



BMW R1300GSA

TESTE

MORBIDELLI
T1002VX



» TESTE

ROYAL ENFIELD CLASSIC 650 TWIN

» NOSTALGIA

HONDA VFR 400R

» HISTÓRIA

A CULTURA CAFÉ RACER - 4ª PARTE

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



CB
650R

CBR
650R

Marque um test drive no seu concessionário Honda.

NOVO SISTEMA DE EMBRAIAGEM *Honda E-Clutch*

Condução de nível superior

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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Ai o trânsito!

Cada vez pior, o trânsito tem de estar a complicar a vida a muita gente! Mesmo quem anda de moto!! Mas por vezes não parece!

O número de veículos a circular nas nossas ruas e estradas tem vindo a aumentar paulatinamente. Tal como o tamanho dos automóveis, que hoje em dia são todos, basicamente, camionetas de passageiros. Enormes e altos, além de ocuparem mais espaço, diminuem significativamente a visibilidade de quem os segue ou de quem por eles passa, sobretudo quando estacionados perto de cruzamentos.

Depois são os condutores que, cada vez mais idosos e menos experientes, mas bem aconchegados dentro do seu casulo, vão desfrutando da pouca pressa de chegar, seja a casa, ao trabalho ou a qualquer outro destino. Pelo conforto e tamanho, os novos veículos permitem que qualquer deslocação

seja sobretudo um passeio relaxante, para poupar gasolina, apreciar a paisagem, as montras ou os acidentes, sem pressa porque, quem a tiver que “passe por cima!”.

Pelo tamanho do veículo e pela falta de jeito do condutor, muitas vezes em simultâneo, também demoram mais tempo a estacionar ou a mudar de direção.

Outras vezes é o verde que já caíu, mas eles ainda têm de acabar de enviar o “uazape”, ou ler o “pocht”, ou ver o “ril”!

Porque claro, o telemóvel, esse imprescindível assistente pessoal que muitos condutores utilizam também durante a condução, é indispensável para ajudar a passar o tempo! Só não é capaz é de evitar que provoquem ou sofram acidentes, ou até, porque não? Cometam algum crime rodoviário, ainda que questionavelmente involuntário! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

36 DUCATI PANIGALE V4 S 2025

38 MIDUAL QUINTESSENCE

TESTE

42 BMW R 1300 GS ADVENTURE

52 MORBIDELLI T1002VX

62 ROYAL ENFIELD CLASSIC 650 TWIN

REPORTAGEM

88 TROCAR DE MOTO

NOSTALGIA

94 HONDA VFR 400R

HISTÓRIA

100 A CULTURA CAFÉ RACER (PARTE IV/IV)

DESPORTO

104 TT ISLE OF MAN

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: AI O TRÂNSITO!

6 VITOR SOUSA: NO PAÍS DA 'TOP-CASE'

40 PEDRO PEREIRA: ... PARA QUE SERVEM OS SEMÁFOROS EM PORTUGAL?

70 ADELINA GRAÇA: PEQUENA MALAGUETA

106 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

108 SUSANA ESTEVES: O MAIOR PERIGO NA ESTRADA? O EGO.



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Vitor Sousa
Luís Duarte

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

PARA VER FICHA TÉCNICA **CLIQUE AQUI**



**BMW
MOTORRAD**



PREPARADA PARA QUALQUER AVENTURA.

OFERTA DE 1.250€ EM ACESSÓRIOS ORIGINAIS BMW MOTORRAD.

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

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

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

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

MAKE LIFE A RIDE*

*A tua vida é uma viagem.

5
ANOS
GARANTIA

bmw-motorrad.pt



Vitor Sousa
Jornalista

No país da 'top-case'

Somos, no que diz respeito à consciência coletiva enquanto motociclistas (mas não só), um povo cheio de particularidades. Demasiado apegados a modas e a seguidismos, poucas vezes trilhamos o nosso próprio caminho e preferimos, por facilitismo ou medo de exclusão, seguir a 'carneirada'.

Enfim, cada um é livre de fazer o que lhe der na gana, sozinho ou acompanhado, sem que isso interfira no que ao outro lhe dá na gana fazer. É o que se chama liberdade individual. E não haverá aqui ninguém que a defenda mais do que eu.

No entanto, temos tiques. Um dos mais antigos e que qualquer comercial do setor conhece bem prende-se com a cor das motos. O cliente consulta catálogos, hesita, pede para ver, chama a esposa, compara e no fim... escolhe a preta! Esta 'tendência' tinha uma variação no setor automóvel que era o cinzento. Todas as cores eram bonitas desde que fossem preto ou cinzento. Nos últimos anos tem vindo a alterar-se ligeiramente, até porque a oferta das marcas em matéria de cores se diversificou bastante e há, quer se queira quer não, uma geração nova, vinda das 125cc, para a qual o conceito da 'boa velha moto preta' já nada diz.

Mas há uma outra fixação dos motociclistas portugueses que, pelos nossos dias, está em 'altas': o top-case! Gastam pequenas fortunas a melhorar as especificações, ou a estética, das motos e depois 'espeta-lhe' uma top case (de preferência uma em que caibam dois capacetes

integrais) e não reparam que não há peça mais nefasta para o comportamento saudável de uma moto ou capaz de lhe arruinar a beleza do que... uma top-case. De desportivas (lol) a clássicas, passando por custom/cruisers, é tudo corrido a top-case, de plástico ou metal.

Dizem que é prático, para não andar com o capacete na mão. Eu sou do tempo (eu sei, eu sei...) em que andar com o capacete na mão era motivo de orgulho. Quando entrávamos no café, ou na esplanada de um restaurante, com uma réplica do Kevin Schwantz (um exemplo) debaixo do braço, até inchávamos... Era um 'statement' poderoso, era o que nos distinguia dos outros. Orgulhosamente, afirmávamos a nossa condição de motociclistas (motards ou bikers, como quiserem). Agora fica na top-case.

Mas, na minha opinião, bem mais significativo é o seu impacto técnico. O famoso apêndice é responsável por alterar o comportamento da moto em que está instalado, sendo o principal contribuidor para um prematuro desgaste do pneu traseiro e irregular do dianteiro, e aumentar o consumo. Colocada numa posição elevada e recuada, altera a geometria da moto e o seu equilíbrio de massas, deslocando o centro de gravidade mais para cima e para trás. Os engenheiros dos gabinetes de pesquisa e desenvolvimento das marcas passam horas a tentar baixar e concentrar o peso da moto, equilibrando-a, e depois o cliente 'espeta-lhe' uma top-case e altera toda a geometria e lógica de forças.

Como em tudo na vida, é uma questão de opções. //



MOTO GUZZI®

STELVIO

THE NEVERENDING JOURNEY



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



100 Colls, o evento de mototurismo mais inovador do calendário ibérico

UM DESAFIO QUE VAI DECORRER A 25, 26 E 27 DE ABRIL DE 2025 NOS PIRINÉUS, PARA LÁ DE ANDORRA ENTRE ESPANHA E FRANÇA!

A **CROM** Event vai realizar o 100 Colls, o evento de mototurismo mais inovador do calendário ibérico, nos dias 25, 26 e 27 de abril de 2025, .

Durante este evento, 300 participantes vão ter 48 horas, distribuídas por 3 dias, para conquistar vários passos de montanha (colls) propostos pelos organizadores. Cada coll recebe uma pontuação com base em fatores como o tipo de estrada, a altitude, a inclinação e a dificuldade de acesso, entre outros, numa área dos Pirinéus que cobre mais de 35.000 km² entre a Catalunha e a região de Languedoc-Roussillon, na França, e Andorra.

Agora na sua 4ª edição, uma das características do 100 Colls é que os participantes escolhem o seu próprio ponto de partida, planeiam as suas próprias rotas e estabelecem o seu próprio ritmo com base

num mapa fornecido pela organização.

O evento termina no domingo 27 de Abril em Món Sant Benet, no coração da Catalunha, onde os participantes se encontram para compartilhar as suas experiências, desfrutar de um almoço e celebrar a atribuição de vários títulos e troféus. Ilustrando o sucesso do 100 Colls, no ano passado, 2024, o evento recebeu participantes de 10 países europeus, incluindo França, Itália, Alemanha, Países Baixos, Portugal, Suíça e Bélgica.

Em 2025 o Andar de Moto vai estar presente para lhe contar todos os pormenores deste evento mototurístico que é também, pela distância percorrida, pela região em que se desenrola e pela altura do ano em que decorre, um desafio e uma prova de resistência para pilotos e máquinas! //

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

+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

+INFO



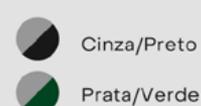
ATR 125

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

+INFO



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). *Exceção veículos de uso comercial.



Brembo ganha prêmio Good Design Award 2024 com a pinça de travão Hypure

A BREMBO, LÍDER GLOBAL NO DESENVOLVIMENTO E PRODUÇÃO DE SISTEMAS DE TRAVAGEM DE ALTO DESEMPENHO, GANHOU RECENTEMENTE O PRÉMIO GOOD DESIGN AWARD 2024, GRAÇAS À SUA INOVADORA PINÇA DE TRAVÃO HYPURE.

ESTA conquista no Good Design Award 2024 destaca o compromisso contínuo da Brembo, que está a celebrar 50 anos de participação no desporto motorizado, não apenas com a inovação e o desenvolvimento de soluções de ponta para o setor dos motociclos, mas também com a busca contínua de ofertas únicas nos seus produtos.

Sistema Hypure

O sistema Hypure apresenta um design rigoroso e substancial com linhas limpas e racionais, numa estrutura assimétrica que combina funcionalidade e beleza e vem na sequência do sistema já apresentado para as motos de MotoGP.

Graças ao seu design assimétrico, as Hypure al-

cançam uma notável redução de peso de 10% em comparação com as pinças de travão de referência para a mesma aplicação, tornando-se assim a proposta mais leve na sua categoria.

A produção em série já foi iniciada, destinando-se a motociclos da categoria supersport, e personifica a dedicação da Brembo à pesquisa e inovação contínuas, servindo como um verdadeiro embaixador da identidade da marca.

Fundado em Chicago em 1950, o Good Design Award é organizado anualmente pelo Chicago Athenaeum International Museum em colaboração com o European Centre for Architecture Art Design and Urban Studies e é considerado um dos prémios de design mais antigos e prestigiados do mundo. //

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt

NT



NT1100 DCT ES | A nova era dos passeios turísticos

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra



Honda registra o nome do seu novo motor V3R

FOI UMA VERDADEIRA PEDRADA NO CHARCO E A IDEIA DA MARCA FAZ TODO SENTIDO E NUNCA FOI APRESENTADA ANTES. UM MOTOR SUPER COMPACTO, COM DUAS BANCADAS DE CILINDROS EM V A 75°, SENDO QUE NA BANCADA ANTERIOR TEMOS APENAS UM CILINDRO E UM COMPRESSOR ELÉTRICO QUE VAI AUMENTAR SUBSTANCIALMENTE A POTÊNCIA DO MOTOR E RESPECTIVO BINÁRIO, DESEJAVELMENTE ATÉ CONSEGUINDO UMA REDUÇÃO NOS CONSUMOS.

DESDE muito cedo que a marca da asa dourada usa siglas para designar os seus modelos, sempre em língua inglesa para ser o mais abrangente possível. Aliás, a marca percebeu bem cedo que o Inglês ia ser uma espécie de língua universal e não estava equivocada.

A sigla CB (City Bike) e o Four diz respeito ao ciclo do seu motor ou ao número de cilindros. Se lhe adicionar um R, já significa uma versão mais apimentada e se forem dois RR... ainda mais!

A sigla V diz respeito à arquitetura dos cilindros. Se forem dois será VT (V Twin), se forem quatro já será VF (V Four) e se for mais apimentada... temos VTR ou VFR!

Esquecendo a NS 400R de três cilindros em V (motor a dois tempos) este novo projeto será a primeira abordagem em que vemos uma arquitetura de três cilindros em V, com um anterior e dois posteriores. Como já usaram a designação VT para dois cilindros e o número três também começa por T (Three), a solução foi recorrer aos algarismos e a designação V3R faz todo o sentido, referindo tratar-se de uma arquitetura em V, com três cilindros e mais apimentada: V3R.

Especula-se que, numa primeira fase, o novo motor possa ter cerca de 800 cc e venha a ser utilizado em diversas motos, até porque vai ser possível ter diferentes

níveis de potência e binário, o que vai aumentar ainda mais o seu leque de utilização em diferentes modelos e até de diferentes estilos.

