARA A GRANDEZA!

Importador Multimoto

instagram.com/kymcoportugal facebook.com/kymcopt

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

Recorde Guinness: Cavalinho a 200 km/h sentado no guiador

O MOTOCILISTA SUECO, MAGNUS CARLSSON, TORNOU-SE O PRIMEIRO NA HISTÓRIA A ALCANÇAR ESTA VELOCIDADE NUMA POSIÇÃO ACROBÁTICA

MAGNUS CARLSSON, piloto acrobático sueco de 51 anos, entrou para a história ao realizar um cavalinho sentado no guiador da sua KTM 1290 Super Duke, atingindo uma velocidade de 202,67 km/h. O feito foi oficialmente reconhecido pelo Guinness World Records, tornando-se a primeira pessoa a alcançar esta velocidade numa posição tão arriscada.

Carlsson descreveu a experiência como um dos maiores desafios da sua carreira, destacando a dificuldade em manter o equilíbrio devido à enorme resistência aerodinâmica. "Conduzir uma moto sentado no guiador exige um controlo extremo. Qualquer pequeno movimento pode destabilizar completamente a moto", explicou o motociclista, sem esconder o entusiasmo com a conquista.

Para alcançar o recorde, Carlsson teve de realizar vários testes de velocidade numa pista fechada, onde cada detalhe foi cuidadosamente planeado para garantir a segurança. Equipado com um fato de proteção especial e um capacete aerodinâmico, o sueco precisou de se concentrar ao máximo para manter a moto estável durante a execução da manobra.

Carlsson já conta com outras proezas no seu currículo, incluindo um recorde anterior, ao percorrer 306 quilómetros a conduzir de costas, com o rosto virado para trás, no aeroporto de Bällefors, na Suécia. Este feito exigiu uma preparação intensa, tendo Carlsson referido com humor as dores nos braços, costas e pescoço após o desafio.

No final do vídeo em que celebra a nova conquista, Carlsson deixou uma mensagem provocadora: "Isto é só o começo. Ainda há muito mais por fazer." O piloto promete continuar a desafiar os limites das acrobacias em duas rodas. //

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 Assistence 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.

MOTOGUZZI.PT

Goodyear vende Dunlop à Sumitomo Rubber Industries

A GOODYEAR TIRE & RUBBER, COM SEDE EM AKRON, OHIO, ANUNCIOU A CONCLUSÃO DE UM ACORDO DEFINITIVO PARA A VENDA DA SUA ICÓNICA MARCA DUNLOP À JAPONESA SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES (SRI), NUM COMPLEXO NEGÓCIO AVALIADO EM 701 MILHÕES DE DÓLARES

A GOODYEAR Tire & Rubber anunciou que chegou a um acordo definitivo para vender a sua marca Dunlop à japonesa Sumitomo Rubber Industries (SRI), numa transação avaliada em 701 milhões de dólares. O negócio envolve a transferência dos direitos da marca e outros ativos intangíveis essenciais para a operação da Dunlop em várias regiões, incluindo Europa, América do Norte e Oceania.

O acordo inclui tanto os pneus de consumo quanto os comerciais e de especialidade, além da propriedade intelectual associada. A SRI já detinha os direitos da marca Dunlop em algumas regiões e com esta aquisição vai expandir a sua presença global.

A Goodyear, por sua vez, continuará a produzir e distribuir pneus Dunlop na Europa até 2025, pagando royalties à SRI, mas mantendo os lucros das vendas até essa data.

Este movimento está alinhado com o plano de transformação "Goodyear Forward", que visa otimizar o portfólio da empresa e reduzir a dívida. Além disso, a Goodyear continuará a fornecer pneus Dunlop para a SRI na Europa durante um período de cinco anos, com um compromisso mínimo de fornecimento de 4,5 milhões de pneus por ano.

A transação surge após uma história de complexa relação entre as duas empresas, que inclui uma parceria anterior que terminou em 2015 devido a desentendimentos sobre práticas comerciais. Embora a SRI tenha adquirido os direitos de várias linhas de pneus Dunlop, a Goodyear continuará a controlar os pneus de motociclismo Dunlop na Europa e Oceania.

Esta venda é uma das várias reestruturações estratégicas que a Goodyear tem implementado para fortalecer a sua posição financeira e focar no crescimento das suas marcas principais. //

CAISMOTOR

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

» Galeria de fotos aqui

'Bastard' Portuguesa conquista concurso 'First 6'

EDIÇÃO ESPECIAL DA MOTOSTRADA PORTO VENCE VOTAÇÃO PÚBLICA COM CUSTOMIZAÇÃO ARROJADA DE UMA INDIAN SPORT CHIEF RT.

A INDIAN Motorcycle anunciou a "Bastard", da MotoStrada Porto, como a vencedora do concurso de personalizações entre concessionários da marca "First 6" da Indian Sport Chief RT. Após uma votação pública que terminou a 11 de fevereiro, a MotoStrada Porto recebeu o título de vencedora a 13 de fevereiro, durante o evento Salon Du 2 Roues, em Lyon, França.

As personalizações "First 6" da Sport Chief RT foram apresentadas na Moto Bike Expo, em Itália, celebrando o lançamento da nova Sport Chief RT nesse mesmo dia.

Demonstrando o potencial ilimitado de personalização da gama Indian Chief, cada concessionário teve apenas seis semanas, desde a receção da sua Indian Sport Chief RT, para entregar uma personalização Club Style completa no stand da Indian Motorcycle no salão de Verona.

A MotoStrada Porto, concessionária da Indian Motorcycle em Portugal desde 2015, inspirou-se no ADN de Performance e Competição da Indian Motorcycle, e a sua criação, "Bastard", conquistou a imaginação dos fãs com a sua postura agressiva e imponente, um estilo marcante e a fusão perfeita entre desempenho moderno e rebeldia de inspiração clássica.

O objetivo da MotoStrada foi maximizar o espírito jovem e irreverente da Sport Chief RT, refletindo o estilo club moderno sem alterar demasiado a moto, tentando ao mesmo tempo utilizar o máximo possível de componentes e acessórios originais.

Para melhorar a performance, a MotoStrada optou por um forquilha Öhlins , combinada com amortecedores traseiros Öhlins com depósito separado, modificando o guarda-lamas para se adaptar à nova dianteira. Com as pinças Brembo de série na dianteira da Sport Chief RT, a MotoStrada selecionou um

cilindro mestre Brembo a condizer, concebido para a Indian FTR.

Outros componentes de alto desempenho incluem um filtro de ar da Performance Machine, um sistema de escape da Dr. Jekill and Mr. Hyde e rodas de raios exclusivas da Kineo, de Itália, tudo complementado por acessórios genuínos da Indian Motorcycle, como os risers de guiador, as manetes de travão e embraiagem da FTR, um para-brisas mais alto e a nova coluna Bluetooth PowerBand Audio para a gama Indian Chief.

Inspirada nas motos do King of Baggers e nas competições Superhooligan, a pintura combina tons de carbono e cinzento com um impressionante padrão esbatido em xadrez e linhas douradas, criando uma ligação aos modelos clássicos da Indian Motorcycle.

O processo de pintura foi extremamente complexo, com o risco de ter de recomeçar do zero em cada etapa. Aplicada em três fases, primeiro a pintura hidrográfica de carbono, depois a camada cinzenta e, por fim, os filetes dourados. O assento também foi personalizado com um acabamento de carbono, a condizer com o esquema de pintura principal.

Com o nível elevado das personalizações "First 6" da Sport Chief RT, a competição teve uma resposta impressionante da comunidade motociclista, com milhares de entusiastas de toda a Europa a participarem na votação, numa disputa muito renhida, que elegeu a "Bastard" como a grande vencedora.

Houve outros dois projetos finalistas de destaque: "No Comply Society" da Krazy Horse (Reino Unido), uma personalização irreverente, inspirada na cultura do skate, que desafia os limites da criatividade, e "Top Fuel" da Indian Motorcycle Metz (França), uma máquina inspirada nas corridas de drag, que exala velocidade e atitude.

"A resposta às personalizações "First 6" dos concessionários tem sido incrível, e só quero deixar um enorme agradecimento a todos os concessionários por aceitarem o desafio e superarem todas as expetativas", afirmou Ola Stenegärd, Diretor de Design da Indian Motorcycle.

A vitória da "Bastard" da MotoStrada Porto reforça o talento e a criatividade portuguesa no panorama internacional da personalização de motas. A competição "First 6" demonstrou o incrível potencial da Indian Sport Chief RT para personalizações únicas, e a MotoStrada provou que é possível unir estilo, performance e identidade numa única criação. //

Mo-Town: Maior complexo de motos da europa

O ESPAÇO COM 16.000 METROS QUADRADOS SERÁ INAUGURADO EM ABRIL NA CIDADE DE LYON

O MAIOR complexo comercial dedicado ao mundo das motos na Europa, denominado Mo-Town, abrirá ao público a 18 de abril em Lyon, França. Com uma área total de 16.000 metros quadrados, promete ser o principal destino para os amantes das duas rodas.

Atualmente, o maior espaço dedicado ao motociclismo na Europa encontra-se em Montpellier, também em França, e chama-se Moto Park. Contudo, o Mo-Town ultrapassará essa dimensão, com mais de 20 marcas confirmadas, incluindo nomes como Ducati, Triumph, Kawasaki, KYMCO, KTM, Zero Motorcycles e Can-Am.

O projeto está localizado em Venissieux e começou a ser construído em 2018, com um custo estimado de 17 milhões de euros. Além de lojas especializadas em equipamentos para motos, o complexo contará também com várias oficinas dedicadas a serviços técnicos.

Os responsáveis pelo Mo-Town destacam a inovação do espaço: "O maior encontro de marcas de motos e acessórios na Europa, Mo-Town promete ser um marco no mundo das duas rodas. Concebido como uma vila, com uma grande rua central e praça principal, o complexo está dividido em diversas áreas comerciais."

O espaço contará também com um restaurante e outros serviços, apresentando uma arquitetura focada na experiência humana. A organização sublinha que o conceito do Mo-Town visa oferecer uma abordagem aberta e transgeracional ao universo motociclístico.

Uma visita ao espaço será uma boa desculpa, ou pretexto, para ir andar de moto. //

Benelli

ESTILO E *Diversão*

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

Descobre-a num concessionário Benelli.

Benelli PASSION DAYS

AGORA **2.990€**

~~3.490€~~

Preço de Referência de Venda ao Público. IVA Incluído. Acresce despesas de Documentação e Transporte e ISV. A apresentação da proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

Multimoto

info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

Kawasaki lança sistema de comando por voz

A KAWASAKI APRESENTOU RECENTEMENTE UMA NOVA TECNOLOGIA DE COMANDO DE VOZ PARA AS SUAS MOTOS, PROMETENDO REVOLUCIONAR A FORMA COMO OS CONDUTORES INTERAGEM COM OS SEUS VEÍCULOS

A KAWASAKI apresentou recentemente uma nova tecnologia de comando de voz para as suas motos, prometendo revolucionar a forma como os condutores interagem com os seus veículos. A funcionalidade estará disponível inicialmente em modelos selecionados, como a Ninja 1100SX, a Versys 1100 e a Z900.

Desenvolvido em parceria com a empresa de inteligência artificial Cerence, o sistema permite ao condutor realizar várias operações apenas com a voz. Entre estas estão a possibilidade de fazer e receber chamadas telefónicas, ajustar o volume do sistema de áudio, aceder a informações meteorológicas e obter dados de navegação em tempo real. Os utilizadores também poderão monitorizar o estado da moto, como o nível de combustível e alertas de manutenção.

A Kawasaki destacou que o sistema foi otimizado para compreender diferentes sotaques, garantindo uma resposta precisa durante a condução. No entanto, recomenda-se a utilização em velocidades inferiores a 120 km/h para minimizar o impacto do ruído aerodinâmico. Para utilizar a tecnologia, será necessária uma assinatura anual vinculada ao proprietário da moto. Em caso de venda do veículo, o novo proprietário precisará adquirir uma nova licença, embora a transferência para outros modelos Kawasaki compatíveis esteja prevista.

A introdução desta funcionalidade coloca a Kawasaki numa posição de vanguarda no mercado de motos, aproximando-a das soluções tecnológicas já comuns nos automóveis. A aposta no comando de voz reforça o compromisso da marca com a segurança e conveniência dos seus utilizadores, tornando a condução mais intuitiva e conectada. Esta inovação é vista como um marco importante para o futuro das motos inteligentes, abrindo caminho para novos desenvolvimentos tecnológicos no setor. //

JET X

MOVE-TE COM ATITUDE!

SABE MAIS

MODELO MAIS VENDIDO 2024 — 3 — SCOOTER DESPORTIVA URBANA 125

2.999 €

ANTES ~~3.199 €~~

DESCONTO -200 €

Campanha válida até 30 de abril de 2025, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar o concessionário oficial SYM.

5 ANOS DE GARANTIA OU 50.000 KM

SYM 11TH Anniversary

Honda CT125 Hunter Cub: 523 peças

MONTE OA SUA PRÓPRIA HONDA CT125 HUNTER CUB COM ESTE EXCLUSIVO MODELO À ESCALA, COMPOSTO POR 523 PEÇAS. LIMITADO A APENAS 3000 UNIDADES, ESTE KIT OFERECE AOS FÃS DA HONDA UMA EXPERIÊNCIA ÚNICA E DETALHADA.

A LOJA japonesa CAMSHOP.JP apresenta um kit que promete conquistar colecionadores e amantes das duas rodas: uma réplica à escala da icónica Honda CT125 Hunter Cub, composta por 523 peças. Fabricado em plástico ABS, este modelo é uma verdadeira homenagem à moto que marcou gerações, combinando praticidade e um estilo off-road inconfundível.

Com 16,5 cm de comprimento, 18 cm de altura e 12 cm de largura, e um peso de aproximadamente 332 gramas após montado, o kit impressiona pela fidelidade aos detalhes. Cada peça foi projetada para replicar as características da Hunter Cub de forma tão precisa que, à primeira vista, a miniatura quase se confunde com a moto original.

Disponível a partir de fevereiro de 2025 por cerca de 37€, o modelo está limitado a apenas 3000 unidades, sendo por isso um artigo bastante exclusivo.

Reconhecida pelos seus produtos destinados aos apaixonados pelo mundo motorizado, a CAMSHOP.JP disponibiliza este kit exclusivo no seu site oficial. Para além da réplica do Hunter Cub, a loja oferece uma vasta gama de artigos, incluindo acessórios e roupas inspiradas nos modelos clássicos da Honda.

Seja para colecionadores, entusiastas da Honda ou simplesmente para quem aprecia o prazer de construir algo único, este modelo à escala é um tributo perfeito a um clássico intemporal. //

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

Dainese celebra 46.º aniversário de Valentino Rossi

» Veja aqui o vídeo

A DAINESE E A AGV CRIARAM UMA EDIÇÃO ESPECIAL PARA ASSINALAR O 46.º ANIVERSÁRIO DO LENDÁRIO PILOTO DE MOTOGP, VALENTINO ROSSI.

VALENTINO Rossi, sete vezes campeão de MotoGP e atual proprietário de uma equipa a competir na classe raínha do motociclismo, celebra este ano o seu 46.º aniversário, um número que o identificou ao longo dos anos. Para marcar a ocasião, a Dainese e a AGV, marcas que o acompanharam ao longo da sua carreira, lançaram um fato e um capacete em edição limitada.

Rossi colaborou com a Dainese e a AGV para criar o "Soleluna Vale 46 Anniversario", um conjunto de equipamento de competição que apresenta elementos visuais característicos do piloto, como os símbolos do sol e da lua. Estes elementos representam a dualidade da personalidade de Rossi dentro e fora das pistas.

O fato, baseado no modelo Dainese Demone GP D--air 3x, é fabricado em couro de canguru e incorpora a mais recente tecnologia de segurança. O capacete que complementa o conjunto é o AGV Pista GP RR, com uma base em preto e carbono, detalhes em folha de ouro e o característico amarelo fluorescente de Valentino Rossi.

Apenas 46 unidades deste conjunto serão produzidas. O primeiro exemplar, numerado 01/46, será leiloado para angariar fundos para uma instituição de caridade ainda a ser anunciada, selecionada em conjunto por Valentino Rossi e a Dainese.

Curiosamente, apesar de serem peças técnicas de alta performance, o fato e o capacete desta edição especial são apresentados como objetos de coleção e não estão homologados para utilização em estrada ou pista.

As peças estarão disponíveis para compra em lojas selecionadas da Dainese, espaços VR46, museus, circuitos e galerias de arte, acompanhadas por um certificado de autenticidade e assinadas por Valentino Rossi.

O preço do conjunto e a sua disponibilidade ainda não foram divulgados. Pode reservar a compra no site oficial da Dainese. //

5ª Edição da Moto-Volta a Portugal HONDA

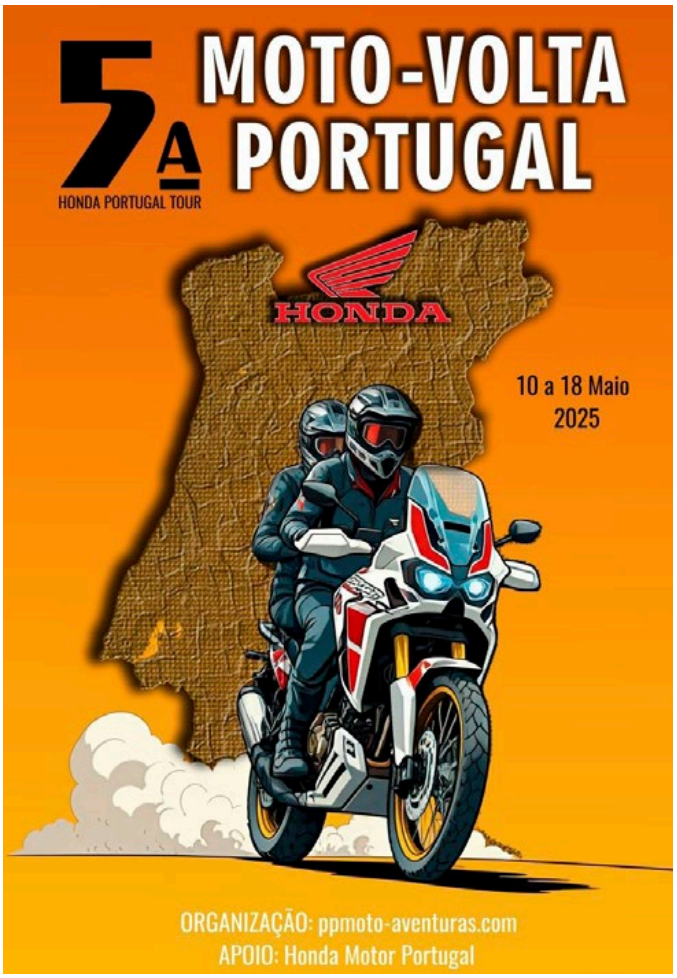
DE 10 A 18 DE MAIO DE 2025, MOTOCICLISTAS DE TODO O PAÍS TERÃO A OPORTUNIDADE DE EXPLORAR PORTUGAL DE NORTE A SUL NA 5ª EDIÇÃO DA MOTO-VOLTA A PORTUGAL HONDA

O PERCURSO, com início e término no Offroad Center Bianchi Prata, no Carregado, foi cuidadosamente planeado para privilegiar estradas nacionais e secundárias asfaltadas e de boa qualidade. Algumas atividades e visitas poderão requerer a transição por pequenos troços de estradas de terra batida, acessíveis a veículos ligeiros e sem grandes desafios técnicos.