Ainda um detalhe interessante: foi a Honda, em 1982, com a sua Honda CX500TC, que deu os primeiros passos na utilização de sistemas turbo comprimidos, com produção em escala e já com sistema de injeção eletrónica. Não foi um sucesso, mas agora a tecnologia evoluiu imenso e ter um sistema gerido por via eletrónica, sem necessidade de gases de escape para funcionar e dispensando um permutador de calor (intercooler) pode mesmo ser uma excelente ideia! //



**FROM
RACE TO
ROAD**



KRE+

O MT Helmets KRE+ é mais do que um capacete — é uma fusão entre segurança e inovação para os verdadeiros apaixonados por velocidade!

Já disponível num ponto de venda MT Helmets perto de si.





11 DE MAIO 2025



3º Encontro Nacional Honda Forza, na Serra da Estrela

O 3º ENCONTRO DESTE EMBLEMÁTICO MODELO DA HONDA, DISPONÍVEL EM SCOOTERS DE VÁRIAS CILINDRADAS, VAI REALIZAR-SE DESTA VEZ NA SERRA DA ESTRELA, NO PRÓXIMO DIA 11 DE MAIO, DOMINGO.

AO CONTRÁRIO dos anteriores, realizados em Fátima, foi decidido pelos vários grupos de Honda Forza espalhados de Norte a Sul do país que os encontros vão passar a realizar-se em cada ano sempre em locais diferentes.

Assim, os participantes que vêm do Sul, nomeadamente do Alentejo e Algarve, terão mais uns km a percorrer, mas é previsível que, em 2026, o encontro venha a ser mais a sul.

Além disso, com a abolição das portagens nas SCUT, a A23 (Autoestrada da Beira Interior), que liga Torres Novas à Guarda e atravessa os distritos da Guarda, Castelo Branco, Portalegre e Santarém, passa a ser gratuita,

ajudando a reduzir os custos para os participantes.

O ponto de encontro dos vários grupos será na Torre da Serra da Estrela, o local de maior altitude de Portugal Continental. Seguir-se-á um pequeno passeio pela região com direito a pausa para almoço, compras de lembranças e iguarias da região.

Como já é habitual o encontro, que não tem inscrições, é preparado pela Organização Encontro Nacional e contará com o apoio da Honda Portugal, dos grupos regionais do modelo, caso da Honda Forza Norte, Honda Forza Lisboa, da oficina Chave 18 e haverá também merchandising da Thingstooffer referente ao evento. //



Malaguti

THE SPIRIT OF BOLOGNA



MADISON125

DRAKON125

A **Malaguti**, a icónica marca italiana de motos, tem as suas raízes em Bolonha nos anos 30, personificando o "**Espírito de Bolonha**" intemporal ao longo de um século de inovação apaixonada e carácter distinto em cada máquina, desde a oficina histórica até aos modelos de última geração.

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

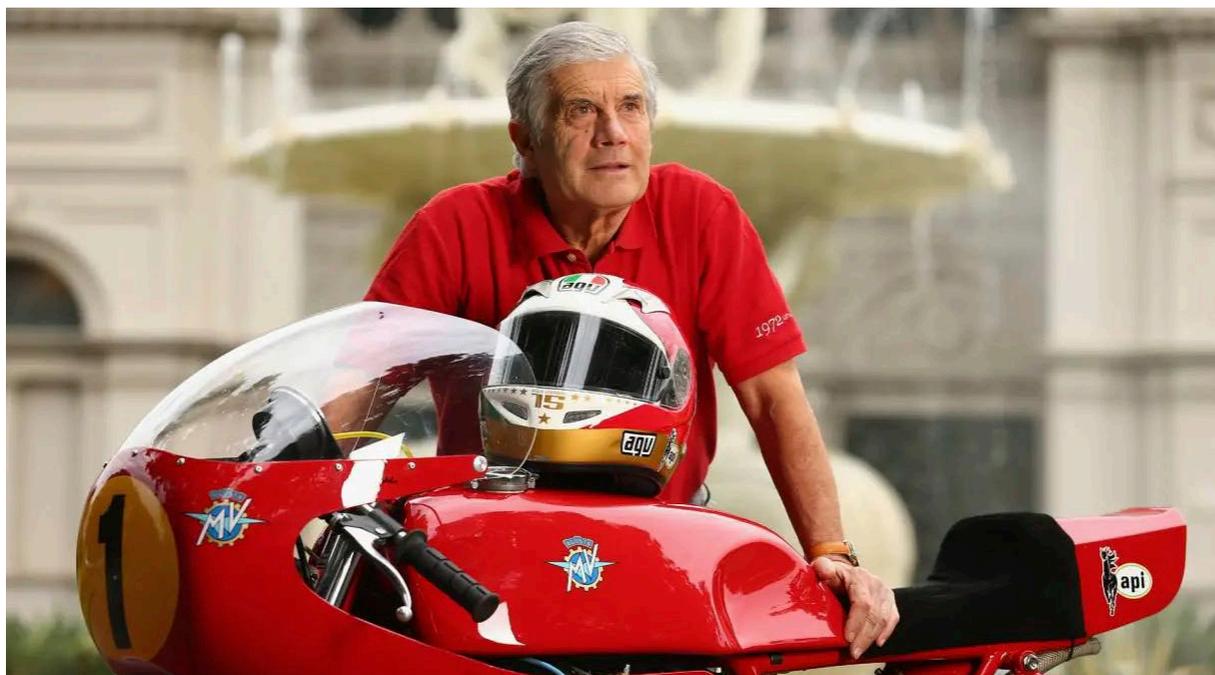
SIGA-NOS



malaguti.bikes



malaguti_bikes



Ago: o documentário sobre a lenda do motociclismo Giacomo Agostini

PRODUZIDO PELA MV AGUSTA, O DOCUMENTÁRIO REVISITA, NATURALMENTE, AS CONQUISTAS DO PILOTO, MAS TAMBÉM DESTACA A LIGAÇÃO ENTRE A LENDA VIVA DO DESPORTO MOTORIZADO E A MARCA ITALIANA.

APESAR de ter sido o mês dos Óscares (em 2025 a cerimónia decorreu na madrugada de 3 de março), as atenções dos motociclistas estiveram viradas para o documentário “Ago” da MV Agusta que celebra a vida e carreira de Giacomo Agostini, o piloto mais vitorioso da história do Mundial de Motociclismo.

Com 15 títulos mundiais, 123 vitórias em Grandes Prémios e 10 triunfos no lendário Tourist Trophy, Agostini é um verdadeiro ícone do desporto motorizado.

A estreia oficial do documentário está foi no dia 6 de março, em Varese, na região da Lombardia, Itália, durante um evento organizado pela MV Agusta. A noite foi dedicada a homenagear Agostini e a sua relação com a marca italiana, que comemora o seu 80º aniversário em 2025. Além disso, alguns fãs sortudos tiveram a oportunidade única de ver o próprio campeão ao vivo.

Para quem não teve convite para a cerimónia, “Ago”, chegou aos cinemas entre os dias 10 e 12 de março, durante o Rome Film Fest. A expectativa era que o documentário traga uma abordagem mais profunda

da carreira de Agostini, indo além dos números e explorando o que o motivou a alcançar feitos inigualáveis no motociclismo como, por exemplo, ter conquistado a sua primeira vitória numa prova em que... o pai o tinha proibido de se inscrever!.

Produzido pela MV Agusta, o documentário revisita, naturalmente, as conquistas do piloto, mas também destaca a ligação entre a lenda viva do desporto motorizado e a marca, já que grande parte dos seus títulos foram conquistados com motos da fabricante italiana, antes de se transferir para a Yamaha.

Muitos fãs esperam que “Ago” seja uma produção de alto nível, até porque, ao contrário do que acontece com os automóveis, não há muitas produções deste género no mundo das duas rodas. A promessa é de um olhar mais intimista sobre a mentalidade vencedora de Agostini e os desafios que enfrentou ao longo da carreira.

Será que o vamos ver por cá no Lisbon Motorcycle Film Fest? //

PERFORMANCE. REFINEMENT. SUGOMI.



NOVA

Z 900

Um ícone de performance e design Sugomi da Kawasaki, agora ainda mais emocionante.
A nova Z900 combina potência, elegância e tecnologia numa só moto.
O desafio está mais intenso do que nunca: com um design ousado e distinto e um motor que exala potência, a Z900 impõe respeito a cada curva. Não basta desafiar os limites. Tu dominas!

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Recomendamos Lubrificantes

CEPSA

Recomendamos Equipamentos

SPORRAN EXO



Prémios Moto Turismo 2025

OS PRÉMIOS MOTO TURISMO 2025 SERÃO REVELADOS NOS DIAS 21 E 22 DE JUNHO EM NAVACERRADA, MADRID, PARA PREMIAR AS MELHORES INICIATIVAS NO MUNDO DO TURISMO EM MOTOS

OS PRÉMIOS Moto Turismo 2025 terão lugar em Navacerrada, uma pitoresca vila serrana na Comunidade de Madrid, nos dias 21 e 22 de junho. Este evento anual reconhece pessoas, empresas e entidades que se destacam na promoção e organização de viagens e atividades de turismo em moto.

Depois das edições anteriores em Villarlengo (Teruel) e Canfranc (Huesca), que registaram grande adesão, Navacerrada volta a receber a Gala no Centro Cultural da vila, um espaço central e emblemático.

A cerimónia distingue os vencedores em 15 categorias, selecionados por um júri multidisciplinar composto por 150 especialistas ligados ao turismo

em moto. As categorias dedicadas a motos viajantes (iniciação, média e maxi) são decididas por 50 jornalistas especializados. O Prémio de Honra é atribuído diretamente pela organização. O período para apresentação de candidaturas abre na segunda semana de fevereiro.

O evento será uma oportunidade para reunir marcas e empresas do setor das motos e do turismo, promovendo novas parcerias e projetos. A programação inclui uma rota de imprensa, uma rota turística e uma sessão de photocall, além da Gala de entrega de prémios, um cocktail e jantar, entre outras atividades especiais para celebrar a noite de São João. //

Uma SUZUKI na mão **800€** no bolso



Descobre aqui tudo!

www.suzukimoto.pt/800-desconto-cc



/SuzukiPT

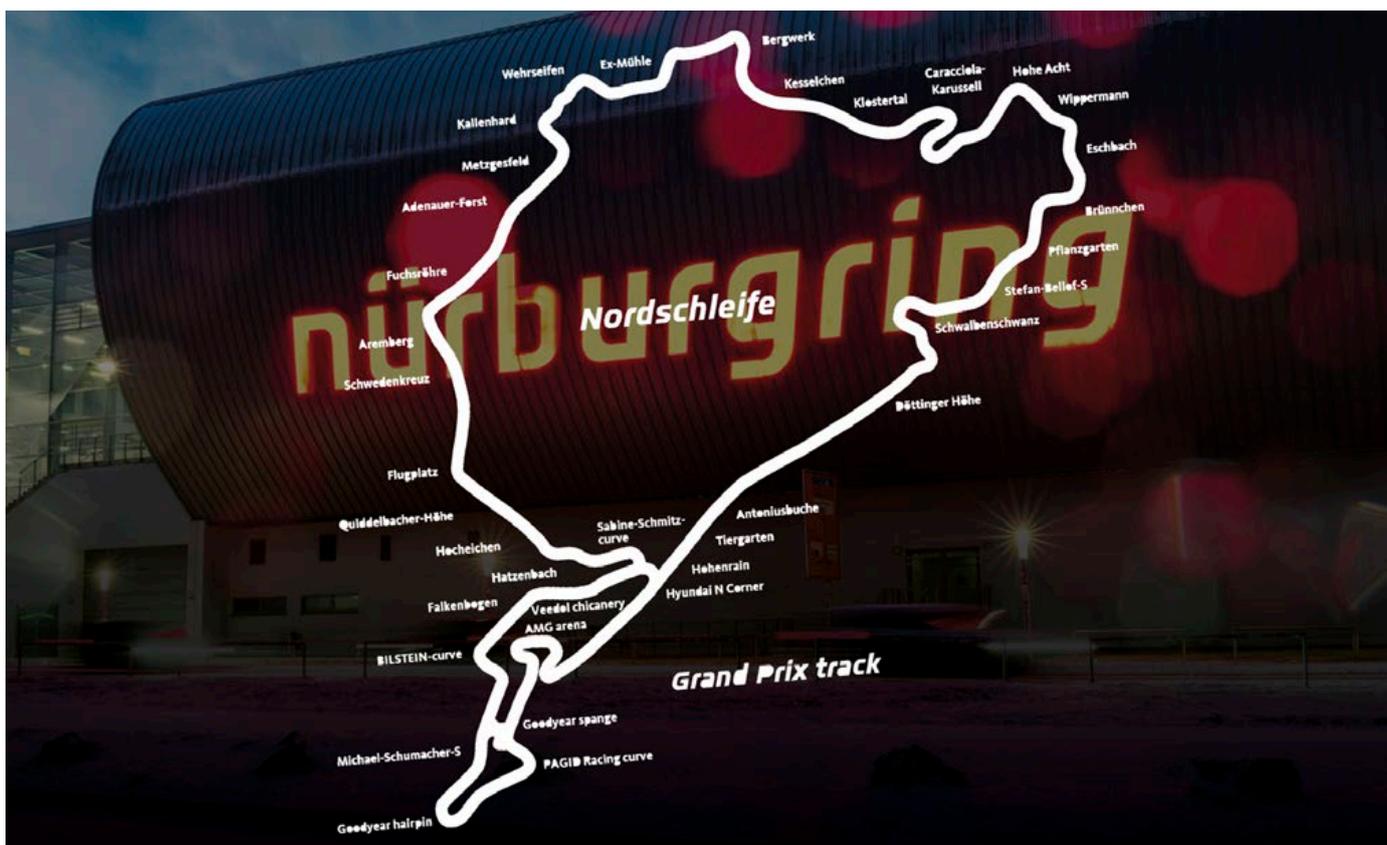


/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Nürburgring proíbe motos em sessões turísticas

EM 2025, A ICÓNICA PISTA NORDSCHLEIFE PASSA A SER SOBRETUDO PARA AUTOMÓVEIS, COM A ORGANIZAÇÃO A CITAR PREOCUPAÇÕES DE SEGURANÇA RELATIVAMENTE AOS MOTOCICLOS.

NÜRBURGRING acaba de implementar a sua maior mudança de regulamentos em décadas. Pela primeira vez, o icónico circuito de corrida alemão proibiu as motos de participar nas suas sessões públicas de "Touristenfahrten" em Nordschleife, a partir da temporada de 2025.

Numa declaração publicada no seu website oficial, Nürburgring citou preocupações de segurança como a principal razão para a proibição das motos circularem a par com os automóveis.

"As diferentes dinâmicas de condução de veículos de duas e quatro rodas representam um risco especialmente para os motociclistas" lê-se na declaração. "Para tornar a experiência de condução mais segura para todos, automóveis e motos serão estritamente separados no futuro."

A partir de agora, as sessões turísticas icónicas em Nürburgring Nordschleife, nas quais qualquer pessoa com um veículo registado pode pagar e entrar em pista,

serão restritas apenas a automóveis. Os motociclistas ainda poderão conduzir na pista de 20,7 quilómetros, mas apenas em "passeios guiados durante treinos organizados profissionalmente."

Efectivamente Nürburgring Nordschleife é um traçado incrivelmente perigoso, com muitas curvas cegas e sem escapatórias e os acidentes de moto, além de serem normalmente frequentes e graves, obrigam a imensos recursos de salvamento e ao fecho da pista, o que significa, além de prejuízo para os demais participantes, uma não negligenciável perda de receitas.

No entanto, Nürburgring não estará totalmente fechado para motociclistas em 2025. A pista ainda permitirá veículos de duas rodas no circuito mais curto e moderno de Grande Prémio, e foram anunciadas 38 datas de sessões turísticas definidas para este ano, com "sessões exclusivas para motociclistas." //

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.





Brough Superior SS100 Celebra 100 Anos no Ardingly Classic Bike Show

A LENDÁRIA BROUGH SUPERIOR SS100 COMEMORA O SEU CENTENÁRIO COMO DESTAQUE NO ARDINGLY CLASSIC BIKE SHOW & JUMBLE, EVENTO QUE DECORRERÁ EM MARÇO NO SOUTH OF ENGLAND EVENT CENTRE, EM SUSSEX.

EM CELEBRAÇÃO aos 100 anos da icónica Brough Superior SS100, o Ardingly Classic Bike Show & Jumble, promovido pela Elk Promotions, realizará uma edição especial no próximo mês de março, dia 30, no South of England Event Centre, em Sussex. O evento prestará homenagem a este modelo que, desde o seu lançamento em 1924, é reconhecido como o "Rolls-Royce dos Motociclos".

Além de comemorar o centenário da SS100, o evento assinalará os 90 anos da morte de T.E. Lawrence, conhecido como "Lawrence da Arábia", que foi um entusiasta da marca e proprietário de várias motos Brough Superior. Lawrence adquiriu uma das primeiras SS100 em 1925 e faleceu em 1935 num acidente enquanto conduzia uma dessas máquinas.

Com o apoio do Brough Superior Club, os organizadores planeiam exibir um exemplar de cada modelo alguma vez produzido pela marca, oferecendo aos visitantes

uma oportunidade única de apreciar a evolução e a excelência da engenharia britânica em duas rodas. O salão principal contará também com uma variedade de motociclos anteriores a 1980, além de stands de clubes e uma feira de peças e acessórios para entusiastas.

O Ardingly Classic Bike Show & Jumble decorrerá no South of England Event Centre, próximo de Gatwick. O evento oferece estacionamento gratuito e um "Helmet Park" para os motociclistas que optarem por ir a conduzir.

Os bilhetes custam 8,41€ para adultos, enquanto as crianças, acompanhadas, menores de 16 anos têm entrada gratuita. As portas abrem às 8h para os portadores de bilhetes "Early Bird", com encerramento previsto para as 15h30.

Esta celebração promete ser um marco para os amantes das motos clássicas, destacando a rica história e o legado duradouro da Brough Superior SS100. //

morbidelli.pt



*ELEGÂNCIA URBANA

SC 125 LX

LUXURY ON THE MOVE

URBAN ELEGANCE FOR YOU*



Apresentamos a mais recente obra-prima da Morbidelli, a **SC125LX**! Uma mistura harmoniosa de artesanato italiano, tecnologia de ponta e elegância intemporal. Esta scooter redefine as viagens urbanas com o seu design elegante, ignição avançada sem chave e iluminação de qualidade automóvel. A **SC125LX** não é apenas um meio de transporte; é um emblema de estilo e inovação, proporcionando uma experiência de condução sem paralelo para o utilizador moderno. Conheça a evolução da mobilidade através da visão de luxo e desempenho na **SC125LX**.

PRVP 2.890€ 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



Ducati lança experiência premium de moto entre Valência e Porto

SEA TO SEA - UMA NOVA AVENTURA SOBRE DUAS RODAS QUE ATRAVESSA A PENÍNSULA IBÉRICA

À **SEMELHANÇA** do Dos Mares, que também se realiza entre Portugal e Espanha, a Ducati apresentou o Sea to Sea, um evento mototurístico que vai atravessar a Península Ibérica de leste a oeste, ligando o Mediterrâneo ao Atlântico.

Este evento vai realizar-se de 22 a 25 de maio, com partida de Valência e chegada ao Porto, prometendo um percurso “repleto de paisagens deslumbrantes, estradas sinuosas e uma experiência de luxo para os participantes”, segundo se lê em nota enviada à imprensa.

Aberto a motos de todas as marcas, o Sea to Sea alia o espírito de viagem ao conforto, com hospedagem em hotéis de luxo, refeições selecionadas e um serviço premium que inclui assistência mecânica e transporte de bagagem.

O percurso de quase mil quilómetros é totalmente feito em asfalto. O trajeto inclui paragens estratégicas até à chegada à cidade do Porto.

As inscrições já estão abertas e os interessados

podem obter mais informações no site da Ducati

As etapas:

A equipa Ducati vai receber os participantes na quinta-feira, 22 de maio, no Hotel Calderona Wellness, localizado em Bétera, Valência, e a aventura começa no dia seguinte, 23, com destino a Guadalajara. O primeiro contacto com a estrada é rumo à cidade de La Mancha, até ao completar do percurso em Segóvia, onde o descanso é no Hotel Candido Segovia depois de cumpridos os primeiros 453 quilómetros de pura emoção.

O segundo dia da rota começa nesta cidade histórica a noroeste de Madrid, em Castela e Leão, para seguir rumo a Portugal. Os 518 quilómetros desta etapa terão uma paragem para almoço em Mogadouro, antes do percurso até ao destino final do Sea to Sea, no Porto, para a hospedagem no Four Points Hotel by Sheraton Matosinhos. //

aprilia®

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

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

ENTRADA INICIAL

3.776€

ÚLTIMA MENSALIDADE

4.441,50€

MENSALIDADE

125€

TAEG

6,6%

MONTANTE FINANCIADO

8.914€

PRAZO (MESES)

48

Leis Anti-Ruído vão fazer escapes opcionais mais silenciosos

OS NOVOS REQUISITOS ANTI-MANIPULAÇÃO PARA SILENCIADORES DE ESCAPE OPCIONAIS TORNAM MAIS DIFÍCIL A SUA ADULTERAÇÃO PARA PRODUZIREM MAIS RUÍDO! OS DB KILLERS DEIXAM DE SER REMOVÍVEIS!

A ASSOCIAÇÃO Europeia dos Fabricantes de Motociclos (ACEM), que representa 17 empresas fabricantes: BMW Motorrad, Bombardier Recreational Products (BRP), Ducati Motor Holding, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, KTM, KYMCO, MV Agusta, Peugeot Motocycles, Piaggio, Polaris Industries, Royal Enfield, Suzuki, Triumph Motorcycles, Yamaha e Zero Motorcycles, acaba de emitir um comunicado em que acolhe positivamente a adoção da 3ª série de alterações ao Regulamento nº 92 da ONU, que introduz novas disposições anti-manipulação para os sistemas de silenciadores de escape de substituição não originais para motociclos.

AACEM começa por reconhecer as preocupações dos cidadãos, legisladores e reguladores relativamente ao impacto do ruído no dia-a-dia. As nocivas emissões sonoras dos motociclos têm sido reguladas na UE há décadas, com níveis máximos permitidos definidos através de requisitos de homologação europeus desde os anos 90.

Em 2023, a ACEM, em colaboração com os intervenientes da indústria de escapes pós-venda e a Associação Internacional de Fabricantes de Motociclos (IMMA), publicou um conjunto de diretrizes apoiadas por vários intervenientes europeus para abordar estas preocupações. Estas diretrizes contribuíram para as discussões que levaram às novas disposições anti-manipulação agora adotadas.

Antonio Perlot, Secretário-Geral da ACEM, afirmou: "A adoção das novas disposições anti-manipulação marca um passo importante para garantir que os sistemas de escape de substituição não originais para motociclos cumprem os padrões regulamentares atuais. Este passo positivo reforçará as medidas contra o ruído excessivo, abor-

dando as preocupações levantadas pelos cidadãos e legisladores. A ACEM permanece empenhada em apoiar a implementação harmonizada, trabalhando em conjunto com as autoridades e os intervenientes da indústria para garantir a conformidade e preservar o motociclismo responsável."

Em setembro de 2024, durante a sua 80.ª sessão, o UNECE GRBP adotou os novos requisitos tendo o texto final sido completado nas sessões de março de 2025 do WP.29 como a 3ª série de alterações ao Regulamento nº 92 da ONU. O Regulamento-quadro de homologação da UE (UE) 168/2013 obriga à aplicação dos Regulamentos da UNECE nº 92 (silenciadores pós-venda) e nº 41 (motociclos originais).

Estes regulamentos foram desenvolvidos e são mantidos pelo Grupo de Trabalho para o Ruído e Pneus (GRBP), sob o Fórum Mundial para a Harmonização de Regulamentos de Veículos (WP.29), que opera no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE). //



CAISMOTOR

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

The KTM logo is displayed in a bold, black, italicized font within a solid orange rectangular box.

390 DUKE

2025

O FOGUETE DAS CURVAS



Mini Kawasaki Ninja H2R para os verdadeiros apaixonados

UM MODELO NIKOLATOY EM MINIATURA DA KAWASAKI NINJA H2R, REPLETO DE PORMENORES E FUNCIONALIDADES QUE PROMETE SURPREENDER QUALQUER MOTOCICLISTA.

JÁ IMAGINOU ter a sua própria Kawasaki Ninja H2R... em miniatura?

E se essa miniatura tivesse chave de ignição e luzes, suspensão, acelerasse e deitasse fumo pelo escape, viesse equipada com cavaletes dianteiros e traseiros, e até tivesse um pequeno funil para abastecer o depósito de gasolina, tudo isto por um preço de apenas cerca de 111,95 euros?

Trata-se de um modelo em metal da Kawasaki Ninja H2R à escala 1/16, fabricado pela Nikola Toy, cuja atenção aos detalhes é impressionante, capturando a essência da poderosa H2R, mas em escala reduzida.

Além de ser uma peça de colecionador atraente, tem o potencial para alimentar a paixão pelo motociclismo, mesmo quando os dias invernosos teimam em condicionar a ida para a estrada. //





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!



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.