As inscrições, abertas desde 10 de janeiro de 2025, são limitadas e oferecem um pacote abrangente que inclui acompanhamento por um guia experiente durante toda a viagem, alojamento com pequeno-almoço, estacionamento privativo ou garagem (sujeito a disponibilidade), nove almoços e um jantar de confraternização.

Além disso, os participantes receberão uma t-shirt exclusiva, um troféu de participação, bilhetes para visitas e atividades programadas, brindes, acesso a sorteios diários, tracks GPS de cada etapa, road-books quando necessário, autocolantes, documentação detalhada e outras surpresas.

Diariamente, será realizado um briefing matinal onde será apresentado o percurso da etapa. Os participantes são encorajados a seguir em ordem numérica atrás do líder do tour, embora pontos de encontro sejam disponibilizados para aqueles que preferem conduzir de forma autónoma. A velocidade será sempre moderada e dentro dos limites legais, garantindo uma experiência segura e agradável, adequada também para acompanhantes.



Os almoços serão em grupo, em restaurantes previamente selecionados, enquanto os jantares, exceto o de confraternização que está incluído na inscrição, serão livres, permitindo aos participantes explorar a gastronomia local conforme desejarem.

As inscrições já estão disponíveis aqui. //

Diabólica TENTAÇÃO

A Ducati apresentou a nova XDiavel V4 2025, uma cruiser desportiva que combina a potência do motor V4 derivado da MotoGP com uma posição de condução relaxada.

A Ducati apresentou a nova XDiavel V4 2025, uma cruiser desportiva que combina a potência do motor V4 derivado da MotoGP com uma posição de condução relaxada. O modelo, revelado no último episódio do Ducati World Première 2025, representa uma evolução mais musculada, sofisticada e potente em relação à XDiavel-S de1260cc, mantendo o ADN característico da marca italiana.

A XDiavel V4 é direcionada a motociclistas que desejam destacar-se e procuram uma moto que equilibre estilo e desempenho. Possui um design musculado e elegante, enquanto a posição de condução baixa e relaxada oferece conforto sem comprometer o controlo.

No coração da XDiavel V4 encontra-se o motor V4 Granturismo de 1158 cc, que gera 168 cavalos de potência às 10.750 rpm e 126 Nm de binário às 7500 rpm. Este motor proporciona uma entrega de potência linear em baixas rotações e um binário consistente em toda a faixa de rotação. O peso reduzido da moto, de apenas 229 kg sem combustível, melhora a agilidade e a manobrabilidade, tornando a condução ainda mais responsiva.

A identidade visual da XDiavel V4 caracteriza-se por um contraste entre superfícies suaves e detalhes mecânicos robustos. O depósito de combustível, com capacidade para 20 litros, realça a estética agressiva do modelo. O sistema de iluminação full-LED inclui um farol dianteiro com luz diurna em formato de duplo C e um conjunto traseiro posicionado sob o assento, criando um efeito de boas-vindas ao ligar o painel.

A ciclística da XDiavel V4 apresenta um novo quadro monocoque em alumínio, suspensões totalmente ajustáveis e um monobraço oscilante traseiro. Possui uma forquilha invertida com 50 mm de diâmetro, totalmente ajustável, enquanto a traseira possui um amortecedor igualmente completamente ajustável. A travagem assenta em discos duplos de 330 mm na dianteira com pinças Brembo Stylema de 4 pistões e um disco de 265 mm na traseira com pinça de 2 pistões. O modelo acelera de 0 a 100 km/h em menos de três segundos e possui 4 modos de condução

ajustáveis: Sport, Touring, Urban e Wet.

A tecnologia é uma constante na XDiavel V4. O painel TFT a cores de 6,9 polegadas com conectividade Bluetooth permite sincronização com smartphones para chamadas, mensagens e navegação. O pacote de ajudas eletrónicas à condução conta com controlo de velocidade de cruzeiro, quick shifter bidirecional, ABS em curva, controlo de tração, controlo de wheelie e o sistema Ducati Power Launch.

Para quem procura mais conforto e personalização, a Ducati oferece uma linha de acessórios, como malas laterais semirrígidas, encosto para passageiro, bolha para proteção aerodinâmica e escapes homologados. É possível também ajustar a ergonomia com poisa-pés reposicionáveis e assentos diferenciados. A XDiavel V4 2025 estará disponível nas cores Burning Red e Black Lava

A Ducati ainda não anunciou a disponibilidade nem o preço para Portugal da nova XDiavel V4. //

GOLDENBAT.PT

NOLAN

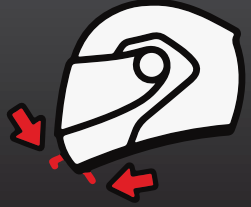
DESCUBRA O SOFISTICADO

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

Míssil BRITÂNICO

» Galeria de fotos aqui

A Triumph revelou a nova Speed Triple 1200 RS para 2025, uma naked desportiva que combina uma potência de 183 cv, tecnologia de ponta e um design arrojado

A Triumph Motorcycles apresentou a nova Speed Triple 1200 RS, uma moto que alia desempenho extremo, tecnologia de última geração e um design arrojado. Este novo modelo reforça o legado da Speed Triple como um ícone entre as naked desportivas, proporcionando uma experiência única tanto em estrada como em circuito.

A nova Speed Triple está equipada com um motor tricilíndrico de 1160 cc, capaz de gerar 183 cv às 10.750 rpm e um binário máximo de 128 Nm às 8.750 rpm. Esta potência, combinada com uma entrega de binário progressiva e extremamente precisa, proporciona uma aceleração empolgante e uma condução fluida em qualquer regime.

O sistema de escape foi otimizado para melhorar a performance e preservar o característico som rouco do tricilíndrico, sendo ainda possível optar pelo silenciador Akrapovič, um acessório premium em titânio e fibra de carbono.

No que diz respeito à ciclística, a Speed Triple 1200 RS eleva os padrões de manobrabilidade graças à forquilha semiativa Öhlins SmartEC3. Este sistema ajusta automaticamente o amortecimento em tempo real, adaptando-se às condições de condução para proporcionar uma precisão sem precedentes.

Para além disso, o condutor pode personalizar os parâmetros da suspensão através do interface »

OBTi, acessível no painel TFT de 5 polegadas. Complementando esta tecnologia de ponta, a moto está equipada com pinças de travão Brembo Stylema e pneus Pirelli Diablo Supercorsa SP V3.

As dimensões e o design da Speed Triple foram meticulosamente ajustados para oferecer o equilíbrio perfeito entre agilidade, estabilidade e conforto. A altura do assento ao solo é de 830 mm, garantindo uma posição de condução confortável e acessível.

Esta hypernaked possui uma distância entre eixos de 1.445 mm, que proporciona uma estabilidade excecional em retas e curvas, enquanto a altura total, sem espelhos, é de 1.085 mm, e a largura ao nível do guiador é de 810 mm, criando uma postura desportiva e intuitiva. Apesar da tecnologia avançada e da suspensão eletrónica, o peso é de apenas 199 kg.

O design mantém-se fiel ao ADN icónico da Speed Triple, apresentando linhas agressivas e modernas. A frente preserva os faróis duplos característicos, enquanto o braço oscilante

unilateral e o quadro em alumínio reforçam o estilo desportivo. A traseira minimalista, combinada com o novo tampa do assento, contribui para uma estética refinada e agressiva, destacando o caráter dinâmico da moto.

A Speed Triple 1200 RS também impressiona pelas ajudas eletrónicas, como o controlo de elevação da roda dianteira ajustável, o controlo do efeito de travão do motor e o Brake Slide Assist, este último disponível no modo Track para maximizar o desempenho em pista.

Além disso, os cinco modos de condução – Rain, Road, Sport, Track e Rider – permitem adaptar a moto a diferentes condições e estilos de condução. Outras funcionalidades incluem controlo de tração otimizado para curvas, ABS em curva e quickshifter para mudanças de velocidade rápidas e suaves.

A nova Speed Triple 1200 RS estará disponível nos concessionários Triumph a partir de abril de 2025, com um preço recomendado de 20.495 euros.

Os interessados poderão escolher entre três opções de côr: Jet Black, Granite/Diablo Red e Granite/Performance Yellow. Adicionalmente, estará disponível uma gama de mais de 25 acessórios Triumph para cada um a tornar ainda mais sua! //

Redefinir O PARADIGMA

» Galeria de fotos aqui

A Voge revelou oficialmente a nova 900DSX MY2025, uma evolução do modelo de sucesso que conquistou motociclistas em toda a Europa. Com avanços tecnológicos significativos e mantendo o preço competitivo.

A Voge acaba de apresentar oficialmente a 900DSX MY2025, um modelo que promete redefinir o segmento Trail ao aliar tecnologia de ponta, ciclística de excelência e um preço muito acessível. Estará disponível nos concessionários ibéricos a partir de fevereiro, e reforça o sucesso da marca, que já conquistou os motociclistas europeus com a versão anterior.

O motor da 900DSX MY2025 é um bicilíndrico em linha com 895 cc, com uma potência máxima de 95 cv às 8.250 rpm, e um binário de 95 Nm às 6.250 rpm. Este motor, desenhado em colaboração com a engenharia alemã, garante uma condução entusiasmante e eficiente. Está equipado com embraiagem deslizante, caixa de seis velocidades e acelerador eletrónico (ride-by-wire), permitindo escolher entre quatro modos de condução: Sport, Road, Rain e Enduro. O consumo médio homologado é de apenas 4,2 litros por 100 km, com intervalos de manutenção a cada 10.000 km.

Entre os principais avanços tecnológicos, destaca-se a Unidade de Medição Inercial (IMU) Bosch de 6 eixos, que permite integrar funcionalidades como o Cornering ABS e um controlo de tração (TCS) totalmente desconectável, garantindo maior manobabilidade em trajetos off-road. O modelo também inclui um radar que controla os pontos mortos dos espelhos retrovisores, sistema de aviso de travagem de emergência e monitorização da pressão dos pneus em tempo real.

A conectividade da 900DSX MY2025 foi significativamente melhorada, com a função Mirroring, que permite projetar o ecrã do smartphone no painel TFT de 7 polegadas, agora protegido por um vidro antirriscos. Adicionalmente, a moto oferece três anos de acesso gratuito ao software de navegação Carbit Ride, substituindo o sistema Turn-by-Turn das versões anteriores, e inclui tomadas USB e de 12V para maior conveniência.

A ciclística mantém os elevados padrões da versão anterior, com um quadro perimetral em aço, subquadro desmontável e um braço oscilante

de alumínio. Na dianteira, a 900DSX conta com uma forquilha invertida com 43 mm de diâmetro, totalmente regulável em pré-carga, extensão e compressão, oferecendo um curso de 196 mm. Já na traseira, destaca-se o monoamortecedor ajustável em extensão e pré-carga, com comando remoto, que proporciona um curso de 198 mm.

O sistema de travagem é garantido por discos Brembo, com 305 mm na dianteira e 265 mm na traseira, ambos com ABS desconectável para maior versatilidade em terrenos acidentados. Os pneus Pirelli Scorpion Trail II estão montados em jantes de raios cruzados (90/90-21 na dianteira e 150/70-17 na traseira)

A 900DSX MY2025 destaca-se também pelo conforto que oferece. Está equipada com cruise control, um sistema quickshifter up & down que facilita as trocas de velocidade, e aquecimento dos punhos e do assento do condutor, ideal para climas adversos. Inclui ainda uma câmara frontal HD para registo de viagens ou segurança adicional, um para-brisas regulável, proteções de cárter e mãos, e cavalete central para maior praticidade.

Com um peso a seco de 215 kg, uma altura do assento ao chão de 825 mm e um depósito com capacidade para 17 litros, o modelo combina autonomia, conforto e manobrabilidade, sendo uma excelente opção tanto para percursos urbanos como para aventuras mais exigentes.

As primeiras unidades da 900DSX MY2025 chegam aos concessionários portugueses e espanhóis em fevereiro de 2025. Mantendo o preço competitivo de 9.192€, a nova versão promete reforçar a posição da Voge como uma referência no segmento Trail //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

Performance acutilante. Novo visual acutilante.

Polivalência ACESSÍVEL

» Galeria de fotos aqui

Trail bicilíndrica da Macbor com novo preço de 5.999 euros, disponível com entrega imediata em Portugal

A Macbor anunciou uma redução de 400€ no preço da sua popular Montana XR5 510, agora disponível por apenas 5.999€. A trail bicilíndrica, uma das mais leves do seu segmento, continua a ser uma das escolhas mais atrativas para os amantes de motos de média cilindrada.

Com um motor bicilíndrico a 4 tempos com 498 cc, a Montana XR5 510 oferece uma potência 46,9 cv às 8500 rpm, com um binário de 45 Nm às 7000 rpm. O modelo destaca-se pela sua eficiência e baixo consumo de combustível, aliado a uma condução confortável e controlada, ideal tanto para a estrada como para terrenos mais exigentes. Equipada com injeção eletrónica BOSCH e modos de condução eco e sport, a XR5 permite ao motociclista escolher a melhor performance de acordo com a situação.

O quadro, com altura livre ao solo de 211 mm, proporciona ainda uma elevada facilidade de manobra graças a um peso a seco de 178 kg e a uma altura de assento ao chão de 841 mm (opcional de 820 mm).

A suspensão, a cargo de material KYB, conta com uma forquilha invertida de 41 mm de diâmetro e com um monoamortecedor, ambos reguláveis. Na travagem a Montana XR5 510 está equipada com travões de disco de 298 mm na dianteira e 240 mm na traseira, com pinças Nissin e um sistema ABS desconectável.

O painel TFT, com conectividade mirroring e a iluminação Full LED são outros destaques deste modelo que o tornam ainda mais moderno e funcional.

A nova Montana XR5 510 apresenta-se com uma gama de cores bastante apelativa, disponível em quatro opções: azul, vermelho, preto e branco, e a Macbor está a oferecer um Kit de Malas com 50% de desconto, permitindo aos condutores adquirir o conjunto de duas malas laterais e uma top case por 660€, em vez do preço original de 1.320€. Esta promoção é válida até 28 de fevereiro ou enquanto houver stock disponível.

Com a redução de preço e a promoção no Kit de Malas, a Montana XR5 510 torna-se uma opção ainda mais atrativa para quem procura uma trail de alta qualidade a um preço competitivo. Para mais informações consulte um concessionário da marca. //

Conquistar QUALQUER CAMINHO

A Morbidelli T1002VX, modelo 2024, chega para dominar os trilhos com 87,2 cv e tecnologia de ponta, garantindo desempenho e conforto em qualquer aventura.

A Morbidelli T1002VX, modelo 2024, chega para conquistar os corações dos aventureiros. Integrada na categoria Trail Adventure, esta moto promete ultrapassar todas as expectativas com desempenho, conforto e tecnologia avançada. A nova proposta da marca foca-se em ir além dos limites em qualquer terreno, impressionando com a sua presença imponente e recursos inovadores.

Movida por um motor bicilíndrico V-twin de 997cc, a Morbidelli T1002VX oferece 87,2 cv às 7.500 rpm, com um binário de 89,0 Nm às 5.250 rpm. Este motor de 4 tempos e 8 válvulas, com uma taxa de compressão de 10.3:1, é refrigerado a líquido e alimentado por um sistema EFI. Possui uma transmissão de 6 velocidades e embraiagem deslizante, além de um sistema de controlo de tração (TCS).

A suspensão dianteira, composta por um forquilha telescópica invertida KYB com um curso de 183,8 mm, é complementada pela suspensão traseira com amortecedor KYB e Pro-link , ajustável na pré-carga, com 77,4 mm de curso. As rodas raiadas são montadas com pneus tubeless Pirelli, 120/70-19 na frente e 170/60-17 atrás.

A potência e a segurança estão garantidas por uma travagem equipada com discos J.Juan e com sistema ABS integrado. O diâmetro do disco de travão dianteiro é de 320 mm, enquanto o traseiro tem 260 mm. A T1002VX destaca-se ainda pelo seu peso de 265 kg e pela altura do assento ao solo de 820 mm.

Com uma capacidade de combustível de 21 litros, a T1002VX proporciona uma boa autonomia, ideal para longas viagens sem paragens frequentes.

Além do desempenho, a Morbidelli T1002VX oferece grande conforto e conveniência. O modelo vem equipado com assento e punhos aquecidos de origem, perfeitos para viagens longas em climas adversos. O ecrã TFT moderno fornece informações cruciais sobre a condução, incluindo os modos de condução e a pressão dos pneus. O sistema Morbidelli Connect é um aliado essencial, permitindo o acesso a dados abrangentes como níveis de combustível, histórico de manutenção e notificações de movimento não autorizado.

A Morbidelli T1002VX está disponível nas cores branco e preto, com um preço de venda ao público recomendado (PVPR) de 9.990€ (IVA incluído), com despesas de documentação, transporte, ISV e IUC não incluídas.

Quem adquirir o modelo até 30 de abril de 2025 terá direito a um pack de malas originais Morbidelli no valor de 990€, como parte de uma campanha especial de pré-venda. Para mais informações consulte um concessionário oficial da marca. //

» Galeria de fotos aqui

MOBILIDADE **MAXima**

A Yamaha apresentou a nova versão da XMAX 300, reafirmando o estatuto deste modelo como uma das scooters desportivas mais vendidas da marca.