27.º Portugal de Lés-a-Lés, apresentado na Figueira da Foz revelou enormes surpresas para 2025

O LÉS-A-LÉS DE 2025 VAI ESTREAR UMA CIDADE-ETAPA, UMA INOVADORA TRAVESSIA DO RIO DOURO E UMA ABORDAGEM DISTINTA AO CASTELO DE ALMOUROL. MAS HOUE MAIS SURPRESAS NA CERIMÓNIA DA APRESENTAÇÃO OFICIAL DO EVENTO ORGANIZADO PELA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL.

CENTENAS de motociclistas, indiferentes às ameaças de mau tempo, não quiseram perder a oportunidade de conhecer em primeira mão o percurso que vai ligar Penafiel a Faro. Foi no Malibu Hotel que ficaram a saber que vai haver paragens em Alcobça e Portalegre, e garantiram desde logo um lugar na dianteira do enorme pelotão que volta a atravessar Portugal de 7 a 10 de junho.

O Lés-a-Lés de 2025 terá um traçado que, surpreendentemente e após 26 edições, ainda apresenta muitas novidades. Estradas nunca antes percorridas, outras

feitas em sentido contrário e outras ainda por onde a caravana não passa há muitos anos.

O mapa deste 27.º Portugal de Lés-a-Lés mostra bem a variedade paisagística que os motociclistas vão encontrar ao longo do percurso de 1160 quilómetros.

O formato mantém-se com o Passeio de Abertura, no ora verdejante ora industrial concelho de Penafiel, e três etapas.

Da primeira tirada, num dia que deverá contar com mais de 11 horas entre o palanque de partida e a imponente chegada a Alcobça, no largo fronteiro à

Real Abadia de Santa Maria, o famoso mosteiro começado a construir em 1178 pelos monges da Ordem de Cister. Mas, atenção, que a festa só começa após os 405 km daquela que será a etapa-rainha, com médias horárias baixas devido o rendilhado do percurso.

Entre o interior e o litoral, pelas serras de Montemuro, Freita, Arada e Caramulo com passagem por Abragão, Cinfães, S. Pedro do Sul, Penacova e Soure (outra estreia) onde estarão os oásis do primeiro dia, a caravana irá prosseguir com paragens diversificadas tal como as paisagens, desde a travessia pela barragem de Carrapatelo, a mais antiga do Douro nacional, Mortágua, Penacova, Pedrogão Grande, S. Pedro de Muel, pelas mais panorâmicas estradas da zona costeira.

Partindo de Alcobça, a segunda etapa levará a caravana até Portalegre, entrando de forma tranquila no Alentejo, com tempo para paragens em meia dúzia de oásis e dois museus, visita às salinas de Rio Maior, com tempo para ainda contemplar o Castelo de Almourol da margem norte, ou ir a Constância 'dar um abraço' a Camões. Sempre de forma serena, condizente com a extensão mais reduzida (270 km), passagem por Vila Nova da Barquinha e uma curiosa visita em Castelo de Vide, na passagem pela Casa da Inquisição

espaço museológico com acervo extremamente real e desaconselhado às almas mais sensíveis.

Na terceira etapa, a ligação entre Portalegre e Faro terá 410 km de estradas mais rolantes, com as típicas retas alentejanas alternadas com serranias, através de Arronches, Terena e Mourão, Mértola (Mina de São Domingos) rumo à capital algarvia, cuja alegria de rever o evento ficou expressa pelo presidente da autarquia farenses, Rogério Bacalhau, também ele grande entusiasta e presença assídua no Portugal de Lés-a-Lés. A ele se juntaram na Figueira da Foz os presidentes da Câmara Municipal de Penafiel, Antonino de Sousa, e da Figueira da Foz, Pedro Santana Lopes na Apresentação Oficial do evento, aceitando o convite feito pelo presidente da Federação de Motociclismo de Portugal, Manuel Marinheiro.

As primeiras inscrições, de mais de 300 participantes que pagaram um valor igual ao de 2024, tal como todos os entusiastas que, através do site do Portugal de Lés-a-Lés, se inscrevem para uma edição que contará com outras novidades no capítulo organizativo, como o inovador check-in digital no dia 7 de junho em Penafiel até à obrigação no respeito pelos horários nas partidas e nos diversos controlos ao longo do percurso. //



Guerra comercial UE/EUA ameaça setor motociclista

COM AS CRESCENTES TENSÕES COMERCIAIS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS E A UNIÃO EUROPEIA, A INDÚSTRIA MOTOCICLÍSTICA DE AMBOS OS LADOS DO ATLÂNTICO UNIU ESFORÇOS PARA APELAR À EXCLUSÃO DAS MOTOS DAS TARIFAS RETALIATÓRIAS. A PREOCUPAÇÃO CENTRAL RESIDE NOS IMPACTOS DEVASTADORES QUE AS MEDIDAS PUNITIVAS PODEM INFLIGIR A EMPRESAS, CONSUMIDORES E POSTOS DE TRABALHO.

AS INDÚSTRIAS motociclistas europeia e americana manifestaram profunda preocupação com a inclusão de motos nas contramedidas da Comissão Europeia contra as tarifas americanas sobre o aço e o alumínio. Em comunicado conjunto, os representantes do setor apelam a uma resolução negociada, alertando para os impactos negativos que as tarifas retaliatórias terão sobre empresas, consumidores e empregos em ambos os lados do Atlântico.

A decisão da Comissão Europeia de impor tarifas adicionais às motos de origem americana, em resposta às tarifas dos Estados Unidos sobre o aço e alumínio europeus, gerou forte reação na indústria do setor.

A partir de 1 de abril de 2025, motos americanas acima dos 500cc estarão sujeitas a uma taxa adicional de 50%. Além disso, uma proposta a aplicar na segunda fase da Comissão Europeia, com aplicação prevista para 13 de abril, sugere a inclusão neste imposto de todas as categorias de motos, mesmo abaixo dos 500cc, bem como motos elétricas.

"O setor motociclista na Europa e nos Estados Unidos está profundamente interligado, com fortes laços industriais e económicos", destaca o comunicado enviado à imprensa. "A aplicação de tarifas às motos corre o risco de perturbar empresas, prejudicar os consumidores e ameaçar empregos nos dois continentes, acrescenta".

Em vez de permitir que a situação se agrave, a indústria apela a uma solução negociada para o comércio transatlântico. "Ambos os lados querem um comércio

transatlântico justo e poder continuar a distribuir os seus produtos aos clientes apaixonados em toda a Europa e nos Estados Unidos" prossegue o comunicado.

Antonio Perlot, Secretário-Geral da Associação Europeia de Construtores de Motociclos (ACEM), declarou: "Embora reconheçamos a necessidade de uma resposta equilibrada às questões comerciais, as motos não devem servir para mais trazer danos colaterais. Como ninguém ganha em guerras comerciais, apelamos fortemente a um regresso à razão e a que ambas as partes cheguem a uma solução justa".

A ACEM vai responder à consulta pública da Comissão Europeia, instando à exclusão de todas as motos desta luta comercial. A indústria motociclistica espera que o apelo por uma resolução negociada seja ouvido, evitando assim um impacto negativo no setor. //



Montana XR5 510

~~6.399€~~

Agora 5.999€* + Desconto de 50% do valor do Kit Malas
(660€, do seu PVP oficial de 1.320€) até 31/03/2025.



Motor Bicilíndrico de 498 cc com 47 CV
Painel de Instrumentos TFT de 5" com conectividade mirroring
ABS desconectável em 3 modos
Modos de condução (Sport / Safe)
Suspensões KYB
Travões Nissin
Jantes de raios cruzados Akront
Pneus Metzeler Tourance Tubeless
Iluminação Full LED
Equipamento Adventure Premium Crash Bars, proteção do cárter e proteção de mãos de série
Cores ● Azul ● Vermelho ○ Preto ● Branco

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO MONTANA XR5 510

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA 

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



Pneu Continental TKC 80 comemora 40 anos

A MARCA ALEMÃ DECIDIU COMEMORAR ESTA IMPORTANTE EFEMÉRIDE DO SEU ICÓNICO PNEU QUE, AO LONGO DESTAS QUATRO DÉCADAS, CONTINUA A SER UMA ESCOLHA INCONTORNÁVEL PARA OS AMANTES DE AVENTURA, NUMA LÓGICA DE UM PNEU MISTO DO TIPO 50/50.

A APRESENTAÇÃO no Estoril, em 1985, foi numa popular, à data, Kawasaki KLR 600, mas isso foi há 40 anos. A Continental continua a fazer evoluir este popular pneu, conhecido pelo seu cardado típico e a boa relação entre comportamento e durabilidade, seja no asfalto ou no off-road.

Foi a escolha para o “Transdanubia Ride”, que ligava Munique, via Áustria, à República Checa e Eslováquia, até chegar à Hungria, durante os anos de 1994 and 1998.

Ewan McGregor e o seu colega e amigo Charley Boorman foi este modelo de pneu que utilizaram em 2004 para fazer “The Long Way Round”, uma aventura icónica, com muito off-road, por algumas das mais inóspitas estradas e trilhos do mundo. Foram 30.395 km’s em 115 dias épicos. Simplesmente imperdível.

No filme de 2012 MadMax – Road to Fury (Estrada da Fúria) em que a moto escolhida é um profundamente modificada pela Wunderlich BMW S 1000 RR, também os pneus escolhidos foram os TKC 80.

Estes exemplos mostram bem a aceitação e confiança que o pneu continua a merecer e a forma como a marca o continua a fazer evoluir.

Está atualmente disponível nas medidas dianteiras de 17, 18 e 21 polegadas e traseiras de 17 e 18 polegadas o que permite um vasto leque de utilizações e é modelo de lançamento em vários modelos de marcas como a BMW, KTM GasGas ou Husqvarna.

Campanha “On the Trail of a Legend”

Para melhor homenagear este pneu icónico a Continental, além de promover que os utilizadores do mesmo partilhem as suas experiências do mesmo nas suas redes sociais, decidiu ir mais longe.

Assim, a partir deste mês de março lança uma campanha em vários mercados devidamente selecionados: trata-se de uma edição limitada de produtos do aniversário do pneu.

Quem comprar um conjunto de pneus TKC 80 recebe uma prenda muito especial, onde estão vários acessórios para pneus e até um pequeno compressor.

Em termos práticos, será uma forma de ficar com uma recordação dos 40 anos deste pneu e de poder continuar a realizar grandes aventuras com a sua moto usando os TKC 80. //



530
hpe

NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

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

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

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

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO®

piaggio.pt



Ainda mais **EXCLUSIVA**

Duas novas configurações para quem quer uma Panigale V4 S ainda mais ágil e de alta performance na travagem. Novos detalhes estéticos e aerodinâmicos e jantes em fibra de carbono para a versão Carbon, aos quais se junta o exclusivo sistema de competição Front Brake Pro com discos de 338,5 mm na Carbon Pro.

A Panigale V4 S 2025, a sétima geração de Superbike da Ducati, é enriquecida com duas novas configurações destinadas a quem quer uma moto ainda mais exclusiva e de alto desempenho.

As duas versões Carbon e Carbon Pro melhoram a agilidade e o desempenho de travagem da Panigale V4 S e realçam a sua imagem de competição, enquanto oferecem uma importante vantagem económica em comparação com a compra individual de componentes.

A versão Carbon inclui jantes em fibra de carbono de cinco raios, homologadas para condução com condutor e passageiro, que reduzem o peso em 0,950 kg em comparação com as forjadas da Panigale V4 S, baixando o momento de inércia em 12% à frente e 19% atrás. Graças a estas jantes, a Panigale torna-se mais ágil nas mudanças de direção e melhora a tendência da moto para fechar a trajetória.

O acabamento também inclui guarda-lamas dianteiro e traseiro e um par de asas de perfil duplo em fibra de carbono, que melhoram a linha da Panigale V4 e elevam a economia total de peso para 1 kg.

A versão Carbon Pro acrescenta o exclusivo sistema de travagem dianteiro Front Brake Pro aos componentes da Carbon, composto por dois discos Brembo T-Drive com aletas com um diâmetro de 338,5 mm e uma espessura de 6,2 mm, que aumentam a potência de travagem e a consistência de desempenho.

Estes discos, utilizados pelos pilotos da Ducati na Corrida dos Campeões de 2024, são derivados dos discos de corrida usados no Campeonato do Mundo de Superbike nos circuitos mais exigentes, e fazem conjunto com as pinças Hypure™. Estas últimas vêm com um tratamento de anodização cor de titânio e um logótipo Brembo de grandes dimensões. Por fim, a bomba de travão dianteira é uma MCS 19.21 com ajuste remoto da posição da manete de travão, como as usadas em MotoGP e Superbike.