A Yamaha apresentou a renovada XMAX 300 para 2025. A nova geração chega com tecnologia de ponta, desempenho eficiente e um design inspirado na icónica TMAX, prometendo uma experiência de condução versátil para o ambiente urbano e viagens de lazer.

A XMAX 300 vem com o motor Blue Core de 300 cc, em conformidade com os padrões EURO5+, que entrega uma potência de 28 cv às 7250 rpm e 29 Nm de binário às 5750 rpm. Este motor oferece uma aceleração suave e consistente, ao mesmo tempo que mantém o consumo médio de 3,0 litros por cada 100 km. Com uma autonomia significativa e emissões reduzidas de 70 g/km de CO_2, a XMAX 300 é uma escolha eficiente e ambientalmente consciente.

A XMAX 300 combina proporções compactas com espaço funcional. Com uma distância entre eixos de 1540 mm, proporciona estabilidade e manobrabilidade. A altura do assento ao chão é de 795 mm, tornando-a acessível para a maioria dos condutores. Com um peso de 180 kg em ordem de marcha, a XMAX 300 promete ser leve o suficiente para oferecer uma condução ágil, sem comprometer o conforto.

Um dos grandes destaques da XMAX 300 é o painel LCD de 4,3 polegadas. Este ecrã, que pode ser ligado a um smartphone através da aplicação Yamaha MyRide, permite ao utilizador visualizar notificações de chamadas, mensagens e e-mails. Além disso, disponibiliza dados essenciais sobre a scooter, como consumo de combustível, distância percorrida, velocidade média e até ângulos de inclinação, melhorando a experiência de condução.

Na suspensão, este modelo conta com uma forquilha telescópica com 110 mm de curso e um duplo amortecedor com 92 mm de curso. Os travões incluem um disco dianteiro de 267 mm e um traseiro de 245 mm, ambos acompanhados de ABS de série.

A nova XMAX 300 não compromete em segurança. O Sistema de Controlo de Tração (TCS) foi refinado para intervenções suaves, aumentando a estabilidade em superfícies molhadas ou escorregadias. O sistema de travagem com ABS, combinado com um quadro leve e equilibrado, proporciona confiança ao condutor em todas as situações.

Com um design inspirado na TMAX, possui linhas bem marcadas e contemporâneas. O farol LED em forma de X e os farolins traseiros LED reforçam o estilo moderno da scooter. Para 2025, as cores disponíveis são Icon Black e Tech Kamo, que complementam o visual distinto do modelo.

Para maior praticidade, a XMAX 300 inclui um amplo compartimento de arrumação sob o assento, com capacidade para até dois capacetes, além de uma ficha USB Tipo C para carregar dispositivos.

A XMAX 300 2025 será disponibilizada em breve nos concessionários Yamaha, com informações adicionais a serem confirmadas pela marca. //

Dominar O MATO

A KTM 390 Enduro R 2025 combina potência, leveza e tecnologia de ponta para dominar qualquer terreno.

A KTM 390 Enduro R 2025 conta com um motor de 398,7 cm³, monocilíndrico de 4 tempos, capaz de debitar 39 Nm de binário e uma potência de 44 cv a 9.000 rpm,. A transmissão de 6 velocidades, combinada com a embraiagem PASC slipper clutch mecanicamente operada, promete maior controlo e uma condução mais suave. O motor é refrigerado por líquido, o que contribui para um consumo médio de 3,4 l/100 km e emissões de CO2 de 79 g/km, tornando a moto econômica em longos percursos.

A suspensão da 390 Enduro R é projetada para lidar com os terrenos mais difíceis, e conta com uma forquilha WP APEX com 43 m de diâmetro e a um monoamortecedor WP APEX Split Piston, ambos com 230 mm de curso. A distância do solo de 272 mm permite superar obstáculos com facilidade e confiança.

Com um depósito de 9 litros, a KTM 390 Enduro R oferece autonomia suficiente para longos trajetos off-road, permitindo explorar mais caminhos sem paragens frequentes para reabastecimento.

Em termos de travagem está equipada com discos de 285 mm à frente e 240 mm atrás, ambos com pinças de travão Bybre, nas rodas com jantes de 1.85 x 21" à frente e 2.5 x 18".

O peso é de apenas 159kg, a altura do assento ao chão de 890 mm e uma distância ao solo de 272 mm oferecem uma combinação ideal de estabilidade e manobrabilidade para uma experiência de condução ágil e confortável. .

Para obter mais informações sobre este modelo como o preço e a disponibilidade, consulte um importador oficial da marca. //

» Galeria de fotos aqui

Charme IRRESISTÍVEL

Modelo clássico ganha novas cores, melhorias tecnológicas e mantém o estilo intemporal.

A Royal Enfield revelou a nova linha da icónica Classic 350 para o mercado europeu. Fiel ao legado que remonta à década de 1950, a renovada Classic 350 chega com melhorias tecnológicas e novas opções de cor, mantendo a sua essência vintage.

Inspirada na histórica Royal Enfield G2, a Classic 350 manteve-se relevante ao longo das décadas graças à sua silhueta clássica e a um desempenho irrepreensível. Com preços a partir de 4.887€, a nova gama será disponibilizada em quatro variantes de cores: Heritage (Madras Red), Heritage Premium (Medallion Bronze), Chrome (Emerald) e Dark (Stealth Black).

Além das novas tonalidades, a Classic 350 apresenta atualizações tecnológicas importantes. Os faróis e luzes de presença passaram a ser em LED, o painel de instrumentos combina tecnologia digital e analógica, incluindo agora um indicador de mudança engrenada. Para maior comodidade, foi introduzida uma tomada USB-C no guiador.

O motor monocilíndrico de 349 cc, arrefecido a ar e óleo, oferece uma potência de 20,2 cv às 6100 rpm e um binário máximo de 27 Nm às 4000 rpm. A transmissão de cinco velocidades assegura uma condução suave e versátil, ideal tanto para percursos citadinos como para viagens mais longas. O consumo de combustível situa-se nos 2,8 litros por cada 100 km, com emissões de CO_2 de 67,67 g/km.

O quadro promete uma condução estável e confortável, complementado por uma forquilha telescópica de 41 mm com 130 mm de curso e amortecedores traseiros com pré-carga ajustável em seis níveis.

Com uma velocidade máxima de 114 km/h e uma autonomia média de 36,2 km/l, a Classic 350 oferece uma combinação equilibrada de desempenho e eficiência.

O sistema de travagem na dianteira, conta com um disco de 300 mm com pinça de dois pistões flutuantes, enquanto na traseira apresenta um disco de 270 mm com pinça de pistão simpes. O sistema ABS de canal duplo assegura uma travagem precisa e controlada, mesmo em situações adversas. As rodas estão equipadas com jantes de raios e pneus de medida 100/90 R19 na frente e 120/80 R18 na traseira, oferecendo uma condução estável e uma boa aderência ao solo.

A Royal Enfield Classic 350 apresenta uma altura do assento ao solo de 805 mm, proporcionando uma posição de condução acessível para uma ampla variedade de condutores. A distância ao solo é de 170 mm, o que garante uma boa capacidade para enfrentar diferentes tipos de terreno. A distância entre eixos de 1390 mm contribui para uma condução estável e equilibrada. Com um peso em ordem de marcha de 195 kg, a Classic 350 mantém uma presença sólida e segura na estrada. O depósito de combustível tem uma capacidade de 13 litros, permite percursos longos sem necessidade de reabastecimentos frequentes.

As reservas para test rides e encomendas já estão abertas nos concessionários oficiais da Royal Enfield em Portugal e em toda a Europa. Para mais informações consulte um concessionário da marca. //

A moto elétrica INSPIRADA EM ANIME

A Ichiban é uma moto elétrica de alto desempenho inspirada no anime Akira e no design japonês Kanso.

A Ichiban, uma moto elétrica que se inspira no universo do anime Akira e no design minimalista japonês, está prestes a fazer uma verdadeira revolução nas estradas. Com um desempenho impressionante e um design que não passa despercebido, esta moto promete ser uma máquina de alta performance que pode mudar o futuro das motas elétricas.

A Ichiban está equipada com um sistema de motorização dupla de 45 kW, permitindo-lhe acelerar de 0 a 100 km/h em apenas 3,5 segundos. Esta aceleração notável é acompanhada por uma autonomia de 250 km por carga, com a capacidade de carregar até 70% da bateria em apenas 30 minutos. Tal característica torna-a ideal tanto para o uso diário como para viagens mais longas, revelando ser eficiente e prática para os motociclistas.

O grande destaque, no entanto, é o "modo Godzilla". Este modo permite que a moto atinja o seu máximo de potência e torque durante 10 segundos, oferecendo uma aceleração brutal que promete uma experiência única e emocionante. Este modo foi pensado para proporcionar aos motociclistas uma explosão de adrenalina, algo que, sem dúvida, torna a Ichiban ainda mais atraente para os amantes da velocidade.

Em termos de segurança, a Ichiban não fica atrás. Com sistemas de ABS e controlo de tração, garante estabilidade e confiança, mesmo em condições de aderência mais difíceis. O painel digital integrado é fácil de ler e fornece informações essenciais para uma condução mais segura. As luzes frontais e traseiras, que seguem o design minimalista da moto, também prometem uma visibilidade excecional, proporcionando maior segurança, especialmente em ambientes urbanos.

O design da Ichiban, além de ser uma verdadeira obra de arte, combina o retro futurismo com o princípio da simplicidade do Kanso, uma das filosofias do wabi-sabi, pelo que cada detalhe da moto é pensado para transmitir liberdade, controle e elegância, oferecendo uma experiência única tanto ao nível estético como funcional.

A Ichiban ainda está em fase de protótipo, mas o interesse crescente e os prémios de design já conquistados pela marca indicam que está prestes a causar uma revolução no mundo das motos elétricas. A marca já começou a atrair investidores e apoios para garantir a sua produção em larga escala, com previsão de lançamento para breve. Para aqueles que procuram um novo tipo de mobilidade elétrica, a Ichiban parece ser a resposta para o futuro das duas rodas. //

50 anos DE VIAGENS

» Galeria de fotos aqui

Em 2025, a icónica Honda Gold Wing celebra o seu 50º aniversário, mantendo-se como o símbolo máximo de conforto e luxo nas viagens de moto. Para assinalar o marco, a Honda apresenta novas edições, com melhorias em tecnologia e conforto.

Lançada em 1975, a Honda Gold Wing consolidou-se como a moto de turismo por excelência, oferecendo conforto e inovação nas viagens de longa distância. Para celebrar este marco, a Honda apresenta edições especiais da Gold Wing e Gold Wing Tour, com novas cores e emblemas exclusivos. A marca também lança uma miniatura à escala que mostra a evolução do modelo desde a primeira geração até à versão atual. As alterações de pormenor refletem o compromisso contínuo da Honda em oferecer a melhor experiência de condução para os motociclistas.

Além das edições comemorativas, a conectividade e a funcionalidade de informação e entretenimento foram melhoradas, proporcionando uma experiência mais moderna e interativa.

A Gold Wing 2025 cumpre a homologação Euro5+, garantindo que o modelo se mantém em conformidade com as mais exigentes normas ambientais. Estas atualizações reforçam o legado da Honda Gold Wing como líder no segmento de motos de turismo, continuando a definir o padrão de conforto, luxo e tecnologia nas viagens de duas rodas.

HONDA GL1800 GOLD WING

Este modelo vem equipado com um motor de 6 cilindros opostos, SOHC, 24 válvulas e arrefecimento a líquido, com uma cilindrada de 1833 cm^3, e que oferece uma potência máxima de 126 cv às 5500 rpm com um binário de 170 Nm às 4500 rpm, capaz de um velocidade máxima de 180 km/h.

Com uma média de consumo de 5,4 L/100 km e emissões de CO2 de 124 g/km, a Gold Wing oferece uma boa autonomia, graças ao seu depósito de combustível de 21 L. A alimentação do motor é gerida por um sistema de injeção eletrónica de combustível PGM-FI, que assegura um desempenho eficiente e preciso.

A transmissão da GL1800 é uma das suas maiores inovações, sendo equipada com uma caixa de dupla embraiagem de 7 velocidades, com incluindo marcha-atrás, o que facilita manobras, especialmente em estacionamentos. A transmissão final é realizada por veio selado, uma característica que assegura durabilidade e menores custos de manutenção.

O quadro da Gold Wing é feito em alumínio fundido, com uma estrutura de dupla trave, o que confere rigidez e leveza. A moto possui uma distância entre eixos de 1695 mm, prometendo uma condução estável e confortável. Com um peso de 373 kg, a GL1800 possui um altura do assento ao solo de 745 mm.

A forquilha é composta por braços duplos sobrepostos, enquanto a suspensão traseira utiliza o sistema Pro Link, proporcionando um conforto superior em diversas condições de estrada. O sistema

de travagem é composto por dois discos flutuantes de 320 mm na frente e um disco ventilado de 316 mm na traseira e conta com sistema ABS.

A Honda GL1800 Gold Wing vem equipada com um painel de instrumentos digital, com um ecrã TFT de 7 polegadas, faróis e farolim traseiro em LED, além de conectividade Bluetooth e compatibilidade com Apple CarPlay/Android Auto sem fios. A moto também oferece controlo da velocidade de cruzeiro, vários modos de condução (Tour, Sport, Econ e Rain), e um sistema de controlo de tracção HSTC.

HONDA GL1800 GOLD WING Tour

A Honda GL1800 Gold Wing Tour 2025 chega com uma série de melhorias que tornam esta moto um verdadeiro ícone do luxo e da performance nas viagens de longa distância. Com um motor de 6 cilindros opostos e uma série de recursos tecnológicos, a GL1800 oferece uma experiência incomparável para os motociclistas exigentes.

A GL1800 Gold Wing Tour 2025 vem equipada com um motor de 6 cilindros opostos de 1833 cm^3, capaz de gerar 125 cv de potência máxima às 5500 rpm e 170 Nm de binário máximo às 4500 rpm. Esta configuração permite à moto alcançar uma velocidade máxima de 180 km/h, proporcionando uma condução tranquila e poderosa, quer em estradas largas quer em vias rápidas. O motor é refrigerado por liquido e conta com uma relação de compressão de 10,5:1.

A transmissão de dupla embraiagem tem 7 velocidades, e conta com um sistema de embraiagem húmida e discos múltiplos. Um sistema ABS combinado, de controlo eletrónico, garante segurança e estabilidade, mesmo em condições de condução mais exigentes.

Com uma altura do assento ao chão de apenas 745 mm e um peso de 393 kg, a Gold Wing Tour oferece um nível de conforto elevado, sendo ideal para longas jornadas. A forquilha com braços duplos sobrepostos e a suspensão traseira Pro-Link com afinação eletrónica da pré-carga da mola contribuem para uma condução suave e sem vibrações, permitindo que o motociclista

desfrute da viagem durante horas a fio. O quadro em alumínio fundido e a distância entre eixos é de 1695 mm.

Além disso, a GL1800 Gold Wing Tour vem equipada com uma série de recursos que promovem o conforto e conveniência, como assentos aquecidos, punhos aquecidos e para-brisas com regulação eletrónica. O sistema de conectividade sem fios, que inclui transmissão de áudio por Bluetooth e compatibilidade com Apple CarPlay e Android Auto, permite ao motociclista ficar sempre conectado durante a viagem. O sistema Idling Stop, que desliga o motor automaticamente quando a moto está parada, também ajuda a melhorar a eficiência de combustível e reduzir as emissões.

Com uma capacidade de depósito de 21 L e um consumo médio de 5,4 L/100 km, a Gold Wing Tour é uma excelente escolha para quem procura uma moto que combine performance e conforto, sem comprometer a autonomia. A inclusão de um sistema de monitorização da pressão dos pneus e assistente de arranque em subida torna a condução ainda mais segura e fácil. //

Desempenho EXTREMO

A Crescent Yamaha, a concessionária por trás da equipa oficial Pata Maxus Yamaha World Superbike, produziu uma R1 de estrada única, em homenagem ao nove vezes campeão mundial de MotoGP, Valentino Rossi.

A Crescent Yamaha, a concessionária responsável pela equipa oficial Pata Maxus Yamaha World Superbike, revelou uma versão única e limitada da Yamaha R1 de estrada, concebida para prestar uma homenagem ao nove vezes campeão mundial de MotoGP, Valentino Rossi.

Esta superbike exclusiva não é apenas uma celebração da carreira do piloto italiano, mas também uma obra-prima de engenharia e design, destinada a colecionadores e fãs de motos de alta performance.

Com um preço fixado em 39.995€, a edição especial da R1 foi desenvolvida com componentes de última geração, incluindo melhorias significativas de desempenho que tornam esta máquina adequada tanto para a estrada como para a pista. O modelo exibe um visual ousado e elegante, com uma pintura inspirada no estilo clássico de Rossi, com toques de azul, amarelo e preto, remetendo a uma das motos que o próprio Rossi usou ao longo da sua carreira.

Entre os upgrades de performance, destacam-se a suspensão totalmente ajustável Öhlins, as pinças de travão Brembo GP4RX e as jantes Marchesini M7RS, acompanhadas por pneus Pirelli Diablo Supercorsa SP, tudo projetado para garantir uma experiência de condução superior. A moto também inclui um sistema de escape Akrapovič slip-on, que melhora o desempenho e o som da moto, e elementos adicionais de personalização, como os pedais traseiros GYTR.

Além de possuir esta máquina única, o novo proprietário terá direito a uma experiência VIP com dois bilhetes exclusivos para um evento do Campeonato Mundial de Superbike, incluindo acesso à boxe da equipa Pata Maxus Yamaha, permitindo uma imersão total no mundo das corridas.

Esta edição limitada da Yamaha R1 não é apenas uma moto, mas uma verdadeira peça de colecionador, representando a fusão de performance, design e a emoção das corridas, e oferece a oportunidade única de possuir uma parte da história do motociclismo, associada ao legado incrível de Valentino Rossi. //

Na vanguarda DA TECNOLOGIA

A Cyclone V-Twin de 1915 é considerada uma das motas mais raras e tecnologicamente sofisticadas da sua época.