MAIS DETALHES E DATAS DE ENTREGA

As duas versões estão apresentadas em detalhe na secção dedicada do site [Ducati.com](https://www.ducati.com), e já podem ser selecionados no novo configurador, onde os entusiastas podem criar a sua própria Panigale V4 S de acordo com as suas preferências. Podem depois enviá-la ao seu concessionário de confiança para obter um orçamento, ou fotografá-la

virtualmente em Full-HD para guardar a imagem no computador ou smartphone ou para a partilhar com a sua comunidade.

As entregas da Panigale V4 S com acabamento em carbono começarão em junho em Itália e os preços não são conhecidos. //



LUXO

E EXCLUSIVIDADE

A fabricante francesa de motocicletas exclusivos de luxo, Midual, revelou a sua mais recente criação: a Midual Quintessence.



A prestigiada fabricante francesa de motos de luxo, Midual, apresentou recentemente a sua mais recente obra-prima: a Midual Quintessence. Esta edição extremamente limitada, com apenas três unidades produzidas, eleva os padrões de exclusividade e requinte no mundo das duas rodas.

A Midual Quintessence é uma evolução do já exclusivo modelo Type 1, mantendo a essência artesanal que caracteriza a marca. Cada moto é meticulosamente construída à mão em Anjou, França, refletindo mais de 30 anos de experiência e paixão dedicados à engenharia de precisão e design sofisticado.

O que realmente distingue a Quintessence são os seus pormenores estéticos e de acabamento. O quadro monocoque de alumínio apresenta um polimento espelhado, no qual foram necessárias aproximadamente 1.000 horas de trabalho manual para ser concluído, conferindo à moto uma aparência deslumbrante. Detalhes como o assento em couro laranja e um painel de instrumentos analógico personalizado reforçam o compromisso da Midual com a excelência artesanal e o design sofisticado.

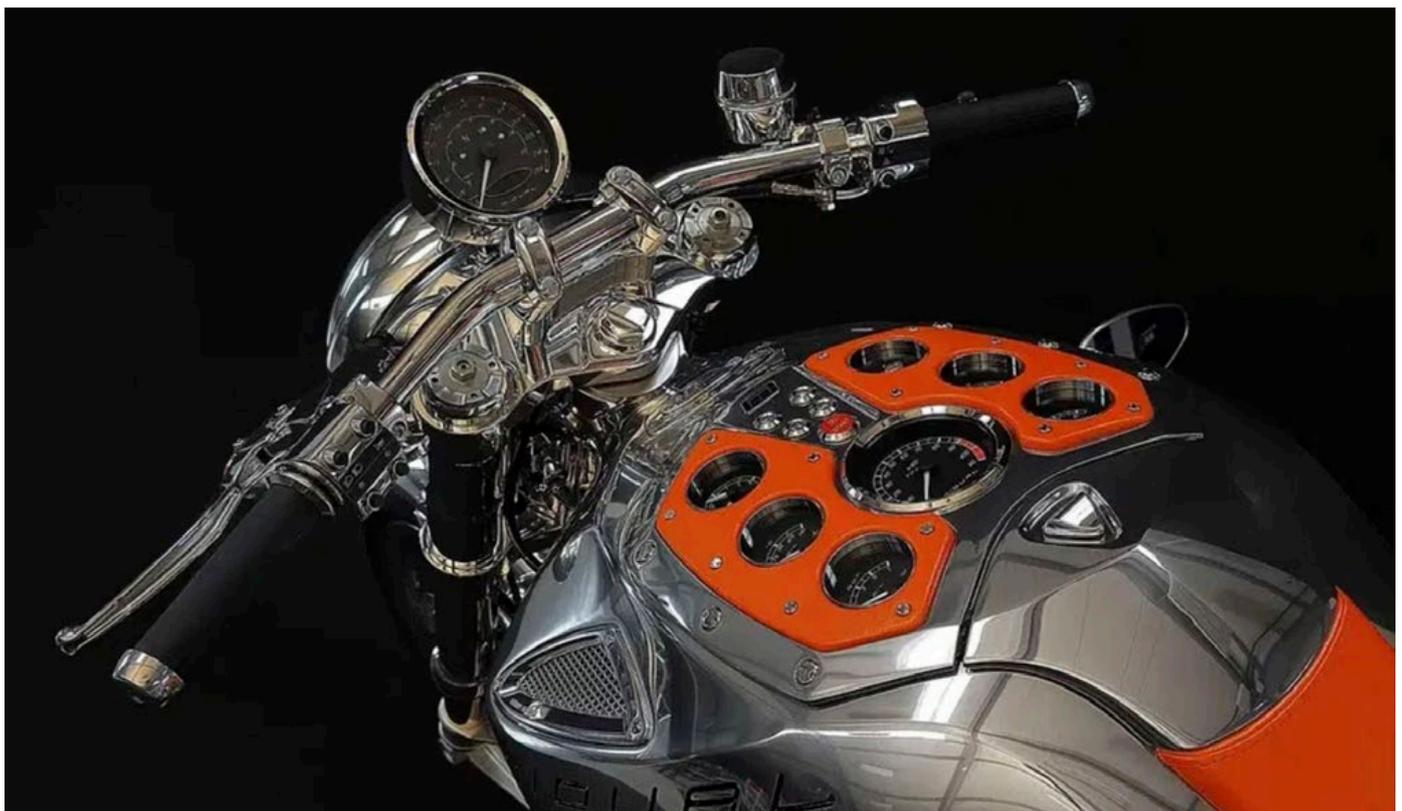
A Quintessence mantém a configuração única do motor: um bicilíndrico plano de 1.036 cc, inclinado

a 25° com o cilindro frontal apontando para baixo, resultando numa potência de 100 cv e um binário de 102 Nm. Esta disposição contribui para um centro de gravidade baixo e uma distribuição de peso equilibrada, com o intuito de oferecer uma boa experiência de condução.

O quadro monocoque em liga de alumínio de parede dupla atua como depósito de combustível e estrutura principal, garantindo rigidez estrutural e leveza. A suspensão dianteira é composta por uma forquilha Öhlins FGRT de 43 mm de diâmetro com um curso de 120 mm, enquanto a traseira utiliza um sistema cantilever com um amortecedor Öhlins TTX 36 e um curso de 120 mm. Os travões dianteiros contam com duas pinças Brembo de 4 pistões em discos flutuantes de 320 mm.

Apresentada pela primeira vez ao público no salão Rétromobile 2025, em Paris, a Midual Quintessence capturou a atenção de entusiastas e colecionadores de todo o mundo. Com um preço que certamente supera os €170.000 do modelo Type 1, esta obra-prima francesa destina-se a um grupo seletivo de aficionados por motos que procuram o auge do luxo e da exclusividade sobre duas rodas.

Para mais informações sobre a Midual Quintessence e outros modelos da marca, visite o site oficial da Midual. //





Pedro Pereira

Só ando de moto em dois locais, na estrada e fora dela

Para que servem os semáforos em Portugal?

Nos últimos tempos estamos a assistir a um fenómeno novo: o total desrespeito pela sinalização luminosa, algo a que não estávamos habituados! Além de ser ilegal é também perigoso e já se começa a verificar até mesmo fora dos grandes centros urbanos.

Como sabemos, a sinalização luminosa destina-se a regular o trânsito de veículos e peões, sendo constituída por um sistema de três luzes circulares, não intermitentes, com as cores vermelha, amarela e verde.

O Código da Estrada, em especial o Artigo 69.º - Sistema principal de luzes, é bem claro:

a) Luz vermelha - passagem proibida: obriga os condutores a parar antes de atingir a zona regulada pelo sinal;

b) Luz amarela - transição da luz verde para a vermelha: proíbe a entrada na zona regulada pelo sinal, salvo se os condutores se encontrarem já muito perto daquela zona quando a luz se acender e não puderem parar em condições de segurança; obriga os condutores que já estiverem dentro da zona protegida a prosseguir a marcha;

c) Luz verde - passagem autorizada: permite a entrada na zona regulada pelo sinal, salvo nas condições previstas no n.º 1 do artigo 69.º do Código da Estrada.

Porém, a realidade nua e crua está a revelar-se diferente, mesmo sabendo que, no caso concreto do desrespeito pela obrigação de parar imposta pela

luz vermelha, constitui contraordenação muito grave. Pode ser punida com sanção acessória de inibição de conduzir e até constituir crime.

SITUAÇÃO ATUAL

Depois de tantas situações vistas in loco, parece que a nova ordem é bastante distinta:

a) Luz verde – passagem autorizada, sempre o mais rápido possível;

b) Luz amarela – o mesmo que anterior, mas se der para ser ainda mais rápido... melhor!

c) Luz vermelha – abrandar e, eventualmente, parar. Também é possível iniciar a marcha antes da luz verde. Há pouco tempo estava parado num semáforo e, como habitual quando ando de moto, tento arrancar rapidamente

para me distanciar dos automobilistas e foi o que fiz quando a luz do semáforo ficou verde. Porém, apareceu um automóvel que não respeitou a sinalização e não me abalroou por centímetros! Com o susto até deixei a moto ir abaixo! Exemplos destes e de acidentes rodoviários desta natureza começam a ser comuns e a comprometer a segurança rodoviária. Os motociclistas, peões e ciclistas são particularmente vulneráveis.

Porque está isto a acontecer? Será um fenómeno importado? Será falta de formação, de civismo ou de fiscalização das autoridades competentes? Um pouco de tudo isto? //



4 ANOS DE
GARANTIA
4 Ever Ducati

Nova Panigale V2

A mais leve da história

A Ducati Panigale V2 redefine o conceito de leveza e performance nas motos desportivas. Com um motor de apenas 54 kg, o mais leve da história da Ducati, e 17 kg a menos que a sua antecessora Panigale V2, esta obra prima de Borgo Panigale foi desenhada do zero, garantindo uma experiência de condução sem igual. O seu motor V2 de 890 cc, leve e potente, oferece 120 CV que, combinados com o seu chassis moderno e a sua ergonomia otimizada, permitem ao piloto desfrutar de uma performance de circuito em cada curva na estrada. A Panigale V2 não é apenas rápida, mas também, com o seu equilibrado design, transmite um equilíbrio perfeito entre agressividade e elegância. Com tecnologia e eletrónica de última geração, cada viagem é uma mostra de pura emoção, controlo e conforto. A Panigale V2 é a derradeira moto desportiva para quem procura superar os seus próprios limites, com a essência indiscutível da Ducati.

Garantia de 4 anos com quilometragem ilimitada. Versão de 35 kW disponível.

Cilindrada 890 cc | Potência 120 CV @ 10,750 rpm | Peso a seco 179 Kg | Altura do assento 837 mm.
Consumo 5,3l/100 km | Emissões CO2 123 g/km





EM EQUIPA que ganha...

BMW R 1300 GS ADVENTURE

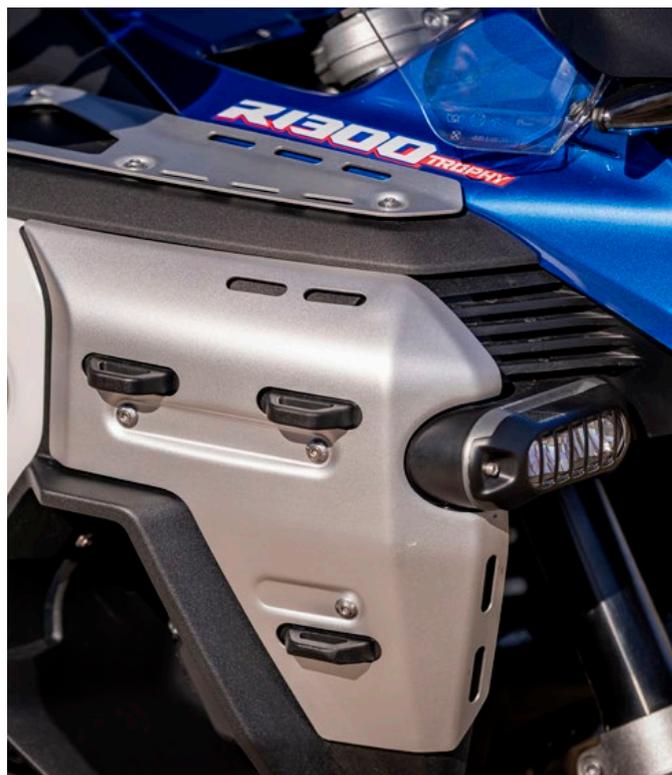
Não será bem um teste, antes um confronto com o passado: Será a nova GSA melhor que a versão anterior?