A Cyclone V-Twin de 1915 é considerada uma das motas mais raras e tecnologicamente sofisticadas da história das motas americana. Produzida durante apenas três anos, a marca Cyclone destacou-se por introduzir soluções de engenharia inovadoras, tornando-se uma referência tanto em estradas como em pistas de corrida. Esta máquina destacava-se pela potência, velocidade e avanços tecnológicos que a colocavam à frente das suas concorrentes.

O motor V-twin de 996 cc, arrefecido a ar, era extremamente avançado para a época. Capaz de produzir uns impressionantes 45 cavalos de potência, utilizava um sistema de comando de válvulas à cabeça do motor, accionado por engrenagens helicoidais, uma solução invulgar no início do século XX. Esta configuração proporcionava uma eficiência mecânica superior e contribuía para o excelente desempenho da moto. Complementando o motor, a ignição Bosch por magneto e o carburador Schebler garantiam uma resposta rápida e eficiente.

A Cyclone apresentava um sistema de suspensão dianteiro por molas, enquanto a estrutura traseira permanecia rígida. O assento de couro ao estilo das bicicletas, com molas, assegurava algum conforto mesmo em terrenos irregulares. O visual da moto era marcado pelo depósito de combustível de aço amarelo, em harmonia com os guarda-lamas da mesma cor, jantes de aço amarelas e pneus 2.5-28. A travagem era assegurada apenas por um travão traseiro de 127 mm, uma solução comum na época.

A Cyclone destacou-se nas pistas de corrida pela sua capacidade de atingir velocidades superiores a 160 km/h, deixando os outros concorrentes para trás. Apesar do seu impressionante desempenho, o motor apresentava fragilidades em provas de longa distância devido a um sistema de lubrificação rudimentar. Para utilização em estrada, essas limitações eram menos problemáticas, tornando a Cyclone num autêntico "Hot Rod" da sua época.

Com um design icónico e soluções tecnológicas inovadoras, a Cyclone V-Twin de 1915 continua a ser uma referência memorável na história dos motociclos, simbolizando a busca constante pela velocidade e pela excelência em engenharia. //

Marco HISTÓRICO

Leve, potente e inovadora, a Moto Guzzi 500 Bialbero tornou-se uma peça marcante na história do motociclismo, em 1957

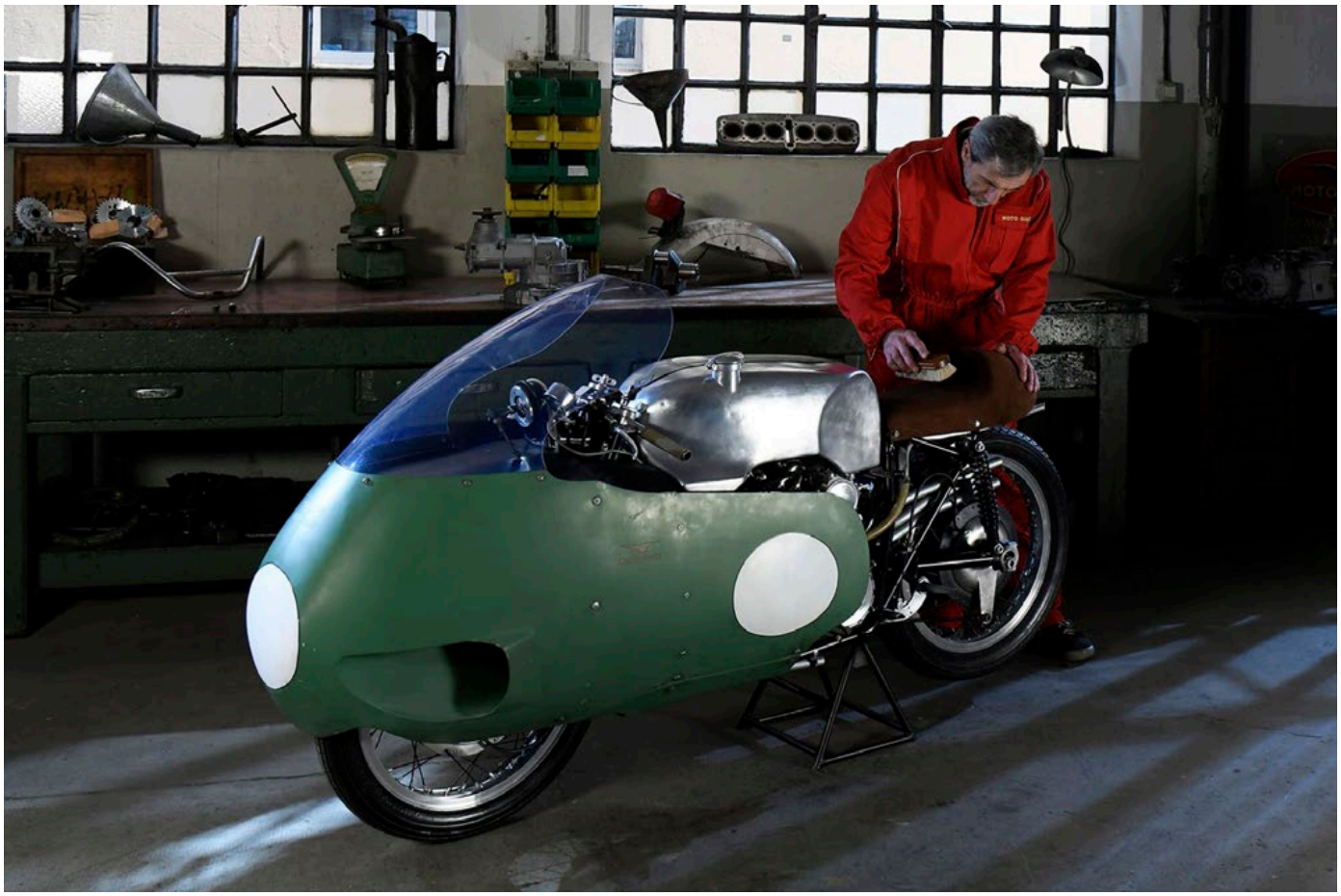
A Moto Guzzi 500 Bialbero (DOHC) de 1957 destacou-se como uma das principais motos de competição da marca, partilhando grande parte das características da sua versão mais pequena de 350cc. As principais diferenças residiam no diâmetro/curso do motor e na utilização de um carburador maior, com 50 mm de diâmetro.

Com um peso extremamente leve de apenas 100 kg, a 500 Bialbero era ágil e eficaz, tirando o máximo proveito do seu motor, que gerava 48 cv às 7800 rpm. Esta combinação permitia à moto atingir uma velocidade máxima superior a 240 km/h, colocando-a entre as mais rápidas da sua época.

Durante a temporada de 1957, a Moto Guzzi utilizou a 500 Bialbero em conjunto com o famoso modelo V8 (500 GP 8 Cilindri). A Bialbero era preferida para circuitos mais lentos e técnicos, onde a sua leveza e manobrabilidade representavam uma vantagem decisiva. Já o V8 era reservado para pistas rápidas, onde a sua potência adicional podia ser melhor explorada.

Apesar do seu enorme potencial, os resultados competitivos da 500 Bialbero foram limitados. Durante a temporada, os melhores desempenhos foram dois quartos lugares alcançados pelo piloto Dickie Dale, enquanto a versão de 350cc obteve maior sucesso em competição.

Embora não tenha atingido o mesmo nível de glória que outras máquinas da Moto Guzzi, a 500 Bialbero marcou uma época pela sua engenharia avançada e desempenho notável, assegurando o seu lugar na história das corridas de motociclismo. //



"M"ARAVILHOSO **dilema**

BMW M 1000 XR

Sob a promessa de uma letra, acreditamos que esta Sport-Touring vitaminada irá transportar-nos para outra dimensão em que carregamos velocidade em pleno conforto. Será apenas um magnífico show-off?

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Luis Duarte

Um verdadeiro assalto aos sentidos é a percepção que temos na presença desta versão apimentada da BMW XR. A marca bávara continua a provar ser capaz de criar máquinas nas quais a performance é elevada a níveis estratosféricos.

A sequência de curvas é sempre a mesma, já não faço ideia de onde está o fotógrafo, portanto não tenho pressão nenhuma de fazer a imagem acontecer em determinado ponto. Uma passagem de caixa nas 10k! Será que não consigo esticar um pouco mais a minha coragem?

O limitador surge perto das 14,5k rpm, e o pico de potência está já ali (nas 12,750 rpm), mas naquela pequena recta em que passo de 2a para 3a (para depois picar o travão da frente ganhando compostura para a abrupta sequência que se segue, sempre a perder velocidade), acabo sempre por cortar o gozo cedo demais.

A sensação de abismo está sempre presente, o Atlântico espera-me lá em baixo, e não é esse o factor (mas devia!!) que me está a cercear a vontade de entrar no red-line. Não é preciso tanto.

Este motor é tão avassalador na sua resposta nos médios regimes, que não preciso de "viver" no último terço para ser consistente na fluidez. Pendurado na lateral, forçando a postura, consigo deixar a máquina trabalhar a entrada e saída de curva, confiando primeiro na acutilância da sua direcção e depois na sua absurda capacidade de tracção.

Mais do que a ciclística super competente, o meu cérebro tem de se adaptar à enorme explosão do que o meu punho direito consegue acordar. Ainda bem que não trouxe o fato de pista. A tentação de puxar um pouco mais pelo envelope iria colocar-me num nível demasiado perigoso para o cenário em que me encontro.

Esta M 1000 XR não é uma hipernaked nem uma superdesportiva, é outro tipo de monstro. Tentarei explicar-vos melhor nas próximas linhas o porquê de achar que este "M"aravilhoso dilema não é para mim...

Mas antes disso, deixe-me dar-lhe algum enquadramento sobre o quão especial é esta moto. Se dúvidas existissem sobre o significado da letra

» Galeria de fotos aqui

*"NÃO SÓ TEMOS **CARBONO COM FARTURA** COMO TAMBÉM TEMOS PEÇAS MAQUINADAS, APÊNDICES AERODINÂMICOS NAS CARENAGENS..."*

que define o toque de midas do departamento desportivo da BMW, bastam uns breves segundos a observá-la para os nossos sentidos serem inundados com todo um mundo de exclusividade.

Não só temos carbono com fartura como também temos peças maquinadas, apêndices aerodinâmicos nas carenagens e, por último mas bastante relevante, muito mais potência e menos peso. Se ainda não bastasse, este modelo tinha também as opcionais jantes em carbono, um absoluto deleite para a vista.

Com este pacote M Competition (que também inclui um laptimer associado a um GPS), o valor ascende a uns contundentes 34.069 €, assim, a seco. Não irei entrar na paupérrima discussão sobre o valor de uma máquina, até porque acredito que vale cada cêntimo, só tenho pena do quanto me faz lembrar da minha ridícula condição económica...

Os três modelos consagrados com este nível de desportividade (a M1000RR, a M1000R e agora a M1000XR) representam muito mais do que um exercício de estilo. São o zénite da tecnologia aplicada à performance pura e nós, como público, somos uns felizardos em podermos ter estas versões (sem serem umas edições especiais, com números limitados).

Claro que existe alguma feitiçaria de marketing aplicada, e fui testemunha desse poderoso fenómeno quando me apercebi da quantidade (e sobretudo da disparidade) de pessoas que me abordaram quando tive esta máquina para teste. É impossível ficar indiferente.

Deixe-me então explicar-lhe o quão melhor é esta XR em relação à versão "S".

O tetracilíndrico de 999 cc com tecnologia Shift Cam (herdado da S 1000 RR) foi ligeiramente amaciado (por gestão electrónica) debitando uns expressivos 201 cv (o seu binário permanece praticamente igual, com 113 Nm às 11000 rpm), rebentando de modo incontestável a escala de

999 CC
170 CV

PREÇO SOB CONSULTA

» Mais dados técnicos aqui

"MAIS ÁGIL, MAIS DIVERTIDA, COM O CENTRO DE GRAVIDADE MAIS BAIXO, ENFIM... MAIS FÁCIL DE ***PERCEBER NO LIMITE****"*

bazófia em qualquer conversa de café.São mais de 30cv de diferença para a versão normal.

Os menos 4 kg de diferença podem chegar a 7 kg se optarmos pelas jantes em carbono e pela bateria de lítio (ficando a cifra nos 227 kg), sendo que a menor massa não suspensa melhora substancialmente a dinâmica da moto. No capítulo da electrónica encontramos à nossa disposição toda a capacidade que a RR tem de nos fazer passar por heróis.

O modo Race permite configurar vários settings ligados à acção do controle de tracção, intervenção do ABS, anti-wheelie, suspensão, amortecimento da direcção... Todo um patamar de possibilidades que nos permite aflorar os nossos limites em ambientes controlados.

Atrevi-me muito pouco neste mundo (conheci o seu potencial transformador quando fiz o teste de pista da RR), visto que a via pública exige muito mais respeito (já bastava saber que as "asas" carregam qualquer coisa como 12 kg de força a 220 Km/h!).

Em boa verdade, atrás do guiador, sentado no confortável assento M, as diferenças não são muitas. A baixas rotações seguimos civilizadamente com toda a complacência de um quatro cilindros, devagar o suficiente para toda a gente poder ver bem a diva a passar e até aqui nada de novo. Não fosse a ausência de fixações para as malas rígidas e um ecrã deflector que trabalha mais como objecto de estilo do que como peça aerodinâmica, e diria que era capaz de fazer algum turismo despachado.

A "S" consegue-o com nota de mérito. Mas quando passamos das 8k rotações e a árvore de cames altera a abertura das válvulas, toda a decência foge para parte incerta. A subida de regime é brutalmente vigorosa e a diferença é notória nas relações mais altas pois a M1000XR tem uma

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 I

MADE IN GERMANY

SCHUBERTH 5YEARS SCHUBERTH STANDARD GUARANTEE

caixa mais curta em 4a, 5a e 6a velocidades, beneficiando a transmissão de uma cremalheira maior. Entretanto faço questão de não mencionar a travagem porque é perfeita. Ponto.

E foi com este dilema que me debati nos dias em que tive este colosso na minha posse, O equilíbrio entre o objecto e a sua função, a magnitude do desejo e da paixão que provoca em antítese com a facilidade de explorar as suas valências. Com isto não quero dizer que uma XR na versão M, não faça sentido, nada disso.

Como exercício de poder, de exuberância e de performance pura, é um assombro de moto. Mas para uma estrada de serra com as minhas curvas favoritas, gostei bastante mais da M 1000 R, mais ágil, mais divertida, com o centro de gravidade mais baixo, enfim...mais fácil de perceber no limite. Uma Hypernaked sem veleidade de ser outra coisa qualquer.

"ESTA M 1000 XR NÃO É UMA HIPERNAKED NEM UMA SUPERDESPORTIVA, É ***OUTRO TIPO DE MONSTRO.****"*

Se a XR normal já nasce de uma moto de pista, aqueles que a procuram esperam ter um pouco dessa atitude mas de um modo muito mais confortável e práctico. Esta iteração mais radical aproxima-a em demasia da sua irmã superdesportiva, fazendo-a perder um pouco o azimute da sua criação. Uma RR em pista (ou numa AutoBahn... daquelas que não temos no nosso país), será sempre mais rápida e eficaz.

A BMW M 1000 XR obrigou-me a muito trabalho para tentar perceber os seus limites e a dada altura tive de perceber que, se calhar, os limites que apareciam primeiro...eram os meus. Das duas uma, ou fui enganado pela sua inspiração "sport touring", ou preciso de ter uma na garagem para fazer evoluir a relação! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan X-804 RS Ultra Carbon
Blusão REV'IT! Hyperspeed Air
Calças Alpinestars Copper V3 Denim
Botas Alpinestars Fastback 2 Drystar
Luvas Macna Power Track

VERSATILIDADE **renovada**

HONDA NC750X

A Honda NC750 foi alvo de uma remodelação que a torna ainda mais apetecível. Mas considerando a concorrência vinda do Império do meio, será que está pronta para enfrentar o cada vez mais exigente mercado europeu?

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Honda

A Honda não se quis deixar ficar para trás na resposta aos desafios que as novas marcas chinesas estão a impor aos fabricantes tradicionais. Como tal, e apesar de a Honda NC750X ter argumentos suficientes para estar bem consolidada em termos de vendas e reputação, um pouco mais de performance e refinamento nunca são demais!

Resumidamente, neste novo modelo de 2025 encontramos um melhor desempenho de travagem e, na versão DCT, um desempenho da embraiagem dupla e da caixa de velocidades ainda mais refinados. Muitos dos plásticos das carenagens são agora fabricados com materiais recicláveis, diminuindo assim a sua pegada ecológica.

O novo painel de instrumentos e os comandos são mais modernos e funcionais e o farol viu a sua potência aumentada em 1,5 vezes para uma maior visibilidade.

Substituindo o antigo ecrã LCD, o novo painel TFT colorido da NC750X de 2025 (o mesmo da Transalp de 2025) é mais ousado, fácil de ler e apresenta indicadores de mudança engrenada, temperatura ambiente, relógio, nível de combustível e três opções de layout com fundos claros ou escuros.

O painel também se conecta ao smartphone através da aplicação Roadsync da Honda, via Bluetooth, para navegação passo a passo, chamadas e música controlados por voz (via intercomunicador de capacete) ou pelos novos botões de comando com joystick retroiluminado.

A nova Honda NC750X mantém o seu inovador compartimento de 23 litros instalado no espaço onde normalmente estaria o depósito de combustível, sem prejuízo da autonomia prática declarada, cifrada em mais de 400 quilómetros, com base num consumo de 3,5 litros/100Km indicado pelo fabricante e num depósito com capacidade para 14,1 litros de gasolina.

As alterações no motor de dois cilindros paralelos de curso longo, com 745cc e árvore de cames simples à cabeça, limitaram-se a ajustes

*"**ESTETICAMENTE** A NC750X FOI REFRESCADA PARA 2025, COM LATERAIS DA CARENAGEM REDESENHADAS E UM NOVO FAROL. "*

na injeção de combustível, para cumprir as regulamentações de emissões Euro5+. A debitar os mesmos 58cv da versão anterior, que podem parecer poucos numa numa moto com 226 kg de peso quando equipada com DCT, o seu desempenho, apesar de não ser estonteante, é suficientemente vigoroso, demonstrando uma boa resposta ao acelerador, com um som profundo vindo da caixa de ar e uma nota de escape bastante agradável.

Disponibiliza três modos de condução padrão (Sport, Standard, Rain), e um modo User, no qual se podem definir os níveis desejados de potência, de efeito travão-motor, de intervenção do controlo de tração e, se fòr o caso, dos mapas de mudanças para o modo automático do DCT.

O DCT apresenta evidentes diferenças para melhor. Recebeu um novo algoritmo eletrónico (estreado na Africa Twin de 2024) para trocas de relação de caixa mais suaves, sobretudo no arranque e a manobrar, agora com o acelerador a mostrar-se muito mais doseável. O sistema realiza cálculos mais precisos em relação à pressão do óleo na câmara do pistão atuador da embraiagem. Tal modificação reduziu o tempo necessário para atingir a pressão necessária para acionar a embraiagem, o que torna o processo mais suave.

Não será por isso de admirar que o DCT se torne ainda mais popular, pois apesar de menos refinado, até 2024 a Honda já vendeu mais de 250.000 unidades com este sistema instalado, sendo que 56% dos proprietários de modelos NC750 optaram por ele.

Outra melhoria significativa foi a substituição do antigo sistema de travagem dianteiro com disco único e adotar neste novo modelo dois discos de 298mm com pinças de dois pistões. A travagem revela-se agora mais progressiva, com muita sensibilidade na manete e um elevado nível de potência. O travão traseiro mantém-se robusto e muito tátil.

745 CC
47 CV
9 900 €

» Mais dados técnicos aqui

*"PARA QUE CADA MOTOCICLISTA A CONSIDERE AINDA MAIS SUA, A HONDA CRIOU UM CONJUNTO DE NOVOS **ACESSÓRIOS** PARA A NC750X DE 2025"*

Embora a suspensão permaneça inalterada, com um curso de 120mm em ambos os eixos, uma nova afinação promove a qualidade da condução, a estabilidade, a precisão da direção e a diversão nas curvas, que contradiz a reputação da NC ser apenas uma "pequena utilitária".

Em conjunto, os ajustes na programação da centralina e do DCT conferem à nova Honda NC750X um caráter ainda mais amigável que proporciona uma maior confiança, mesmo àqueles motociclistas com menos experiência.

Esteticamente a NC750X foi refrescada para 2025, com laterais da carenagem redesenhadas e um novo farol. Muita da sua carenagem é agora fabricada em materiais recicláveis, incluindo o compartimento de arrumação que agora provém do reprocessamento de antigos pára-choques de automóveis. O 'Durabio', um policarbonato moldável de origem biológica (derivado de milho não comestível mas que também não é biodegradável) transformado em granulado pré-impregnado com cor, forma painéis brilhantes (uma inovação mundial para uma moto), eliminado assim todos os produtos químicos prejudiciais e emissões de CO2 associados à pintura, apresentando o Durabio a mesma cor em toda a sua espessura, tornando os riscos menos visíveis, enquanto também é mais resistente aos impactos que os policarbonatos resinosos. A Honda utiliza-o nos painéis das carenagens das versões verdes e pretas, mas não nas vermelhas ou brancas. Também o ecrã pára-brisas, em todos os modelos, é feito de Durabio transparente, material que se mantém incolor ao longo do tempo, sem o tradicional amarelecimento, pois apresenta uma maior resistência ao envelhecimento.

MOTOS NOVAS

Características
Dados técnicos
Preços

Todas as informações sobre **motos novas** estão aqui em

andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

Não há como negar que a NC750X não é o tipo de moto que se vai ficar a admirar durante horas na esplanada com uma fresquinha na mão, mas apesar de inexplicavelmente a Honda não lhe ter instalado um sistema de cruise control, é uma máquina prática e honesta, bem construída e fiável, com requintes de modernidade, concebida para ser económica tanto na aquisição como na manutenção, seja para uso diário, para passeios de fim de semana ou viagens de férias, que cumpre todas essas funções com elevados níveis de eficácia.

Agora mais simples de conduzir e confortável, a incutir mais confiança sobretudo devido ao seu reforçado sistema de travões dianteiros e a um desempenho dinâmico divertido que supera as expectativas, a NC é uma moto do mundo real que vai seguramente fazer feliz muito motociclista. Seja da nova ou da velha geração!

*"O NOVO **PAINEL DE INSTRUMENTOS** E OS COMANDOS SÃO MAIS MODERNOS E FUNCIONAIS E O FAROL VIU A SUA POTÊNCIA AUMENTADA "*

Foi o que consegui deduzir da sua apresentação oficial à imprensa europeia que decorreu no Algarve, onde tive a oportunidade de a pôr à prova e de com ela me divertir nas retorcidas e abandonadas estradas do sotavento.

Para que cada motociclista a considere ainda mais sua, a Honda criou um conjunto de novos acessórios para a NC750X de 2025. Estes podem ser adquiridos separadamente em quatro packs: O Adventure Pack que inclui barras de proteção, protetores de mãos e luzes de nevoeiro; o Comfort Pack que inclui assentos confortáveis, punhos aquecidos e um ecrã mais alto, largo e ajustável manualmente em cinco posições; o Urban Pack que vem com bagageira, carregador USB-C e descanso central, e o Travel Pack que inclui malas laterais. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X Wedd 2 Carbon
Fato REV'IT! Sand 4 H20
Luvas REV'IT! Sand 4
Botas REV'IT! Discovery GTX

Sedução REQUINTADA

LAMBRETTA G SPECIAL 350

Vinda de um longínquo imaginário, a G350 chega para seduzir os gostos mais requintados.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Luis Duarte

» Galeria de fotos aqui

*"A G350 COMBINA UMA **ESTÉTICA INTEMPORAL** COM OS LUXOS DA TECNOLOGIA CONTEMPORÂNEA."*

Lambretta é um nome que imediatamente nos transporta para o passado. Ícone da subcultura MOD que teve origem em Londres, no final dos anos 1950, posteriormente bem retratada no filme Quadrophenia, a marca é sobretudo um símbolo da reconstrução da Itália no pós-guerra. Mais propriamente do norte industrializado, tornando-se um símbolo de Milão.

O primeiro modelo da marca remonta a 1947 e rapidamente se tornou num símbolo do design milanês, transportando consigo para a fama o industrial Ferdinando Innocenti e consolidando o nome do designer Corradino D'Ascanio, um apaixonado pela aeronáutica que apesar de não gostar de motos e de as considerar perigosas, veio posteriormente a ser o responsável pelas linhas icónicas da Vespa, que poe sua vez se tornou num símbolo de Roma.

Depois de muitos anos e quase outros tantos problemas e litígios, a Lambretta, actualmente jbem estabelecida sob a égide do grupo austriaco KSR, já está disponível em Portugal através da Moteo, empresa que também é a responsável pelas marcas Suzuki, SYM, FB Mondial, V-Moto Soco e Peugeot scooters.

Dentro da relativamente vasta gama, que também inclui modelos de 125 e 300cc, a Lambretta G350 que aqui lhj trago, destaca-se como uma scooter premium, com um estilo clássico, que presta homenagem às raízes históricas da marca.

A G350 combina uma estética intemporal com os luxos da tecnologia contemporânea. Apresentando uma arquitetura monocoque exclusiva, reforçada com tubos de aço, que proporciona linhas ininterruptas para um visual mais limpo, revela-se extremamente sólida em andamento, isenta de ruídos ou vibrações.

A estabilidade também é beneficiada, sentindo-se o conjunto bem colado ao chão, aproveitando o bom desempenho da suspensão e dos pneus. Mas »

330 CC
25,8 CV
6 999 €
» Mais dados técnicos aqui

*"A **SUSPENSÃO** SURPREENDE AO OFERECER UM EXCELENTE CONFORTO, A PAR COM UMA GRANDE EFICÁCIA EM TERMOS DE ESTABILIDADE."*

já lá vamos.

Aos seus comandos o que primeiro se destaca é o amplo espaço disponível. Mesmo dois ocupantes de grande estatura encontram espaço suficiente para se acomodarem. O guiador proporciona um bom apoio, os comandos estão bem posicionados e os espelhos oferecem uma boa visibilidade.

O painel de instrumentos é o primeiro a revelar a modernidade desta Lambreta. Um bem desenhado e discreto ecrã vertical em TFT, com sinalética simples, de leitura rápida e bastante completo, pois nem lhe falta conectividade Bluetooth, dá as boas vindas a bordo com um toque de requinte.

Por baixo, no escudo frontal, um guarda luvas equipado com uma tomada USB, permite despejar os bolsos, para maior comodidade.

Dar arranque começa a descobrir a suavidade de funcionamento do motor monocilíndrico. Rodar o acelerador resulta num avançar decidido e comprometido dos 25,5 cavalos que debita, mas sem receios, sentindo-se o subir de rotação progressivamente mais rápido e decidido até se atingirem velocidades sujeitas a infração. O rolar é sereno, com o escape a deixar apenas ressonar uma murmurante nota grave e refinada.

A suspensão surpreende ao oferecer um excelente conforto, a par com uma grande eficácia em termos de estabilidade. No entanto, com dois avantajados passageiros, tanto o conforto como a estabilidade sofrem uma notória depreciação. Por seu lado a travagem parece inabalável!

Mesmo a ritmos mais elevados, as manetes revelam uma grande leveza e capacidade de dosagem, provocando uma mordida firme dos discos de 240mm de diâmetro. Os pneus Pirelli também contribuem para o bom desempenho dos travões,

lambretta

lambretta

satisfazendo a exigência do sistema ABS, mesmo nos piores asfaltos e calçadas das nossas rodovias.

Quando as curvas chegam, porque a Lambretta pode perfeitamente enfrentar qualquer estrada com elegância e eficácia, a estabilidade do conjunto permite ritmos descontraídos graças a uma grande facilidade de condução, com a ressalva de que a pouca inclinação lateral não permite grandes devaneios. O depósito, com capacidade para 9,5 litros de combustível, permite uns bons passeios sem grande preocupação com os reabastecimentos!

Nas manobras, os 173 kg de peso fazem-se notar, em nada ajudados pela pouca brecagem da direção e pelos 1,400 mm de distância entre eixos, e claro que, debaixo do assento, podia caber um capacete integral ou as pegas do assento do passageiro poderem oferecer mais sustentação, sobretudo nos arranques.

*"POR BAIXO, NO ESCUDO FRONTAL, UM **GUARDA LUVAS** EQUIPADO COM UMA TOMADA USB, PERMITE DESPEJAR OS BOLSOS, PARA MAIOR COMODIDADE."*

Mas não se pode ter tudo. E em vez de defeitos, estes pontos menos positivos são apenas pormenores, considerando o grande prazer de condução e a sedução requintada com que ela nos enfeitiça em qualquer esplanada, ao deixar-nos embevecidos com a sua qualidade de construção e acabamento, e ao ir descobrindo a cada olhar, um novo pormenor, como o desenho da chave e do comando à distância, a engenharia do gancho das compras, o emblema do Leão Rompante com a assinatura do próprio Innocenti e a iluminação integral em LED, com uma luz diurna que envolve o nome da marca.

É caso para relembrar o antigo dito popular: *"Até choras... para andar de Lambretta!"* //

MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING
FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS
www.merlinbikegear.com
merlin_portugal
merlinportugal
C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

Versátil E CONFORTÁVEL

SYM ADX300

A SYM ADX 300 revelou-se uma verdadeira surpresa. Potente, confortável e prática, mostrou ser uma maxi-scooter versátil, capaz de enfrentar o trânsito citadino e proporcionar uma condução agradável em passeios mais longos.

Texto: ???? **Fotos:** ??????

» Galeria de fotos aqui

"QUANDO A VI PELA PRIMEIRA VEZ, FIQUEI LOGO IMPRESSIONADO COM O SEU ***ASPETO MUSCULADO****, COM A FRENTE EM ESTILO ADV"*

A minha experiência com scooters limitava-se apenas a alguns passeios rápidos em modelos de 125cc, com os quais me senti confortável para o dia a dia na cidade. A ideia de conduzir uma maxi scooter, especialmente um modelo como a SYM ADX 300, era algo que nunca tinha imaginado, principalmente por não saber ao certo o que esperar dum modelo com uma cilindrada superior, mais potente.

A minha curiosidade estava em perceber se a ADX 300 era realmente tão versátil quanto prometia, boa para as deslocações diárias em Lisboa, mas capaz de oferecer algo mais em passeios mais longos. E, acreditem, a experiência foi um misto de surpresas, com algumas pequenas ressalvas.

Quando a vi pela primeira vez, fiquei logo impressionado com o seu aspeto musculado, com a frente em estilo ADV e um para-brisas curto que lhe dá uma postura agressiva e imponente. Parecia pronta para enfrentar qualquer desafio, seja a selva de asfalto citadino ou uma estrada mais exigente fora da cidade.

O ecrã TFT a cores de 7 polegadas é um dos elementos que não passa despercebido. Possui uma boa visibilidade, mesmo sob luz intensa e alterna automaticamente entre os modos diurno e noturno. Para aceder aos instrumentos, existem dois botões no painel que não devem ser usados em andamento, pois os comandos para navegar não são muito intuitivos.

A ergonomia é um ponto forte, já que fiquei à vontade desde o início, o que me fez sentir mais confiante. O assento é largo e confortável e a posição de condução elevada permite uma visão clara da estrada à frente. O guiador é largo, o que acaba por oferecer um controlo fácil e permite

278,3 CC
25,8 CV
5 199 €

» Mais dados técnicos aqui

"LOGO AO SAIR PARA O TRÁFEGO URBANO, FIQUEI SURPRESO COM A RAPIDEZ COM QUE A ADX 300 RESPONDE ÀS ***ACELERAÇÕES****. "*

uma condução mais intuitiva, sem criar qualquer tipo de limitação ou desconforto.

Logo ao sair para o tráfego urbano, fiquei surpreso com a rapidez com que a ADX 300 responde às acelerações. O motor de 278,3 cc oferece 25,84 cv de potência, e a resposta é instantânea quando se roda o punho. Mesmo no meio do trânsito apertado, a scooter tem o equilíbrio certo entre potência e controlo, o que a torna perfeita para serpentear pelas ruas mais movimentadas.

Uma das coisas que me chamou a atenção logo nos primeiros quilómetros foi a facilidade com que consegui ultrapassar os automóveis e outros veículos, devido ao comportamento ágil da ADX 300. A transmissão CVT garante uma aceleração suave e contínua, sem aquele "arranque brusco" que algumas scooters costumam ter.

Contudo, uma questão menos positiva surgiu logo nos primeiros quilómetros, o desempenho do travão traseiro. Embora o travão dianteiro de 260 mm, com montagem radial e 4 pistões, transmita uma boa sensação de controlo, o traseiro, com um disco de 240 mm, não tem a mesma eficiência. Em algumas situações, em que precisei de uma travagem mais firme, senti que o travão traseiro não mordia com a força que eu esperava, obrigando-me a depender mais do dianteiro para compensar.

A suspensão comportou-se muito bem na cidade, especialmente em pisos irregulares, como os típicos buracos e as pedras da calçada. A forquilha telescópica e o duplo amortecedor estão ajustados para oferecer um equilíbrio

entre conforto e controlo. No entanto, apesar de ser eficaz para o dia a dia, em situações de aceleração ou travagem mais bruscas, a sensação de afundamento poderia ser melhor controlada.

Depois de explorar Lisboa, decidi pegar nesta minha temporária companheira de duas rodas e seguir para a Marginal em direção a Cascais, uma das minhas estradas preferidas para passeios mais tranquilos. A transição da cidade para um ambiente mais calmo e aberto foi uma boa oportunidade para testar o comportamento da ADX 300 em estradas mais rápidas e suaves.

A aceleração revelou-se bastante linear e os 120 km/h foram alcançados sem esforço. Com um comportamento bastante sólido e positivo, posso mesmo afirmar que a estabilidade esteve sempre presente.

Quando entrei em estrada aberta percebi que a proteção aerodinâmica da ADX 300 podia ser mais refinada O para-brisas, embora de dimensões reduzidas, cumpriu a sua função nas ruas da cidade. No entanto, em trajetos de estrada aberta e a velocidades mais elevadas, seria desejável que fosse um pouco mais alto. Apesar disso, considerando a cilindrada do modelo e o segmento em que se insere, a

*"O **ECRÃ TFT** A CORES DE 7 POLEGADAS É UM DOS ELEMENTOS QUE NÃO PASSA DESPERCEBIDO. POSSUI UMA BOA VISIBILIDADE, MESMO SOB LUZ INTENSA E ALTERNA AUTOMATICAMENTE ENTRE OS MODOS DIURNO E NOTURNO. "*

proteção fornecida é mais do que suficiente.

A ADX 300 oferece um assento e uma suspensão que permitem realizar viagens mais longas sem desconforto. Estive quase uma hora e meia ao guiador e, mesmo com a necessidade de adaptação a uma nova scooter, não senti qualquer tipo de desconforto ou cansaço. Até o passageiro pode desfrutar de um amplo assento, boas pegas para as mãos e poisa-pés bem colocados.

Outro ponto que considero positivo é a autonomia. O depósito de 16 litros é um grande trunfo, permitindo cobrir distâncias mais longas sem necessidade de paragens frequentes para abastecer. Para quem gosta de passear, como eu, ou deseja explorar mais além da cidade, este é sem dúvida um ponto bastante importante.

Além disso, a tomada USB dupla tipo C e tipo A foi uma ajuda prática para manter o telemóvel carregado durante o passeio.

No final, a minha impressão geral foi positiva. A SYM ADX 300 é uma maxi scooter com um desempenho equilibrado, ideal para quem procura um modelo que seja eficiente na cidade e capaz de lidar com viagens mais longas. A potência do motor é suficiente para dar uma grande sensação de liberdade e a experiência de condução fora da

cidade é muito agradável.

Os travões, embora eficazes na maior parte das situações, poderiam ser um pouco mais responsivos para proporcionarem uma maior sensação de confiança, sobretudo em ritmos mais despachados.

No geral, a ADX 300 é uma boa opção para quem procura uma scooter que ofereça mais do que o básico. Ela tem o que é necessário para uma condução urbana eficiente, mas também pode ser uma excelente companheira para explorar além dos limites da cidade. //

Bora lá!

Adelina Graça
Duas rodas, duas asas

Viajar de moto mudou muito a minha perspetiva de ver o mundo. De facto, cada lugar novo e cada pessoa que encontramos pelo caminho trazem consigo um novo conhecimento e um ensinamento que, tantas vezes, nos faz refletir sobre o que é realmente a verdade e, sobretudo, como isso relativiza o que tantas e tantas vezes nos tentam impingir pelos ecrãs da televisão e outros tantos meios de comunicação, mais ou menos verosímeis.