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** LUÍS DUARTE



» Galeria de fotos aqui





"ESTETICAMENTE, MAIS DO QUE NUNCA, A GS ADVENTURE PODE SER VISTA COMO UM MODELO INDEPENDENTE "

Este foi o meu primeiro contacto com a nova GSA 1300. Depois de muita estrada feita com as versões anteriores da icónica aventureira bávara, que muito prazer me deram, tinha imensa curiosidade em testar esta nova versão. Isto porque, depois de ter andado com a "pequena" R1300GS, já desconfiava que a nova GSA não ia ser apenas uma ligeira evolução das versões anteriores. A GS tinha-se revelado muito mais desportiva, mais compacta e mais ágil que a sua antecessora, consequentemente mais exigente e divertida em termos de condução. E a curiosidade aumentou!

Felizmente a unidade do parque de imprensa da BMW Motorrad que me foi disponibilizada para este contacto estava equipada, não com a nova caixa de velocidades automática ASA (Automated Shift Assistant), mas com uma caixa de velocidades

de accionamento convencional, com quickshifter, o que me permitiu fazer uma comparação ainda mais concisa. Como tal, com malas, bagagem e passageiro, fiz-me às retorcidas estradas do Alto Alentejo raiano para saciar a minha curiosidade.

Esteticamente, mais do que nunca, a GS Adventure pode ser vista como um modelo independente, em vez de uma simples variante da GS base. Sim, ambas partilham imensos componentes mecânicos sob a carenagem, mas agora a postura e o estilo divergem ao ponto de, embora apresentem a mesma imagem de família, nunca sejam confundidas uma com a outra.

Carregada de tecnologia e soluções práticas e inteligentes, a R 1300 GS Adventure eleva a fasquia em relação à sua antecessora em praticamente todos os parâmetros, pelo que provavelmente será a moto que irá dominar os gráficos de vendas em 2025. No entanto, talvez não com a mesma clientela. >>

1300 CC
145 CV
PREÇO SOB CONSULTA

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"TAL COMO A SUA ANTECESSORA, APRESENTA
UM **EQUILÍBRIO INCRÍVEL** EM MANOBRA
A BAIXAS VELOCIDADES"

Isto porque até agora a GSA era conhecida por "quase andar sozinha", por ser um verdadeiro "sofá com vista para a paisagem" e uma bênção para os menos hábeis na condução, permitindo andamentos rápidos sem grande dificuldade, graças a uma ciclística extremamente condescendente. Mesmo com passageiro e carga, a GSA tem sido, durante anos, uma das motos favoritas de quem pretendia ou sonhava fazer grandes viagens, independentemente da sua propensão aventureira ou nível de experiência.

Com a nova 1300 GSA, o caso muda de figura. Apesar de na ficha técnica a diferença até nem parecer ser significativa, a verdade é que aos seus comandos encontramos uma moto substancialmente diferente, mais rápida, mais ágil

e mais reativa, que além de parecer mais pequena é também muito mais desportiva em todos os aspetos.

Tal como a sua antecessora, apresenta um equilíbrio incrível em manobra a baixas velocidades, mesmo com a elevada altura do assento e o peso em ordem de marcha que se aproxima da marca dos 300kg quando está completamente abastecida e carregada com acessórios e bagagem.

Mas o motor, que mantém o sistema de variação de admissão (Shift Cam), revela-se bastante diferente graças sobretudo a um acréscimo de cilindrada de 46cc, uma maior taxa de compressão (13.3:1 contra 12.5:1), pistões de curso mais reduzido, consequência de uma nova cambota, >>>

RST

2025

COLLECTION

ADVENTURE TOURING



DISPONÍVEL AGORA



#TRUSTISEVERYTHING

DESCUBRA EM [RST-MOTO.COM](https://www.rst-moto.com)



"A R 1300 GSA É MUITO CONFORTÁVEL E ESTÁVEL QUANDO CONDUZIDA DE FORMA INTENSA, GRAÇAS À SUSPENSÃO SEMI-ACTIVA ATUALIZADA"

e com um maior diâmetro dos cilindros, que deixou espaço para válvulas maiores, de 44 em vez de 40 mm na admissão e 35,6 em vez de 34 mm no escape, potenciadores de uma melhor "respiração", com uma consequente maior facilidade de subir de rotação.

Estas alterações, além de um emagrecimentos de 3.9 kg, proporcionam ainda mais 9cv de potência à mesma rotação (7.750 rpm) e mais 6 Nm de binário a um regime 250rpm mais elevado que a versão anterior, cifrando-se num total de 149 Nm às 6,500 rpm. Contudo, e mais importante ainda, é que na faixa entre as 3.600 e as 7.800 rpm, estão constantemente disponíveis uns impressionantes 130 Nm, que tornam a condução bastante descontraída, sem necessidade de mudanças de caixa frequentes, e permitindo acelerações nitidamente mais contundentes. No entanto, o som do escape não pode ser considerado a coisa mais melodiosa do mundo, tendo perdido a nota rouca e grave, sendo agora mais metálica, pouco rítmica e substancialmente menos agradável. Pelo menos com o escape de origem.

Outro fator importante para a diferença no desempenho dinâmico da nova GSA é a caixa de velocidades, agora recolocada na parte inferior do motor, contribuindo para uma maior centralização de massas. Tal como na sua antecessora, o seu accionamento não deslumbra mas também não desilude, notando-se no entanto uma melhor resposta do quickshifter.

A grande diferença assenta sobretudo nas pequenas alterações de geometria da ciclística e centro de gravidade, já que em termos de dimensões, potência e electrónica os valores





TESTE *BMW R 1300 GS ADVENTURE*

mantêm-se semelhantes.

E como a geometria da ciclística é o fator mais importante que influencia o comportamento de um veículo de duas rodas, a sensação de condução que a nova 1300 oferece é bastante diferente da que caracterizava as versões anteriores, necessitando de mais atenção e controlo ao enrolar o punho e nas mudanças de direção.

Dito isto, a R1300 GSA é muito confortável e estável quando conduzida de forma intensa, graças à suspensão semi-activa atualizada e às alterações já referidas. Dinamicamente é ainda mais excitante a velocidades mais elevadas, seja em reta, em curva ou sob travagem, com a transferência de massas muito controlada. É também muito rápida, permitindo andamentos verdadeiramente intensos, equilibrada, brindando o motociclista com mudanças de direção rápidas e curvas desenhadas a compasso, e segura, promovendo uma sensação de confiança muito elevada. A proteção aerodinâmica é boa, com um ecrã pára-brisas que se revelou menos causador de turbulência ao nível do capacete. O painel de instrumentos é grande, bem organizado e extremamente legível, mas aposto que muitos queriam era ver instalado o mesmo painel da irmã "RT".

Esteticamente deixou-me bastante convencido

desde que a vi ao vivo pela primeira vez, na EICMA 2024, com a sua pose nitidamente germânica, ameaçadora e robusta! Afinal uma BMW distingue-se não por ter linhas agradáveis mas sim por ter uma presença intimidante, de quem "não brinca em serviço"!

Se vai replicar o sucesso de vendas da sua antecessora é ainda uma grande incógnita, mas os motociclistas que apreciam andamentos rápidos em estradas retorcidas de montanha, se chegarem a testá-la, vão ficar admirados com as suas prestações. Já aqueles mais cautelosos, que apreciam mais a paisagem do que as sensações fortes, esses é que talvez fiquem com dúvidas!

Pela minha parte, com a meteorologia a permitir apenas um dia para testar, filmar e fotografar o trabalho que aqui lhe apresento, ficaram a faltar horas para poder saciar completamente a minha curiosidade. Espero brevemente poder voltar a sentar-me aos seus comandos e partir para uma pequena viagem, a solo, sem pressas, motivos ou destino, apenas a desfrutar desta pequena maravilha da tecnologia teutónica, até para a poder comparar, nas mesmas circunstâncias com as rivais, sobretudo uma de origem transalpina que insiste em não me sair da memória e me deixa, para já, com o coração dividido. //

EQUIPAMENTO

Capacete Arai Tour X5

Casaco RST Maverick Evo

Calças RST Maverick Evo

Luvvas RST Adventure-X

Botas RST ADVENTURE-X MID



J2 A ÚLTIMA EVOLUÇÃO



SCHUBERTH



www.goldenbat.pt



Capacete DFP Jet



SEGURO: Homologação ECE 22.06



SILENCIOSO: 88 db(A) a 100 KM/H



SMART: pré-cabado para o sistema de comunicação SC plug & play



DUAL PURPOSE: Configuração Jet graças à proteção do queixo fácil de remover

DE ÁGUA na boca



MORBIDELLI T1002VX

A apresentação europeia desta nova Big Trail deixou-me água na boca. A meteorologia não ajudou. Ficou a faltar alcatrão seco, e uns raios de sol, para poder avaliar melhor esta novidade Italo-Chinesa. Mas abriu-me o apetite para um próximo contacto.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"BONS ACABAMENTOS, BOA ERGONOMIA, BEM EQUIPADA, LINHAS ATRATIVAS E UM POSTO DE CONDUÇÃO CONFORTÁVEL E DESAFOGADO"

As primeiras impressões foram positivas. A Morbidelli apostou forte neste modelo. Bons acabamentos, boa ergonomia, bem equipada, linhas atrativas e um posto de condução confortável e desafogado, a par com diversas mordomias, deixaram-me efectivamente com água na boca para poder ficar a saber até que ponto é que o reduzido preço desta Morbidelli T1002VX é uma verdadeira pechincha! Porque apesar de o contacto que tive com ela ter sido bastante escasso, revelou um grande potencial.

A marca do grupo Keeway (que também detém as marcas Benelli e Benda) com sede em Xangai, valendo-se de um motor de 997 cm³ com dois cilindros em "V" a 80° (estreado na estonteante cruiser Morbidelli C1002V) que oferece um elevado binário disponível desde baixa rotação,

mantendo-se vivo até debitar 87,2 cv às 7500 rpm, criou a base para uma "Papa Quilómetros" que permite andamentos vivos mesmo com bagagem ou passageiro.

Para mais, conta com ajudas eletrónicas avançadas como o sistema Bosch ABS Pro, e acelerador "Ride-by-wire" disponibilizando quatro modos de condução que ajustam a entrega de potência, a intervenção do ABS e do Controlo de tração.

No modo Standard, a potência máxima é reduzida para 75%, ideal para uso diário, o ABS e o CBC (Corner Brake Control), tal como o Controlo de Tração (TCS) estão ativos para maior estabilidade.

Em modo Sport o motor debita a potência máxima, a resposta do acelerador é mais rápida e o controlo de tração é desativado para uma condução mais agressiva.

No modo Rain a entrega de potência é reduzida para melhorar a tração em superfícies molhadas, e o ABS e o TCS ficam muito mais sensíveis. >>>

997 CC
87,2 CV
9 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"NO MODO RAIN A ENTREGA DE POTÊNCIA É REDUZIDA PARA MELHORAR A TRAÇÃO EM SUPERFÍCIES MOLHADAS.."

Em modo Off-Road a resposta do acelerador é mais brusca, mas com a potência máxima reduzida, enquanto o ABS e o TCS são desativados. No entanto, em modo Rain a eletrônica torna-se bastante castradora, e apesar das más condições encontradas, acabei por nunca o usar, preferi o modo Standard que se mostrou extremamente competente para ultrapassar os desafios impostos pelas condições meteorológicas, permitindo ritmos interessantes com elevada segurança, graças à suave resposta do acelerador.

A suspensão, assinada pela Kayaba e ajustável em ambos os eixos, apresenta-se firme, quase desportiva, com uma forquilha invertida de 43mm de diâmetro e um curso de 184mm, e com a traseira a usar um mono-amortecedor com pro-

link oferecendo um curso de 77,4mm num braço oscilante em alumínio.

A travagem, a cargo de material JJuan, conta com discos de 320mm e pinças de 4 pistões de instalação radial na frente e um disco de 260mm com pinça simples na traseira, revelando-se forte e doseável, beneficiando ainda do excelente desempenho dos pneus Pirelli Scorpion Rally que deixam brilhar o cornering ABS.

Jantes raiadas tubeless de 17 polegadas atrás e 19 polegadas na frente, ecrã pára-brisas facilmente regulável em altura, punhos e assento aquecidos, manetes reguláveis, comandos retroiluminados, cruise control, espelhos retrovisores firmes e com boa visibilidade, proteções de punhos, de cárter e de carenagem, cavalete central, tomada USB, >>



**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



tomada de 12V e um painel de instrumentos TFT a cores de 7 polegadas com alta luminosidade, são mordomias que muito se agradecem, sobretudo nas grandes viagens.

Em termos de segurança, a região da Emilia Romagna, nos arredores de Bolonha, ajudou a comprovar o excelente desempenho geral da T1002VX, graças ao piso molhado das retorcidas estradas, extremamente degradado e sujo, com muitas obras e desabamentos frequentes, por onde fui levado no teste da apresentação europeia que a marca recentemente proporcionou aos media especializados.