O que era, muitas vezes, deixa de ser ou, simplesmente, torna-se muito mais verdadeiro. Costumo dizer que na vida há sempre duas ou mais formas de olhar para os problemas ou para o mundo e, quando lá chegamos, até o mais estranho e, por vezes, censurável, deixa de o ser. Porquê? Porque todos os seres humanos encontram uma justificação e, mais ou menos censurável, na verdade, todas têm uma razão.

Por isso, nada te enriquece mais do que chegar lá, falar com as pessoas, observar as mazelas do mundo e, sem pré-conceitos, aceitar a realidade. Isso, com toda a certeza, torna a tua jornada mais verdadeira.

No ano passado, depois de ter percorrido países como Eslovénia, Croácia, Sérvia, Roménia, Hungria, Eslováquia, Polónia e um pouco da Áustria, fiquei com uma perspetiva diferente daquela que dava como certa no dia em que saí de casa. Sobretudo, naqueles finais de dia, onde se ouviam histórias intermináveis de guerra, dor e heróis, mas também de renascer literalmente das cinzas, ainda incandescentes das armas. Aos poucos, reconstruíram-se igrejas, mesquitas, estradas e, sobre as bombas detonadas, nasceram jardins e, sobretudo, esperança e vontade de sorrir.

Lembro-me, em particular, do dia em que brincámos, ao som de gargalhadas profundas e desprendidas, sobre o rasgado sorriso português face ao taciturno sorriso polaco. Mas, na verdade, no final do dia, todos sabíamos a origem daquele sorriso.

O que mais importa em tudo isto é que não haverá, com toda a certeza, viagem que te possa proporcionar mais conhecimento, suspiros de alegria ou tristeza e contemplação do que uma viagem de moto.

Bora lá!" //

morbidelli.pt

*DESVENDAR NOVOS CAMINHOS

SC125

'X'PLORE YOUR CITY

UNVEIL NEW PATHS *

Parte à descoberta de novos caminhos. A **Morbidelli SC125** foi concebida para o condutor urbano moderno e combina um estilo desportivo com a comodidade de uma maxi-scooter. Com um painel digital, suspensão superior, iluminação LED, rodas premium, excelente armazenamento, ABS e um sistema de controlo de tração (TCS), esta scooter redefine o conforto e a segurança urbana. Mais do que um simples transporte, a **SC125** é um símbolo de estilo e inovação. Experimente a evolução da mobilidade com a **Morbidelli SC125**.

PRVP 2.990€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV. Preço de Referência de Venda ao Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

Beyond the Ride

MORBIDELLI

Multimoto

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

MorbidelliPortugal

morbidellipt

Dupla PERSONALIDADE

UM CAPACETE MODULAR FLIPBACK, PRÁTICO, CONFORTÁVEL E COM UM DESIGN INCONFUNDÍVEL.

O novo AIROH MATHISSE II é um capacete inovador que combina versatilidade e conforto que se destaca pelo seu design inovador, revelando-se o parceiro ideal para qualquer aventura por se adaptar facilmente a diferentes utilizações com um simples gesto.

Com homologação ECE 2206 e P/J, o Mathisse II garante elevados níveis de proteção podendo ainda ser utilizado com a queixeira aberta ou fechada, conforme a situação, garantindo segurança e conforto, revelando-se um capacete fiável e prático para todas as condições meteorológicas e tipos de utilização.

Fabricado em quatro tamanhos de calota em HRT (High Resistant Thermoplastic), o Mathisse II apresenta gráficos apelativos e interiores de alta qualidade.

Os forros interiores, removíveis e laváveis, são fabricadas com tèxteis inovadores submetidos a tratamentos especiais, incluindo as tecnologias Coolmax, 2DRY, MICROSENSE e SANITIZED, proporcionando um ajuste confortável mesmo durante utilizações prolongadas e dias de calor intenso. O sistema ASN (Airoh Sliding Net) contribui para uma melhor ventilação do interior.

A viseira do Mathisse II destaca-se pelo seu amplo campo de visão, garantindo assim uma maior segurança e mais conforto. Conta ainda com tratamento antirrisco e proteção UV, bem como uma posição específica para evitar o embaciamento.

Para uma experiência de condução superior, Inclui Stop Wind para maior proteção contra o vento e otimização acústica e vem equipado de série com uma lente Pinlock 120 XLT, referência no mercado, para a máxima proteção contra o embaciamento.. O sistema de retenção está equipado com uma fivela micrométrica para ajuste rápido e seguro.

Para mais informações contacte a Salgados Moto, importadora oficial da Airoh em Portugal. //

Acelerar E CAMINHAR

AS NALBAK WP SÃO BOTAS DE MOTOCICLISMO CERTIFICADAS, DESENVOLVIDAS PARA OFERECER CONFORTO, PROTEÇÃO E DESEMPENHO EM TODAS AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS URBANAS, TENDO EM CONTA A MORFOLOGIA DO PÉ FEMININO.

As NALBAK WP são botas de senhora, certificadas para motociclismo e desenvolvidas para oferecerem o máximo conforto e proteção em ambientes urbanos, independentemente das condições meteorológicas. Impermeáveis e respiráveis, garantem segurança e conforto tanto na condução quanto ao caminhar.

A membrana T-DRY (sem PFAS) garante impermeabilidade eficiente, mantendo os pés secos mesmo nos dias mais húmidos. A proteção D3O incorporada nos maléolos (tornozelos), proporciona segurança adicional sem sacrificar a liberdade de movimento.

A entressola injetada em EVA assegura um conforto superior, tanto na condução como ao caminhar, oferecendo um amortecimento semelhante ao de uns ténis de corrida. Combinada com a sola Groundtrax, de perfil desportivo, oferece excelente estabilidade e aderência em diversos terrenos.

O conforto ao caminhar é ainda melhorado pela inserção Zplate, que garante flexibilidade longitudinal para acompanhar os movimentos naturais do pé, enquanto mantém a rigidez transversal necessária para proteger contra compressões laterais.

Adicionalmente, a palmilha Ortholite X40 proporciona respirabilidade e amortecimento duradouro, assegurando um elevado nível de conforto para uso diário, 24 horas por dia, 7 dias por semana.

Disponíveis em preto, nos tamanhos 35 ao 42, as botas TCX NALBAK WP têm um preço recomendado de venda ao público de 179,00€. Para mais informações e aconselhamento, entre em contacto com um distribuidor autorizado. //

Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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

ANDAR DE MOTO

Elevada PROTEÇÃO

A TOURATECH APRESENTOU O COMPAÑERO RAMBLER PRO, O ÚNICO FATO TÊXTIL FEMININO DO MUNDO COM CERTIFICAÇÃO AAA, A MAIS ELEVADA PARA EQUIPAMENTOS DE MOTOCICLISMO.

A Touratech, em colaboração com a REV'IT!, anunciou o lançamento do Compañero Rambler PRO, o único fato têxtil feminino do mundo a obter a certificação de proteção AAA, a mais elevada para equipamentos de motociclismo. Este conjunto de casaco e calças combina a segurança de um fato de couro com o conforto dos materiais têxteis, oferecendo uma solução premium para as mulheres aventureiras.

Fabricado com laminado GORE-TEX Pro de três camadas, o fato reforça as áreas mais expostas com ARMACOR com Kevlar, proporcionando uma elevada resistência à abrasão e aos ragões. Os costureiros da Touratech desenvolveram o modelo minimizando as costuras e reforçando as existentes com fios especiais, garantindo uma estrutura robusta e segura.

O Compañero Rambler PRO está equipado com protetores de nível 2 nas costas, ombros, cotovelos e joelhos, além de protetores de nível 1 nas ancas. Este conjunto de materiais e tecnologia de ponta conferiu ao fato a certificação AAA, em conformidade com a norma EN 17092-2, algo

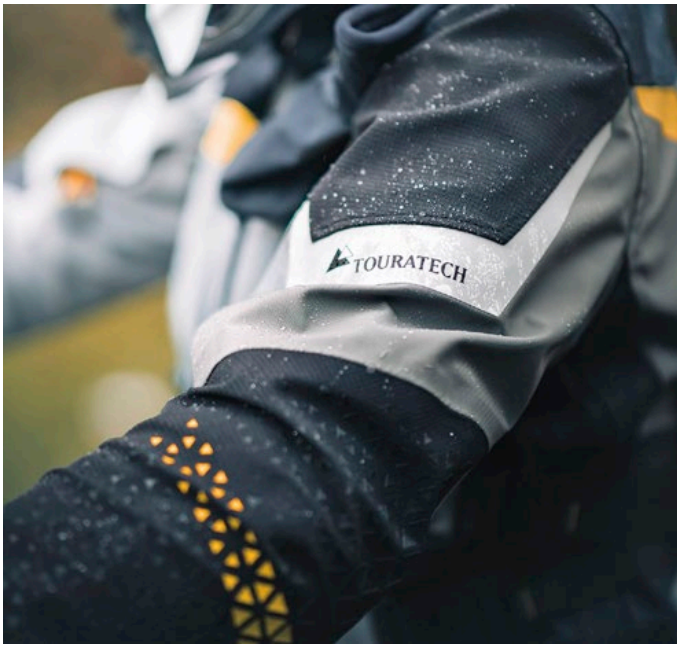
inédito no segmento de equipamentos têxteis femininos.

Além da proteção, o conforto é outro destaque deste fato. A membrana GORE-TEX assegura impermeabilidade até 28.000 milímetros de coluna de água e respirabilidade em todas as condições meteorológicas. O sistema de ventilação VCS AQUADEFENSE, desenvolvido pela REV'IT!, permite um fluxo de ar eficiente com aberturas estrategicamente colocadas no peito, coxas, braços e costas.

A versatilidade do fato é garantida pela camada intermédia removível, que pode ser utilizada tanto em temperaturas frias como quentes. As versões femininas e masculinas possuem cortes específicos para cada anatomia, assegurando um ajuste confortável e ergonómico, mesmo em viagens longas.

O Compañeo Rambler PO inclui ainda detalhes práticos, como fechos FIDLOCK magnéticos, cintos de ajuste, uma gola destacável e a possibilidade de acoplar o casaco às calças através de um fecho na cintura.

O fato está disponível em tamanhos femininos de XS a 3XL (em tamanhos masculinos de S a 4XL), oferecendo uma ampla gama de opções para garantir o melhor ajuste e conforto. Para mais informações consulte o site oficial da marca. //



Aventureiro POLIVALENTE

A MACNA APRESENTOU O TOUROS, UM CASACO DE TRÊS CAMADAS CONCEBIDO PARA RESPONDER ÀS EXIGÊNCIAS DE SEGURANÇA E CONFORTO DOS MOTOCICLISTAS, ADAPTANDO-SE A DIFERENTES CONDIÇÕES CLIMÁTICAS.

O Touros é um casaco que combina inovação, funcionalidade e segurança. Com um design modular, o casaco inclui diferentes camadas que podem ser removidas ou ajustadas, graças ao sistema Easy Cuff, que utiliza fechos em vez de botões ou presilhas, eliminando folgas desnecessárias.

A tecnologia IN&OUT é um dos principais destaques. Esta membrana impermeável pode ser utilizada sobre a camada exterior para evitar que o casaco fique encharcado. Além disso, o forro térmico é removível, permitindo uma adaptação rápida a diferentes temperaturas.

A ventilação é garantida através dos fechos nos braços e costas, bem como com grandes painéis de ventilação no peito, acionados pelo sistema Quick Vent, que utiliza cordões fixados com botões de pressão para manter os painéis abertos e garantir uma boa circulação de ar.

O casaco está equipado com proteções RISC de nível 1 nos ombros e cotovelos, com a possibilidade de adicionar proteções para as costas e o peito. Além disso, é compatível com a luz LED Vision 2C, que pode ser integrada na parte superior das costas para maior visibilidade em condições de visibilidade reduzida.

Os ajustes na cintura, braços e punhos asseguram um encaixe perfeito, enquanto os bolsos práticos, como o Card Pocket e o Back Pocket, oferecem uma maior conveniência para o dia a dia. Fabricado com materiais resistentes como Softwill, Fybrex e Ripstop revestido, o Touros é homologado com classificação AA.

Disponível por 349,95 € (IVA incluído), o MACNA Touros é sem dúvida uma escolha para quem procura conforto, segurança e versatilidade em qualquer aventura. Para mais informações visite o site oficial. //

aprilia®

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS

APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

ENTRADA INICIAL	ÚLTIMA MENSALIDADE	MENSALIDADE
3.776€	4.441,50€	125€
TAEG	**MONTANTE FINANCIADO**	**PRAZO (MESES)**
6,6%	8.914€	48

* 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 caráter de exclusividade.

apriliaportugal.pt

Estilo DESCOMPLICADO

O KV35 É UM CAPACETE JET PRÁTICO E VERSÁTIL, EQUIPADO COM VISEIRA TRANSPARENTE E VISEIRA FUMADA INTEGRADA.

O KV35 é um capacete jet extremamente versátil, ideal para qualquer altura do ano, especialmente em deslocações urbanas. Este modelo combina funcionalidade e conforto com um design contemporâneo, oferecendo características técnicas avançadas para garantir uma experiência segura e prática.

Equipado com uma viseira transparente e uma viseira fumada integrada, o KV35 está preparado para enfrentar qualquer condição meteorológica. O visor transparente oferece uma excelente proteção, enquanto a viseira fumada é perfeita para os dias com mais sol. Ambas as funcionalidades asseguram uma rápida adaptação a diferentes condições climáticas, proporcionando maior conforto ao motociclista.

Disponível nas versões DEXTER e BASIC, o KV35 apresenta um design distinto para atender às preferências estéticas variadas. A versão DEXTER destaca-se por gráficos minimalistas e cores neutras, como branco, preto e cinza, com detalhes fluorescentes para um toque diferenciador. A versão BASIC, por sua vez, foca-se num design monocromático, oferecendo cores como azul mate, bordeaux mate e preto brilhante.

Relativamente às especificações técnicas, o KV35 apresenta um exterior em termoplástico, que confere resistência e leveza. O sistema de ventilação inclui uma entrada de ar superior e uma saída na parte de trás, garantindo uma boa circulação de ar e mantendo o conforto durante utilizações mais longas. O fecho micrométrico assegura praticidade e segurança, permitindo um ajuste rápido e eficiente.

O forro totalmente removível facilita a manutenção e a limpeza do capacete, garantindo um uso prolongado com elevado conforto. Além disso, o espaço interno destinado ao uso de óculos é um detalhe prático para os utilizadores que necessitam de usar óculos ou lentes.

Com tamanhos que variam entre XS (54) e XXL (61), o KV35 adapta-se perfeitamente a diferentes formatos de cabeça, garantindo um ajuste confortável e seguro para cada motociclista.

Para mais informações contacte a Lusomotos, o importador oficial da Kappa para Portugal. //

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

Segurança E FIABILIDADE

O BLUSÃO REV'IT! VERTICAL GTX FOI PENSADO PARA MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM UM EQUIPAMENTO VERSÁTIL, ADEQUADO PARA TODAS AS ESTAÇÕES.

O Blusão REV'IT! Vertical GTX foi desenvolvido para motociclistas que enfrentam todas as estações do ano e necessitam de um equipamento fiável em qualquer condição climática. A sua camada externa laminada em GORE-TEX promete 100% de impermeabilidade e respirabilidade, mantendo o blusão leve e seco, mesmo perante as chuvas mais intensas. Além disso, o forro térmico removível oferece calor extra durante os dias mais frios, proporcionando conforto sem comprometer a mobilidade do utilizador.

Nos dias mais quentes, o blusão adapta-se ao clima com o sistema de ventilação VCS|Aquadefence, que pode ser ajustado facilmente através do fecho magnético Fidlock. As aberturas de ventilação nas costas completam o sistema, assegurando que o motociclista se mantenha fresco e confortável, mesmo em longos passeios sob o sol quente.

A segurança é uma prioridade no Blusão Vertical GTX, com proteções SEEFLEX de nível CE 2 nos ombros e cotovelos. Para além disso, é compatível com o protetor de costas SEESOFT CE 2 e com os protetores de peito SEESOFT CE 1. Isto garante uma proteção completa, sem sacrificar o conforto. Para aumentar a visibilidade, o blusão é equipado com refletores de alta visibilidade, tornando o motociclista facilmente visível em condições de pouca luz ou em climas mais adversos.

Além da segurança e conforto, o blusão foi pensado para a praticidade. Com bolsos impermeáveis para manter os itens essenciais secos e acessíveis e ajustes na cintura e nos braços, o Vertical GTX oferece uma adaptação perfeita ao corpo do motociclista. Disponível em várias cores e tamanhos, este blusão é uma excelente escolha para quem procura um produto duradouro e funcional, ideal para todas as condições climáticas.

O preço do Blusão REV'IT! Vertical GTX é de 569,99€, enquanto as calças Vertical GTX, que completam o conjunto, estão disponíveis por 429,99€. As calças também possuem a tecnologia GORE-TEX e proteções de nível CE, oferecendo a mesma qualidade de impermeabilidade, respirabilidade e segurança. Juntas, as peças formam um conjunto completo e ideal para quem procura proteção total e conforto em todas as estações do ano.

Para mais informações consulte o importador oficial da marca. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com

HONDA

Mais TECNOLOGIA

A LEATT CORPORATION LANÇOU A TECNOLOGIA FLEXMESH, QUE SE JUNTA A UMA GRANDE VARIEDADE DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO PARA MOTOCICLISMO.

A Flexmesh é a mais recente tecnologia de proteção da Leatt, juntando-se aos produtos 3DF e Reaflex já existentes no mercado. A nova tecnologia estará presente em 7 novos produtos: 4 protetores de peito e 3 protetores de corpo.

Enquanto a espuma 3DF está disponível nas proteções CE Nível 1 e Nível 2 e é extremamente confortável, o gel Reaflex é uma proteção CE de nível 1 de linhas finas. O que distingue a tecnologia Flexmesh é a respirabilidade e o fluxo de ar melhorados, combinados com a deflexão exterior rígida - perfeita para proteção em terrenos difíceis e superfícies rochosas.

Esta nova tecnologia estará disponível em dois compostos diferentes, Flexmesh e Flexmesh Pro, cada um com as suas próprias especificações, mas ambos a oferecerem uma proteção excecional.

Flexmesh é uma estrutura celular de polímero único de alta densidade que oferece proteção de nível 1 CE. A sua flexibilidade proporciona um ajuste confortável. O design de polímero único combina a construção de nervuras Flexmesh diretamente com o protetor exterior, com um design de absorção de impacto mais simples, mas eficaz.

Oferecendo uma proteção CE de nível 2, a Flexmesh Pro representa um nível elevado de proteção. É construído com uma estrutura de polímero de dupla densidade para absorção de impacto a baixa ou alta velocidade. Além disso,

os produtos Flexmesh Pro possuem um invólucro exterior rígido ergonomicamente concebido para proteger contra objectos pontiagudos.

Olhando para a construção da Flexmesh Pro, o polímero vermelho compreende a camada de absorção de impacto, enquanto a camada preta mais fina absorve os impactos a baixa velocidade e acrescenta uma camada de conforto.

O design perfurado torna-o altamente flexível e ventilado e, consequentemente, extremamente confortável. É isto que coloca a Flexmesh Pro muito à frente de outros produtos atualmente no mercado.

Criada em conjunto com os pilotos no laboratório da Leatt, e tal como acontece com tudo o que sai do Laboratório Leatt, a tecnologia Flexmesh foi concebida em conjunto com alguns dos pilotos mais talentosos do mundo. Isto garante que cada peça satisfaz as exigências dos atletas de motocross e supercross de todo o mundo.

Para além da proteção excecional e da ergonomia inigualável, a tecnologia Flexmesh é extraordinariamente leve. A construção fina mantém naturalmente o peso de qualquer material num mínimo - e o design altamente respirável permite que o pouco peso existente seja distribuído uniformemente. //

Tecnologia AVANÇADA

A SALGADOS MOTO, IMPORTADORA DA AIROH, ANUNCIOU O NOVO CAPACETE GP 800, UM MODELO QUE COMBINA INOVAÇÃO, SEGURANÇA E DESEMPENHO.

O Airoh GP 800 destaca-se pela sua construção em fibra de carbono HPC (High Performance Composite Carbon), garantindo leveza e resistência. Está disponível em três tamanhos de calota para um ajuste mais preciso e um desempenho aerodinâmico otimizado. O design inclui linhas agressivas que refletem a sua vocação para a performance.

A viseira panorâmica de alta qualidade vem equipada com a lente Pinlock 120 XLT Max Vision, evitando o embaciamento, e inclui ainda uma viseira Dark Smoke adicional. Ambas podem ser facilmente substituídas através do sistema ATV (Airoh Tool Less Visor Removal), permitindo ajustes rápidos e sem necessidade de ferramentas.

A ventilação do GP 800 foi projetada para proporcionar um controlo térmico eficiente, sendo complementada por interiores respiráveis e tratados para maior conforto e higiene. Além disso, incorpora tecnologias exclusivas da Airoh, como o sistema ASN (Airoh Sliding Net), que melhora a circulação de ar, o AMLS (Airoh Magnetic Lining System), que facilita a remoção e substituição do forro, e o AEF (Airoh Emergency Fast Release), um mecanismo de remoção rápida de emergência para maior segurança.

Concebido para quem procura adrenalina e proteção sem compromissos, o Airoh GP 800 chega ao mercado português para redefinir os padrões de capacetes desportivos, oferecendo aos motociclistas uma fusão entre tecnologia, conforto e estilo. Para mais informações consulte o importador oficial. //

Uma SUZUKI na mão
800€ no bolso

Descobre aqui tudo!

www.suzukimoto.pt/800-desconto-cc

/SuzukiPT /suzukimotospt

www.suzukimoto.pt

SUZUKI

Anti-INVERNO

IDEAIS PARA O AMBIENTE URBANO, AS NOVAS LUVAS ATLANTA GORE-TEX OFERECEM CONFORTO E PROTEÇÃO SUPERIOR.

As Luvas Atlanta Gore-Tex foram desenvolvidas para proporcionar uma experiência de condução segura e confortável em qualquer condição climática. O seu design softshell não só as torna leves e flexíveis, mas também garante uma excelente ventilação, permitindo que as mãos respirem durante os trajetos mais longos ou em dias mais quentes.

A membrana GORE-TEX Windstopper oferece a impermeabilidade necessária para enfrentar ventos fortes e chuvas ligeiras, sem comprometer a respirabilidade, mantendo as mãos secas e protegidas.

A proteção é um dos principais pontos fortes destas luvas. Com a inovadora tecnologia de proteção 3D, os nós dos dedos são reforçados com esponja amortecedora de impactos, que absorve a energia de possíveis colisões, reduzindo o risco de lesões.

Esta proteção extra nos dedos é combinada com a palma em pele de cabra, um material de alta qualidade que proporciona uma aderência excecional ao guiador da moto, mesmo em condições de maior humidade. A pele de cabra é reconhecida pela sua durabilidade e resistência ao desgaste.

O ajuste das Luvas Atlanta Gore-Tex é outro dos aspetos que merece destaque. O grande fecho de Velcro no punho permite um ajuste preciso, assegurando que a luva se adapta de forma segura ao pulso do motociclista, sem deixar espaço para a entrada de vento ou água. Este fecho também facilita o processo de colocar e retirar as luvas rapidamente.

Com um preço recomendado de 116,00€, as Luvas Atlanta Gore-Tex são uma opção acessível para quem valoriza segurança, conforto e desempenho. Estão disponíveis nos tamanhos que vão do 6 ao 12. Para mais informações consulte o site oficial da marca. //

FLY RACING

COLEÇÃO 2025

– JÁ DISPONÍVEL

EVO 2025 DST JERSEY

EVO 2025 DST PANT

WWW.FLYRACING.COM

DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM myBihr.com

Miguel Oliveira

» Veja aqui o video

EQUIPADO COM HJC RPHA 1

MIGUEL OLIVEIRA VAI COMPETIR PELA PRAMAC YAMAHA EM 2025, AGORA COM O APOIO DA MARCA DE CAPACETES HJC HELMETS. ESTA PARCERIA HISTÓRICA MARCA A COLABORAÇÃO DA PRAMAC COM O FABRICANTE JAPONÊS E REFORÇA O COMPROMISSO DA HJC EM APOIAR OS MELHORES PILOTOS DO MOTOGP.

Num emocionante anúncio para o mundo do MotoGP, a HJC Helmets revelou que Miguel Oliveira se junta à sua família enquanto se prepara para competir com a Pramac Yamaha em 2025. Esta parceria marca um momento histórico, sendo a primeira vez que a Pramac colabora com um fabricante japonês. Os entusiastas do motociclismo aguardam com expectativa esta nova fase na carreira do piloto português.

O apoio da HJC Helmets a Miguel Oliveira demonstra o compromisso da marca em apoiar os melhores pilotos de MotoGP, com o português a juntar-se a nomes como Brad Binder e Fabio Quartararo.

O capacete RPHA 1, concebido para máxima segurança, desempenho e precisão aerodinâmica, será o equipamento usado por Miguel Oliveira. Este modelo de topo foi desenvolvido ao longo de vários anos com base em feedbacks cruciais de atletas de classe mundial no MotoGP e WorldSBK. A HJC aposta na segurança e qualidade com a homologação FIM (FRHPhe-01), o mais alto padrão de certificação de segurança para capacetes de competição.

O capacete RPHA 1 é homologado de acordo com os padrões de competição FIM Racing e também com as novas regulações ECE 22.06, garantindo os mais altos requisitos de segurança para pilotos de elite e para motociclistas do dia-a-dia. Com uma garantia de cinco anos, cobre defeitos de fabrico por este período a partir da data de compra ou sete anos a partir da data de fabrico. O design do capacete foi otimizado para estabilidade e fluxo de ar eficiente em alta velocidade, proporcionando ventilação e aerodinâmica excecionais.

Miguel Oliveira expressou grande entusiasmo ao comentar a nova parceria:

"Estou entusiasmado por me juntar à HJC, uma empresa familiar com um impressionante legado de 54 anos a fabricar capacetes de alta qualidade. A HJC Helmets tem uma presença notável no MotoGP, apoiando pilotos de elite em todas as classes, incluindo toda a equipa da Red Bull Rookies Cup."

Miguel Oliveira mostrou também grande entusiasmo pelo capacete RPHA 1, sublinhando que "oferece tudo o que os pilotos de alto nível precisam: homologação FIM, aerodinâmica excecional, estabilidade e ventilação", e concluiu. *"Mal posso esperar para o pôr à prova e lutar pelos pódios em 2025."*

O distribuidor para Portugal dos capacetes HJC para Portugal é a WBC - World Business Connection.

Com esta nova parceria, tanto a HJC Helmets como Miguel Oliveira mostram estar prontos para enfrentar desafios e buscar a excelência na próxima temporada do MotoGP. //

Maior VISIBILIDADE

A KAPPA APRESENTOU AS NOVAS LUZES AUXILIARES KS311, DESTACANDO-SE PELA ALTA PERFORMANCE, ROBUSTEZ E TECNOLOGIA LED AVANÇADA, IDEAIS PARA MELHORAR A SEGURANÇA NA CONDUÇÃO EM CONDIÇÕES DE POUCA VISIBILIDADE. ESTARÃO DISPONÍVEIS A PARTIR DA PRIMAVERA.

A KAPPA destacou-se na Motor Bike Expo 2025 com a apresentação das novas luzes auxiliares KS311, um acessório que promete aumentar a segurança na condução, sobretudo em situações de visibilidade reduzida.

Com um design resistente a choques e um sistema de montagem prático, os KS311 destacam-se pelo seu elevado desempenho. Cada farol tem uma potência de 25W (+/- 10%), oferecendo até 6.000 lúmens de intensidade, com um alcance de iluminação superior a 300 metros. A luz emitida tem um efeito tangente retangular que evita encandear condutores que circulem em sentido contrário enquanto reduz os pontos cegos e as áreas escuras.

O sistema de controlo permite alternar entre três modos de iluminação: máximos, médios e uma combinação de ambos. Estes faróis possuem certificação IP67, garantindo resistência ao pó e à imersão em água até um metro de profundidade.

Fabricados em alumínio com um corpo em molde fundido, os KS311 incluem uma lente em vidro óptico que previne descolorações e assegura uma excelente penetração do feixe luminoso. A instalação é simples e personalizável, graças ao kit que permite fixação em tubos com diâmetros de 20 a 26 mm. O suporte rotativo permite ajustar a orientação dos faróis, que podem ser posicionados de quatro formas: inferior, superior, à direita ou à esquerda.

O conjunto inclui cabos de ligação estanques, uma unidade de controlo que se liga ao circuito elétrico da moto e desliga automaticamente com o veículo, além de um interruptor montado no guiador para gerir os três modos de iluminação. Os KS311 funcionam com uma tensão entre 12 e 24 volts, têm um diâmetro de 56 mm e um comprimento de 60 mm. O conjunto pesa aproximadamente 1,5 kg e apresenta acabamento anodizado em preto.

Estes novos faróis auxiliares da KAPPA estarão disponíveis no mercado a partir da primavera de 2025, para mais informações consulte o importador oficial da marca. //

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 | ummotorcycles_pt

Recomendamos lubrificantes CEPSA

Clássicas E TECNOLÓGICAS

AS NOVAS BOTAS REDRIDGE GTX DA REV'IT! SÃO A FUSÃO PERFEITA ENTRE O DESIGN CLÁSSICO INSPIRADO NAS Bbotas MILITARES E AS TECNOLOGIAS DE PONTA QUE OS MOTOCICLISTAS EXIGEM.

As novas Botas Redridge GTX da REV'IT! são a fusão perfeita entre o design clássico inspirado nas botas militares e as tecnologias de ponta exigidas pelos motociclistas. Com um toque vintage que remete ao passado, estas botas parecem ser uma opção para quem procura estilo e desempenho no dia-a-dia.

A estética das Botas Redridge GTX faz lembrar as botas militares, com uma construção robusta em camurça que evoca um visual intemporal. No entanto, a REV'IT! foi além do design e incorporou as mais recentes inovações tecnológicas para garantir o máximo de desempenho e conforto. Equipadas com a famosa membrana GORE-TEX, as Redridge GTX oferecem impermeabilidade total, mantendo os pés secos mesmo nas condições mais adversas. A tecnologia GORE-TEX é reconhecida mundialmente pela sua eficácia em impedir a passagem de água, ao mesmo tempo que permite a respiração do material, garantindo um ambiente seco e confortável para os pés durante todo o dia.

A sola Vibram Hype, de elevada qualidade, proporciona não só resistência e durabilidade, mas também uma excelente aderência a diferentes tipos de superfícies, o que torna estas botas ideais tanto para conduzir moto em qualquer terreno como para caminhar pela cidade. Esta combinação de materiais e tecnologia oferece uma sensação de segurança e estabilidade, independentemente da atividade.

A REV'IT! não se limitou a recriar o estilo militar clássico, mas também integrou soluções tecnológicas avançadas para melhorar a experiência do utilizador. A camada intermédia em EVA de dupla densidade torna as botas Redridge GTX extremamente leves e flexíveis, sem comprometer a sua resistência e proteção. Este design permite que as botas se adaptem facilmente aos movimentos naturais do pé, proporcionando um ajuste confortável para caminhar ou andar de moto durante longos períodos.

A marca também demonstrou um forte compromisso com a sustentabilidade na criação das Botas Redridge GTX. A sola Vibram foi fabricada com materiais reciclados, uma colaboração entre a REV'IT! e a Vibram, que aproveita recursos do passado para criar um novo produto com menos impacto ambiental. As palmilhas OrthoLite também utilizam materiais recicláveis, o que faz com que estas botas sejam uma escolha mais ecológica sem comprometer o desempenho.

As Botas Redridge GTX são parte integrante da coleção Heritage da REV'IT!, que busca capturar o melhor do design e da funcionalidade do passado, enquanto integra inovações modernas. A inspiração na estética militar, combinada com as soluções técnicas atuais, cria um produto único que mistura nostalgia com inovação. As Botas Redridge GTX não são apenas uma homenagem ao passado, mas também um símbolo da evolução da indústria de acessórios para motociclismo.

As Botas Redridge GTX estão disponíveis em duas cores: castanho-preto e preto-antracite, ambas com acabamentos que refletem a sua estética clássica e a sua capacidade de se integrar em diferentes estilos.

Os tamanhos disponíveis variam entre 39 e 47, para se ajustarem a uma ampla gama de utilizadores. O preço de venda recomendado (PVPR) para as Botas Redridge GTX é de 219,99€, um valor que reflete a combinação de materiais premium, tecnologias de ponta e a atenção ao design e conforto.

As Botas Redridge GTX estão disponíveis através da rede de distribuidores autorizados REV'IT!. //

• Aumento de 47% na quilometragem em comparação com o antecessor T32;
• Novo design de padrão de rasto e otimização da rigidez do piso;
• Tecnologia (Cross Belt) no pneu dianteiro e (MS-Mono Spiral) no pneu traseiro com uma construção flexível, adequada para motos leves e pesadas.

BRIDGESTONE EUROPE NV/SA
SUCURSAL EM PORTUGAL
Para mais informações visite a nossa página
www.bridgestone.pt

LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
R. do Barreiro, Nº 31 | 3780-621 Aguim • Anadia - Portugal
Tel. (+351) 231 510 860 geral@lusomotos.com | www.lusomotos.com

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Mods & Rockers:
O CONFRONTO DAS DUAS TRIBOS

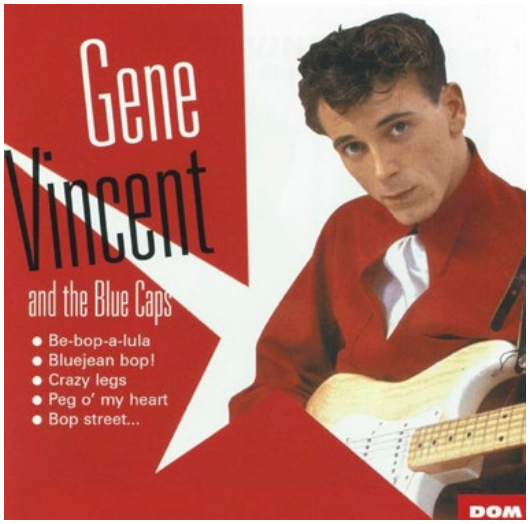
No início dos anos 1960, a cultura Café Racer tinha a sua expressão máxima no grupo de adoradores de velocidade e rock'n'roll.

Texto: Vitor Sousa

Tudo começava entre as noites animadas do Ace Café e as estradas do país, em busca de emoção e sensações. Em breve, a juventude rebelde que se inspirara em Marlon 'Johnny' Brando iria ter uma oposição em sinal contrário: os 'Mods'. O confronto entre as duas tribos viria a gravar novo capítulo no grande livro da história do motociclismo.

A Inglaterra desse tempo era um epicentro cultural e sociológico como não se vira antes no decorrer do século XX em terras de Sua Majestade. Uma geração de jovens nascidos no imediato pós-guerra ('baby-boomers'), o aparecimento de novas formas de expressão na música, na literatura, na fotografia ou no cinema... e na moda, o desenvolvimento industrial, a explosão migratória provocaram o romper de muitas tradições numa sociedade historicamente conservadora e criaram o campo fértil para o aparecimento de sub-culturas. Também no motociclismo.