Em termos de conforto a nova Morbidelli também não desiluiu. A proteção aerodinâmica é boa e a suspensão, apesar de alguns colegas jornalistas se terem queixado de alguma dureza (talvez por serem mais leves que eu) a mim não me molestou. Até mesmo o assento foi bastante simpático com o fundo das minhas costas, mesmo quando as rodas tragavam buracos e ressaltos de dimensões respeitáveis.

No entanto nem tudo são rosas para os mais puristas. Não que sejam defeitos, antes pequenas irritações, há fatores que a Morbidelli pode rever para tornar esta máquina ainda mais competitiva e apetecível. Primeiro, a questão dos modos de condução que não podem ser alterados em andamento. A moto tem mesmo que estar parada para que estes possam ser definidos. Desligando a chave, será necessário voltar escolher outro modo, se não se pretender continuar em modo Standard.

A regulação de altura do ecrã pára-brisas, apesar de simples, também deve ser feita com a moto parada, já que necessita das duas mãos em simultâneo para o seu reposicionamento. Também a regulação da pré-carga do amortecedor traseiro podia ser mais fácil, com a instalação de um regulador remoto. Apesar de a caixa de velocidades ser suave e precisa, e de a embraiagem deslizante de comando hidráulico ser extremamente leve, a Morbidelli T1002VX não tem quickshifter, nem como opcional, o que podia elevar ainda mais a experiência de condução. Felizmente o bom escalonamento da caixa de velocidades e a grande disponibilidade de binário não exigem muitas passagens de caixa.

O peso de 265 quilos (em ordem de marcha e com as malas incluídas) nota-se apenas em manobra, mas é facilmente contornável pela





TESTE MORBIDELLI T1002VX

razoável altura do assento ao solo que, para estaturas superiores a 1,75 metros, permite apoiar confortavelmente ambos os pés no chão. Relativamente a autonomia, o depósito de combustível com capacidade para 20 litros e um consumo a rondar os 6 litros/100km em ritmos pouco aconselháveis para mototurismo, é suficiente para paragens de reabastecimento a intervalos superiores a 300 quilómetros.

Não sendo uma moto específica para um fora de estrada radical, apesar da posição de condução em pé ser bastante boa e de as peseiras de borracha poderem ser facilmente convertidas para maior aderência, está limitada pela dureza, pouco curso das suspensões e pela altura livre ao solo (150mm). No entanto, a escolha de pneus indica que se deve esperar um comportamento bastante honesto em estrada de terra, algo que infelizmente não pude experimentar apesar de, durante os cerca de 150 quilómetros feitos nesta apresentação, ter enfrentado asfalto tão molhado, degradado e sujo, que era igualmente exigente.

A experiência de condução é extremamente agradável, com uma grande sensação de controlo e uma grande disponibilidade do motor,

beneficiando da ausência de vibrações aberrantes, da agradável nota de escape, do acelerador bem doseável, da boa precisão da direção e facilidade de inserção em curva, da excelente estabilidade e até das suas linhas agradáveis, com pormenores bastante cuidados.

Nem sequer falta conectividade 4G integrada e a App Morbidelli Connect que oferecem a possibilidade de definir lembretes de manutenção, receber notificações de qualquer movimento não autorizado da moto (funcionalidade que também permite o rastreio em caso de perda ou roubo, proporcionando aos motociclistas um nível adicional de segurança).

Tudo somado, justifica a apreciação positiva que faço desta moto, e do esforço que a marca demonstrou ao produzir um conjunto tão completo, mas sem entrar em excessos que penalizassem o custo de produção. Como disse no início, deixei-me com água na boca para poder fazer mais quilómetros com ela. O seu preço, comparado com a concorrência mais direta, permite que sobre muito dinheiro para muitos e muitos quilómetros a rolar. Um argumento imbatível, na minha perspectiva! //

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert C5

Blusão IXON Ragnar

Calças IXON Ragnar

Luvras IXON MS LOKI

Botas TCX Climatrek Surround GTX





SCHUBERTH



E2 CARBON

A ESTABELECEM NOVOS LIMITES

SEGURO: Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)

INTELIGENTE: Preparado para receber o sistema de comunicação plug & play Schuberth SC2 com tecnologia MESH 2.0

CONFORTÁVEL: Conforto incomparável graças aos seus forros customizáveis e sem costuras, com certificação OEKO-TEX® 100

VERSÁTIL: Pala ajustável e fácil de remover, para o melhor desempenho dentro e fora de estrada.



goldenbat.pt



Os clássicos SÃO INTEMPORAIS

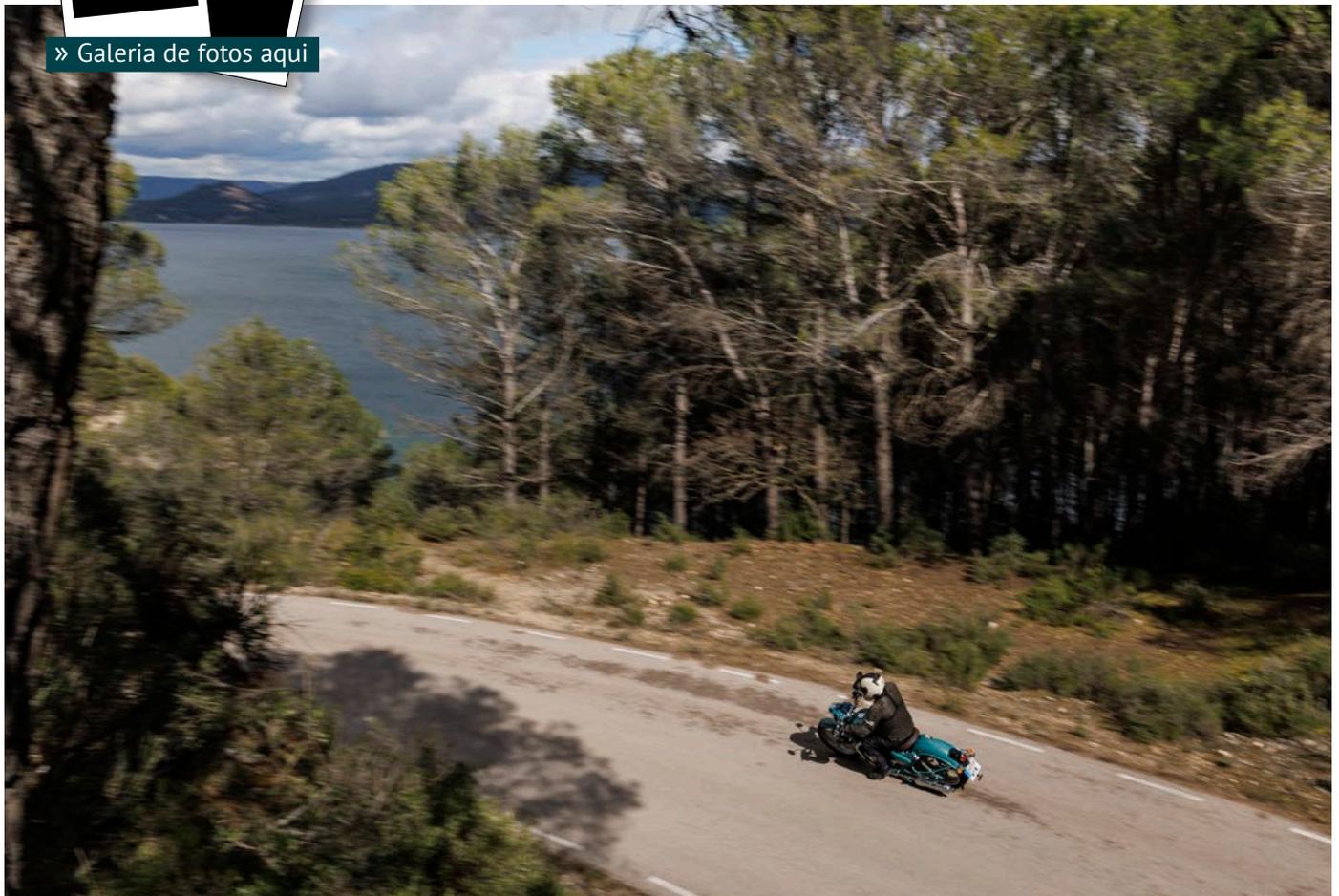
ROYAL ENFIELD CLASSIC 650 TWIN

Numa recente deslocação a Espanha, mais precisamente à histórica cidade de Alcalá de Henares, terra natal de Miguel Cervantes, tivemos oportunidade de testar a novíssima Royal Enfield Classic 650 Twin, que já se encontra à venda nos diferentes concessionários da marca no nosso país.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Marca



» Galeria de fotos aqui





"O BICILÍNDRICO DE 648CC JÁ É UM NOSSO CONHECIDO, SENDO REFRIGERADO A AR/ÓLEO E TEM APENAS DUAS VÁLVULAS POR CILINDRO"

Trata-se de uma pura Classic, bem na sequência estética a que a marca nos habituou desde meados do século passado e que tem nesta 650 muito mais do que apenas uma versão "revista e aumentada" da popular Royal Enfield Classic 350, que também foi renovada para 2025.

MUITO MAIS QUE UMA CLASSIC 350 COM ESTERÓIDES

Numa primeira impressão saltam facilmente à vista as muitas semelhanças com a Classic 350. O mesmo estilo vintage e o bom gosto clássico, um depósito em formato de gota, os guarda-lamas arredondados, a profusão de cromados ou a possibilidade de circularmos com apenas um assento são denominadores comuns.

Porém, a Classic 650 Twin tem diferenças para

a 350 que vão para além de um motor com quase o dobro da cilindrada ou de um aumento de peso que se cifra agora nos 243 kg em ordem de marcha, que fazem parecer anoréticos os 195 kg de peso da Classic 350.

As duas longas saídas de escape, uma por cilindro, são um elemento nitidamente diferenciador e causam um impacto visual muito forte. Só é pena o seu som estar tão castrado, mas as normas assim o exigem.

A nova suspensão é agora composta por uma forquilha Showa de 43 mm (41 mm na 350) e novos amortecedores traseiros, com regulação da pré-carga e um curso de 90 mm.

Esta suspensão provou ser uma escolha acertada para uma moto deste perfil e o conjunto acaba por ser bastante equilibrado e permitir uma condução mais dinâmica do que o previsto. O facto de o centro de gravidade estar muito baixo permite abordar as curvas de forma mais entusiasmada e ir alisando o alcatrão com os avisadores dos largos e cómodos poisa-pés. >>

648 CC
47 CV
DESDE 6 887 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O BINÁRIO MÁXIMO DE 52,3 NM É ATINGIDO ÀS 5650 RPM, MAS O MOTOR COMEÇA A REVELAR-SE BEM ANTES DISSO"

OUTROS DESTAQUES

O bicilíndrico de 648cc já é um nosso conhecido, sendo refrigerado a ar/óleo e tem apenas duas válvulas por cilindro, privilegiando os baixos e médios regimes, como se quer numa moto deste perfil. Este motor também equipa as Royal Enfield Continental GT, Interceptor 650, Shotgun 650, Bear 650 e Super Meteor 650 e aqui mostra todo o seu esplendor, conjugando-se muito bem com a ciclística e até as suas seis velocidades, bastante curtas, ajudam nesse quesito.

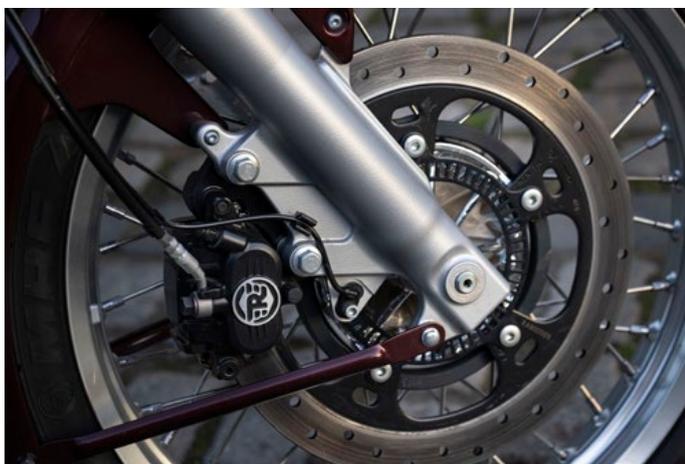
O binário máximo de 52,3 Nm é atingido às 5650 rpm, mas o motor começa a revelar-se bem antes disso, sendo possível circular em baixa rotação praticamente sem queixas do motor. Um conta-rotações não é essencial neste modelo, mas iria ajudar ainda mais a desfrutar da condução, sobretudo para quem tem menos experiência. Já o seu regime máximo de potência, 47 cv às 7250 rpm, surge numa fase em que o motor já vai nitidamente em esforço e pouco mais tem para oferecer.