Os Café-Racers (Rockers) nasceram, como vimos em artigos anteriores, no seio da classe trabalhadora, filhos de uma classe média baixa ou do operariado. Gostavam de trabalhar nas suas motos,



despindo-as do acessório, para serem mais leves e mais rápidas. Vestiam blusões pretos de pele, onde faziam resplandecer os 'patches' e 'pins' da marca da sua moto e outras, do '59 club' ou do Ace Café. Calçavam botas altas de couro e usavam vistosos lenços ou cachecóis a cobrir a cara e o pescoço, normalmente de seda branca. Jeans e carteiras presas por corrente. Os capacetes eram invariavelmente 'jets', ou o velho 'forma de pudim', com os indispensáveis

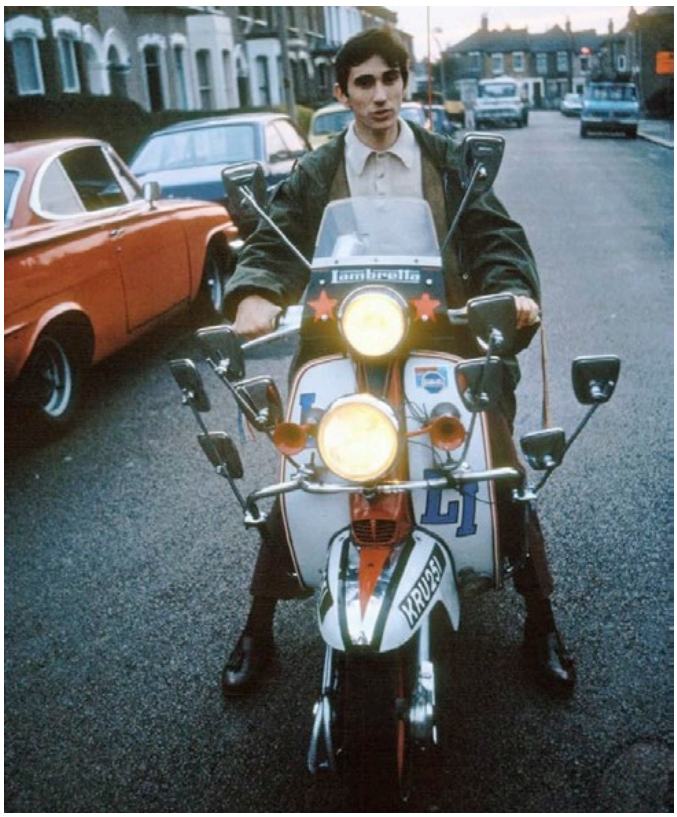
Mods e as suas scooters

The Who

'goggles'. Faziam as 'jukeboxes' do Ace e quejandos vibrar ao som de Gene Vincent, Eddie Cochran ou Chuck Berry. No fundo, uma réplica europeia do 'biker' americano que o filme 'Wild One' (O Selvagem) havia alimentado.

Porém, os filhos da classe média/alta e até de alguma aristocracia, sentiam o mesmo ímpeto de afirmação. Mas nem eles, nem sobretudo os seus pais, se reviam, ou aceitavam, aquela estética e o comportamento que, bastas vezes, lhes era associado. A imagem que a imprensa se encarregara de amplificar repercutia uma realidade, de facto, mas facilmente generalizável e muitas vezes apanhada fora de contexto. Aqui já não encontramos mecânicos ou trabalhadores fabris, antes empregados de comércio, empregados de escritório de grandes empresas ou até estudantes universitários que, em vez de motos ruidosas a babar óleo por todas as juntas, preferem scooters – as marcas Vespa e Lambretta eram as preferidas - muitas vezes oferecidas pelos pais que as tomam por um veículo mais seguro, certamente incapaz de fazer um 'ton-up', a mítica barreira das 100 milhas/h (160 km/h). Não vestem cabedal negro; optam por proteger-se com largas gabardinas, muitas vezes por cima de fato e gravata ou camisa e pullover. Sapatos italianos em vez de botas. Têm um gosto mais refinado, também na música. Em vez do monocórdico rock'n'roll, preferem a sofisticação do jazz, do Soul, da nova música negra de Detroit, a Motown, ou do novo rock que despontava em Inglaterra, como a música dos The Yardbirds (de Jimmy Page, Eric Clapton, Jeff Beck...) e dos The Who que se afirmariam como a banda símbolo deste novo grupo: os Mods.

À semelhança dos contra pares roqueiros, também os Mods gostavam de personalizar as suas montadas. Mas em vez de procurarem a velocidade, buscavam a afirmação de um estilo. Em vez de punhos rebaixados e peças descartadas, acrescentavam pinturas especiais, vidros para-brisas e uma vistosa parafernália de faróis. Do visual à função, nos antípodas pois. Até nos vícios. Se os primeiros preferiam a cerveja barata dos pubs e 'cafes', os segundos abriam caminho nas drogas sintéticas...



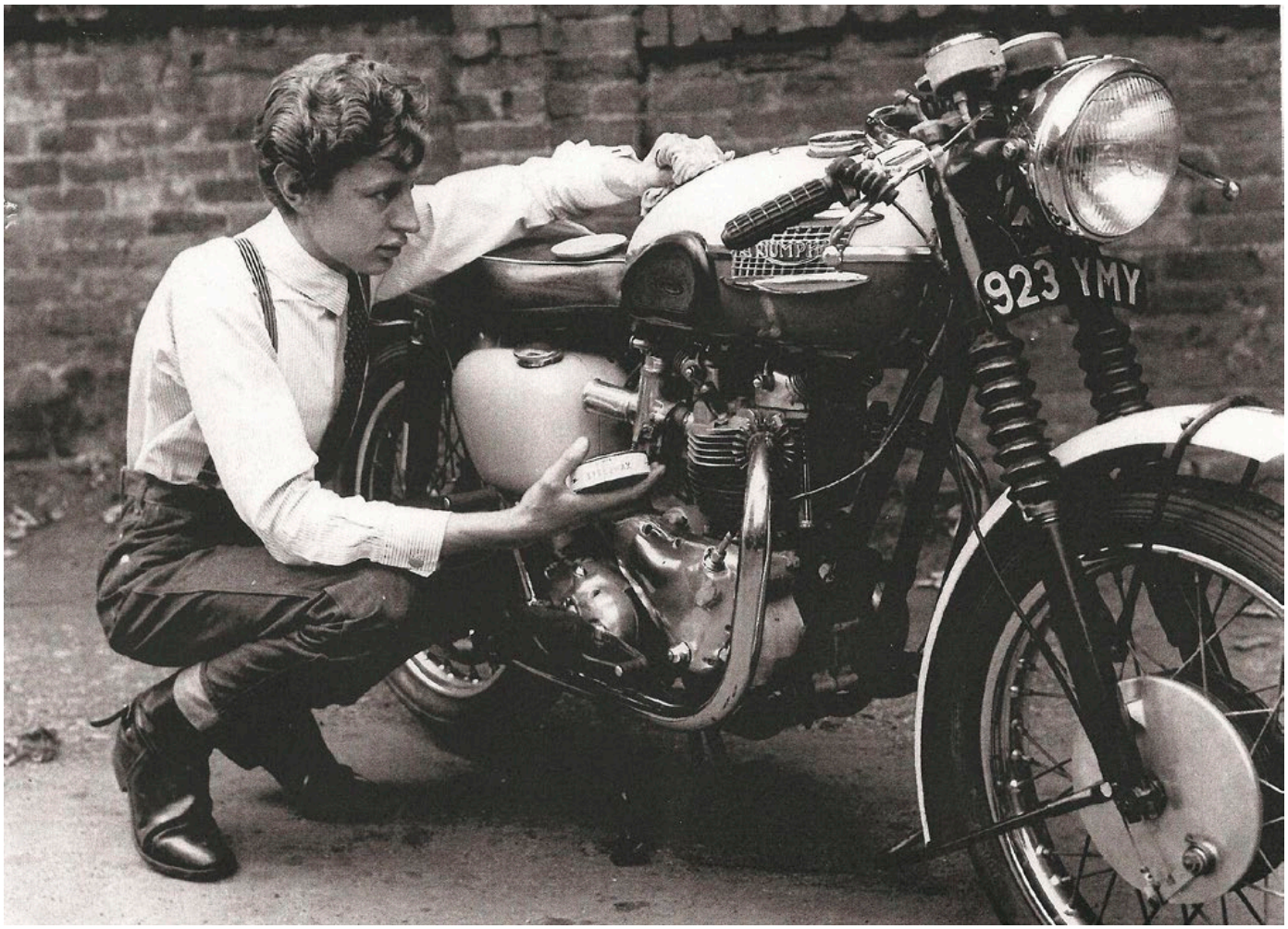
Phil Daniels (Jimmy) no filme Quadrophenia

BRIGTHON, AGOSTO DE 1964

O choque entre estas duas sub-culturas – simples atitudes ou até modos de vida – na respetiva ânsia de afirmação acabaria, inevitavelmente, por provocar alguns confrontos, inicialmente 'filosóficos, mas que rapidamente passaram para a vertente física.

Tal como as tribos de outros tempos começaram a cultivar esse confronto, estabelecendo territórios e delimitando áreas de influência. O pior sucedia quando grupos, de uns ou de outros, se cruzavam em 'terra de ninguém': como concertos de bandas famosas ou locais de grande concentração de pessoas. As escaramuças sucediam-se e cresciam de intensidade.

No Bank Holliday de Agosto de 1964, tradicionalmente aproveitado pelos londrinos para se deslocarem em passeio até à costa sul, um relativamente pequeno grupo de Rockers foi 'emboscado' por um elevado número de Mods. A cena que provocou grande reação na sociedade britânica na sequência das empolgadas notícias da imprensa, seria recriada no filme Quadrophenia de Franc Roddam, com música dos The Who. A película, lançada em 1979,



retrata precisamente estas diferenças culturais, e sociais, da Inglaterra daqueles tempos.

Na 'Batalha de Brighton', que começou domingo e se prolongou por 12 tumultuosas horas na segunda feira, mais de 3000 Mods e um número provavelmente bastante inferior de Rockers confrontaram-se pela cidade e na frente de mar, Madeira Drive, partindo montras, mobiliário e levando o 'combate' até à própria praia. Os seixos do areal foram arremessados insistentemente sem que a polícia conseguisse pôr cobro aos confrontos. Muitas das vítimas não pertenciam sequer a nenhum dos grupos. O jovem John Wills, estudante de Twickenham, que aproveitara o fim de semana prolongado para acampar na costa, confessou ao Daily Mirror: "Não sou um Rocker, não uso um blusão de cabedal e nem sequer tenho moto. Eles (os Mods) simplesmente batiam em qualquer um que não estivesse vestido à sua maneira."

Ficaram famosas as imagens das espreguiçadeiras de praia a voarem do paredão, mas sabe-se hoje que algumas das fotos que preencheram as páginas dos jornais foram encenadas para causar efeito...

No rescaldo, o Procurador do Ministério Público local, Sir William Teeling, sugeriu que o melhor que Rockers e Mods tinham a fazer era arranjarem trabalho, talvez a escavar um túnel sob o Canal da Mancha...

A partir deste momento a ação policial e a fiscalização intensificou-se e os mais radicais acabaram por mudar de vida, procurando a adrenalina noutros palcos. Inevitavelmente, a 'etiqueta' ficou colada, mesmo aos que não tinham o comportamento agressivo de outros e estavam na 'onda' apenas pelo amor pelas motos e estéticas a si associadas. Apesar da maioria dos Rockers e Mods apenas quererem passar um bom momento na companhia daqueles com que partilhavam gostos e tendências, a vitalidade foi-se perdendo e os movimentos acabaram por definhar, embora nunca verdadeiramente se extinguindo.

Hoje, Rockers e Mods (os genuínos daquele tempo e os seus seguidores, ou imitadores, atuais) convivem pacificamente e, juntos, recordam e revivem aqueles anos onde liberdade e libertinagem se confundiam, participando com frequência em encontros de motociclistas, como o anual Ace Café Reunion. Mantendo viva, desse modo, a memória de um tempo que marcou a sociedade britânica, mas também a história e a cultura motociclística. //

Mods, gabardinas e scooters

QJMOTOR

LTR 125

2.990€ CLASSIC

- Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)
- ABS de duplo canal
- Painel de Instrumentos com ecrã LCD
- Iluminação Full LED
- Sistema Start & Stop
- Entrada USB
- Top Case de série

Preto
Azul
Branco

+INFO

MTX 125

2.990€ COMPACT

- Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)
- Sistema Micro-Híbrido
- ABS de duplo canal
- Painel de Instrumentos com ecrã TFT de 5" e funcionalidade mirroring
- Controlo de tração TCS
- Iluminação Full LED
- Sistema Keyless
- Entrada USB e USB-C
- Sistema Start & Stop
- Comandos retro iluminados
- Top Case de série

Cinza mate
Preto
Branco

+INFO

ATR 125

3.190€ CROSSOVER

- Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)
- Sistema Micro-híbrido
- Controlo de Tração (TCS)
- ABS de duplo canal
- Painel de instrumentos TFT 5" e funcionalidade mirroring
- Iluminação Full LED
- Sistema Start & Stop
- Top case de série

Cinza/Preto
Prata/Verde

+INFO

6 ANOS GARANTIA QJ

A QJ OFERECE-TE ALGO ÚNICO:
6 ANOS DE GARANTIA SEM EXTRAS
EM TODA A NOSSA GAMA ATUAL.*

Garantia de 6 anos com limitação de quilometragem (limite de 50.000 km para modelos de 125cc e 75.000 km para modelos acima de 125cc). *Excepto veículos de uso comercial.

www.qjmotor.pt

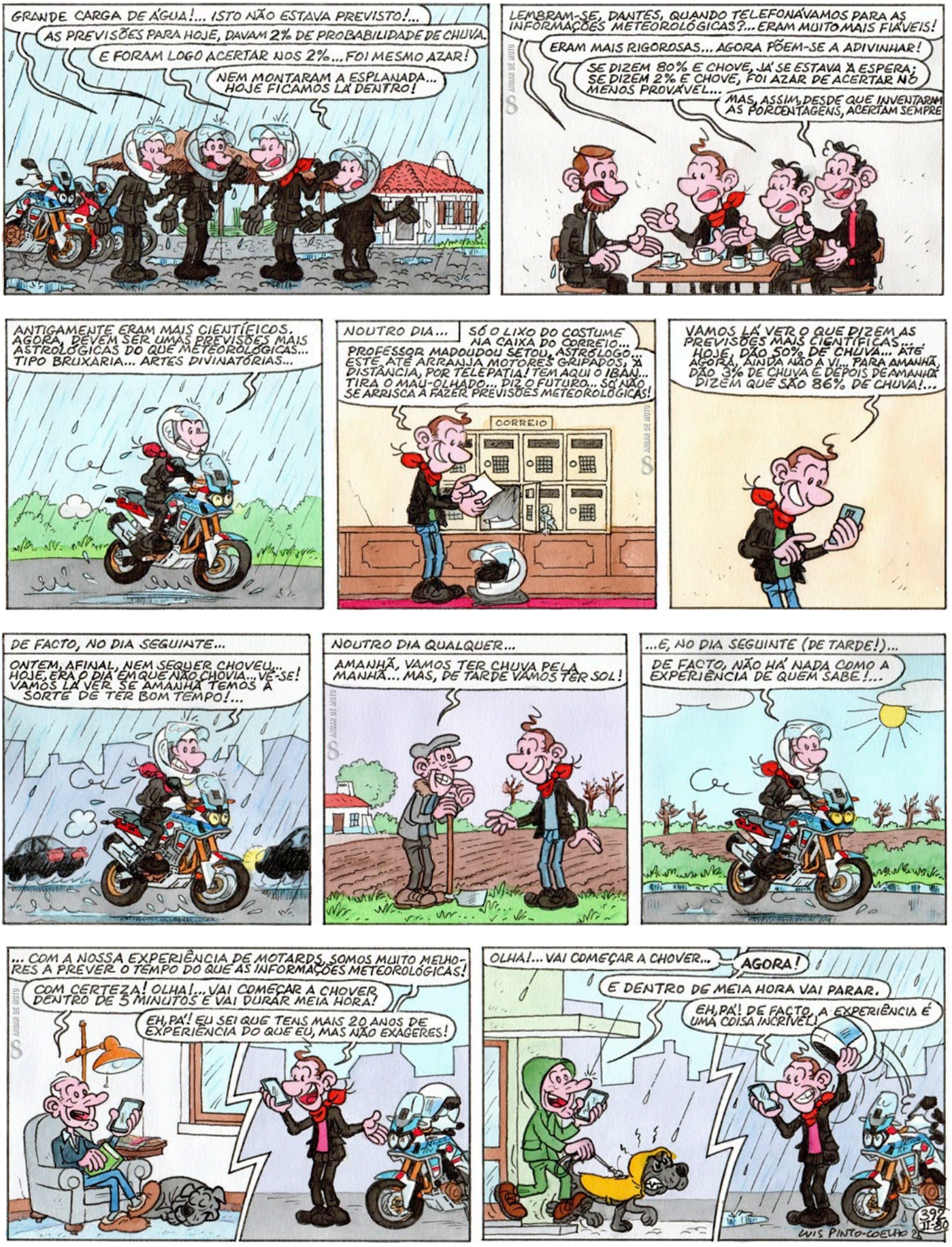
ALWAYS FORWARD

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:
MB Motor Portugal

QJ Motor Portugal
Recomenda:
MOTUL

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

TOM VITOÍN



MOTOS USADAS
PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
ANDARDEMOTO.PT
ANDAR DE MOTO

Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Gostamos mais delas brutas, à antiga, ou mais sensíveis e elegantes?

Outro dia falava sobre compra de motos e sobre o mercado de 2ª mão, e várias pessoas diziam que procuravam modelos antigos, não tanto pelo preço, mas porque antigamente as motos eram "a sério" – mais potentes, mais brutas, mais reais, capazes de garantir uma experiência real. O argumento é que, com o passar dos anos ficaram menos divas e mais ladies. Já não falam tão alto, não têm tanto pelo na venta e são mais elegantes.

Antes de começar: gostos não se discutem! Há quem goste delas brutas e quem goste delas mais meiguinhas.

É verdade que antigamente as motos tinham mais personalidade: mais cavalos, arrancadas explosivas e aquele estrondo inconfundível que se ouvia à distância. Hoje, os fabricantes apostam numa entrega mais afinada – os motores modernos podem ter números de potência mais modestos, mas vêm carregados de tecnologia que garante uma resposta mais suave e segura.

A questão é: será que a antiguidade é realmente sinónimo de potencia e melhor experiência, ou a tecnologia consegue colmatar estas alterações e garantir uma mudança para melhor?

Temos de pensar que tudo evolui. Agora temos radares e sensores e multas em casa passado um mês. Temos combustível ao preço do ouro. Temos normas ambientais para cumprir, que obrigaram os fabricantes a criar motores mais "contidos", mas que compensem com maior eficiência e menos poluição. Os níveis de segurança são diferentes, queremos mais conforto, e por muito puristas que sejamos, já quase ninguém vive sem tecnologia.

Eu percebo a nostalgia e o gosto pelos modelos antigos, porque também acho que não é igual. Mas a experiência que atualmente nos é "permitida" também não é igual. Ou seja, a questão é: será que a sensação de potência se perdeu realmente, ou é apenas uma mudança na forma de conduzir?

Se fosse um carro, estaríamos a falar deste tema? //

Boas curvas

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.**