Os consumos homologados são de 4,6 litros por

cada 100 km e representam um valor algo elevado, a que não é alheio o peso do conjunto e a uma arquitetura de motor que favorece a simplicidade e robustez. Numa condução normal os 14,8 litros do depósito devem permitir próximo de 300 km de autonomia.

Ao nível do painel de instrumentos, a Classic 650 disponibiliza imensa informação, conjugando de forma harmoniosa o analógico e o digital, mas obrigando o olhar a desviar-se da estrada para aceder às diferentes informações. Um mostrador principal de formato arredondado e totalmente analógico, mostrando a velocidade em quilómetros e milhas e algumas luzes avisadoras. Mais próximo de nós existe um de formato quadrado com informação digital do odómetro, velocidade, nível de combustível, entre outros e do lado direito existe ainda um circular com a função de relógio e navegação (tripper). Todos têm um remate cromado à volta, incluindo a chave de ignição, que fica posicionada à esquerda. De referir ainda a muito útil tomada USB-C, mas que está meio escondida no guidador. Poderia >>





ter sido encontrada uma solução mais prática, sem comprometer a estética do modelo.

A iluminação em LED casa muito bem com o formato circular dos faróis à frente e atrás, mas os piscas, circulares, têm lâmpadas incandescentes, reforçando o aspeto clássico e até algo conservador do modelo.

ERGONOMIA DE CLÁSSICA, MAS COM SOLUÇÕES MODERNAS

Toda a ergonomia da Classic 650 foi alvo de um cuidadoso estudo e atenção, tal como fica bem patente pela reduzida altura do assento ao solo (800 mm), perfeita para motociclistas de menor estatura que, certamente, vão apreciar a sua manobrabilidade seja com a moto à mão ou a baixas velocidades.

Os assentos são dois, perfeitamente separados, e é possível usar apenas o do condutor. Em termos práticos a moto é vendida com ambos, mas numa lógica mais hedonista a estética sai beneficiada com apenas um, sobretudo na versão Black Chrome que mostra todo o esplendor do longo guarda-lamas traseiro cromado.

A opção intermédia passa por retirar o assento traseiro, mas manter o sub-quadro, que pode até

"A ILUMINAÇÃO EM LED CASA MUITO BEM COM O FORMATO CIRCULAR DOS FARÓIS À FRENTE E ATRÁS, MAS OS PISCAS, CIRCULARES, TÊM LÂMPADAS INCANDESCENTES, REFORÇANDO O ASPETO CLÁSSICO"

servir como suporte de carga (rack). É uma escolha pessoal, mas na nossa perspetiva o maior encanto reside em circular apenas com o do condutor, sendo que o processo de montagem ou desmontagem pode ser feito em casa e sem grande complexidade, embora implique ferramentas.

Destaque também para o guiador largo, mas sem exageros, convidando a uma condução relaxada. Existe no extenso catálogo de acessórios a possibilidade de trocar os poisa-pés por outros extra-largos e de uma estética magnífica, mas em que os respetivos avisadores roçam no asfalto ainda com mais facilidade.

Na Royal Enfield encontramos uns pneumáticos nitidamente estradistas que envolvem jantes raiadas de 19 e 17 polegadas e ajudam a um maior dinamismo na condução, mesmo acima do previsto.

Na frente, o pneu é um convencional 100/90-19, e o sistema de travagem consiste num disco de 320 mm com pinça flutuante de duplo pistão, capazes de travagens fortes e progressivas.

Atrás somos presenteados com um pneu de medida 140/70 R18, que muito contribui para a agilidade, e na travagem temos um disco de 300 mm, com pinça flutuante de duplo pistão. Ou seja, os travões de clássico não têm nada e estão perfeitamente à altura

de todo o conjunto. Mesmo o ABS não é demasiado notado, o que só melhora a experiência de condução.

NOTAS FINAIS

A Classic 650 Twin vai seguramente fazer furor no mercado pois é uma moto ideal para belos passeios de forma descontraída, ou para uma utilização casual e diária ou ainda para momentos especiais, como participar no Distinguished Gentlemen's Ride.

Já está disponível no nosso país em três esquemas cromáticos bem diferenciados e muito atrativos, o que pode causar dificuldades no momento da escolha:

- **Black Chrome** (escolha mais clássica e com mais cromados à vista, conjugados com preto) - 7.187 €
- **Teal** (perfeita para quem não pretende ficar incógnito, apostando numa cor verde-azulado) - 6.987 €
- **Vallam Red** (conjugua uma tonalidade de vermelho e branco, de forma muito harmoniosa) - 6.887 €

Tudo somado, a Royal Enfield Classic 650 Twin vai surpreender muita gente e foram os próprios representantes da marca que assumiram ter boas expectativas relativamente à aceitação do modelo por parte dos motociclistas. Da nossa parte somos levados a concordar. //

EQUIPAMENTO

Capacete Icon Variant Pro

Blusão Merlin Hixon

Luvas Alpinestars Crestone Gore-Tex

Calças Ixon Summit 2

Botas Icon Stormhawk





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Pequena Malagueta

Agora que o sol volta a brilhar e os dias ficam maiores, a chama de aventura acende-se dentro de nós, estimulando a ligar o motor e partir estrada fora. A magia dos dias ensolarados, repleta de música ao ar livre, risadas entre amigos e discussões acaloradas sobre qual é a melhor moto para viajar ou simplesmente, para dar aquele passeio de fim de semana.

Todos nós temos sonhos audaciosos, e à medida que o bom tempo se aproxima, o coração dispara, com a expectativa em novas viagens.

Os pensamentos fervilham: este ano é que é!

Como mencionei em crónicas anteriores, a viagem que estou a preparar para este ano centra-se numa pequena, mas destemida, Honda NX 250, de 1992. Mas a emoção não fica por aí! A pequena Dominator estava a precisar de atenção, exigia mimos e, acima de tudo, adaptações. Além de uma revisão cuidada, foi necessário fazer racks, novas cablagens, ajustes na direção e mudanças nos poisa-pés para off-road, e uma infinidade de outras pequenas modificações.

Como se costuma dizer, todas as viagens começam com o plano, mas, este ano, não bastou apenas sonhar; foi preciso arregaçar as mangas e preparar a máquina. Durante seis meses, cada fim de semana tornou-se numa aventura: soldar, moldar, pintar, criar.

Quando idealizei este desafio, não fazia ideia das dificuldades que encontraria pela frente, mas também da imensa felicidade que isso me traria. É como ver o sonho ganhar vida a cada parafuso. Mas nada disso acontece sem ajuda; o trabalho é por vezes complexo e precisa de competências que eu não tenho, mas também algumas que tive a sorte de desenvolver.

Hoje, posso afirmar com orgulho que conheço cada detalhe da minha pequena “Malagueta” (Honda NX 250) como a palma da minha mão, e essa descoberta foi, sem dúvida, a mais desafiadora que já empreendi. Agora, é hora de traçar novos planos, porque o tempo não pára e a estrada aguarda-me. Mesmo que os itinerários não sejam fixos, o plano é essencial, e esse plano é mais uma etapa desta emocionante viagem. //



Nova Ducati Multistrada V4 S por 199 €/mês*

Com 8.030€ de entrada inicial. **TAEG 5,24%**

VFG (Última prestação): 13.027,96€ - MTIC: 19.178,67€

e pagamento em 36 meses.



4 ANOS DE
GARANTIA
4 Ever Ducati

A perfeição existe

A perfeição existe em cada detalhe da nova Ducati Multistrada V4. O seu impecável desenho funde-se com a tecnologia mais avançada, como o motor V4 Granturismo de 170 CV e a suspensão semiativa Ducati Skyhook (DSS EVO), que oferece uma experiência única de controlo e precisão. Equipada com sistemas como o radar dianteiro e traseiro, Cruise Control Adaptativo (ACC) e Detecção do Ângulo Morto (BSD), a segurança é máxima em todos os momentos. Com uma otimização de consumo inteligente, a Multistrada V4 redefine o significado da combinação entre potência, conforto e eficiência.

A Ducati Active dá-lhe a liberdade de manter, trocar ou devolver a sua Multistrada V4 no final do contrato que escolher entre 2 e 5 anos, com um valor de retoma garantido. Desfrute agora e decida o que quer fazer a seguir.

Garantia de 4 anos com quilometragem ilimitada para toda a família Multistrada.

*Exemplo para Ducati Multistrada V4 S Essential. Prestação Mensal de 199€ com manutenção preventiva incluída no valor da prestação de 35,34€ mês. Contrato para 36 meses e 15000 Kms. PVP 24.939,48€. Entrada Inicial de 8.030€. Valor Financiado de 16.909,48€ e Valor Final Garantido 13.027,96€. MTIC de 19.178,67€. TAN 3,95% e **TAEG 5,24%**. Acresce 125€ de comissão de abertura em Crédito Automóvel para viaturas novas com reserva de propriedade. Campanha válida até 31/5/2025. Imagem não contratual. Valor Final Garantido – última prestação do contrato que pode ser liquidada contra a entrega do veículo, desde que observadas as condições indicadas em www.vwfs.pt. Imagem não contratual. Financiado por Ducati Financial Services, uma marca Volkswagen Bank GmbH, Sucursal em Portugal registada no Banco de Portugal sob n.º 264. A J.Q.Lucas, Lda registada no Banco de Portugal sob n.º 0001248, a Lubrilent - Aluguer e Comércio de Automóveis, Sociedade Unipessoal Lda registada no Banco de Portugal sob n.º 0007533 e a JMC Motos, Lda registada no Banco de Portugal sob n.º 0000917 atuam como intermediários de Crédito a título acessório e sem carácter de exclusividade. Para mais informações consulte os concessionários oficiais Ducati. Recomenda-se a leitura prévia das condições contratuais.

DUCATI LISBOA
Av. Miguel Torga, 14 B
Lisboa

DUCATI LEIRIA
Rua da Agricultura, 2415
Leiria

DUCATI NORTE
Rua Delfin Ferreira, 719
Porto





Robustez AVENTUREIRA

BOTAS DE MOTOCICLISMO ROBUSTAS, DE ESTILO AVENTUREIRO, PARA MOTOCICLISTAS QUE PREFEREM UM ESTILO MODERNO.

As botas REV'IT! ACRE H2O são específicas para a prática do motociclismo, revelando-se extremamente funcionais. Inspiradas em botas militares, combinam uma aparência robusta com a impermeabilidade de alta qualidade graças à membrana hydratex. As Acre H2O, permitem viajar em estilo e segurança, independentemente das condições meteorológicas.

A combinação de camurça, poliéster robusto e a comprovada sola VibramHype, em borracha reciclada, resulta numa opção confortável e casual para botas de motociclismo, com uma estética apelativa.

Outro ponto forte das botas Acre H2O é a palmilha OrthoLite, também composta por materiais reciclados, que melhora o conforto ao caminhar.

Para reforçar o espírito aventureiro, a construção hydratex Z-liner assegura que a funcionalidade acompanha o estilo, mantendo os pés secos, mesmo sob chuva intensa.

Inspiradas nas tradicionais botas militares, mas projetadas para as exigências dos motociclistas, estas botas combinam robustez, conforto e praticidade.

A silhueta funcional das botas militares foi redesenhada de forma a integrar-se perfeitamente

com o estilo casual das ruas da cidade. Enquanto os modelos militares clássicos não possuem fecho lateral, um detalhe comum nas botas de motociclismo, este está presente nas Acre H2O, sendo uma solução versátil para oferecer o melhor de ambos os mundos.

Para maior conveniência, foi também incorporado um painel removível com fecho na língua da bota, permitindo calçar e descalçar rapidamente, sem a necessidade de apertar os atacadores a cada utilização. No entanto, para quem preferir o ajuste clássico, basta remover o painel e utilizar apenas os atacadores.

Assim como nas botas militares, o conforto para longos dias e grandes distâncias é uma prioridade. Por isso, este modelo inclui um disco de proteção SEESOFT na zona do tornozelo e uma sola em borracha-EVA, garantindo máxima liberdade de movimento e um amortecimento superior ao caminhar.

As botas Acre H2O estão disponíveis em preto-antracite e verde-militar em tamanhos do 39 ao 47, com um PVP recomendado de 199,99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT!. //

QJMOTOR

SRK125S



3.190€*

ATENÇÃO AO DETALHE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO COM REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA 15 CV
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- DASHBOARD TFT MULTIFUNÇÕES DE 5"
- SISTEMA DE TRAVAGEM ABS
- SUSPENSÕES MULTI-LINK
- FORQUILHA INVERTIDA
- LIGAÇÃO USB E USB-C
- CONECTIVIDADE BLUETOOTH
- CORES DISPONÍVEIS PRETO CINZENTO BRANCO



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



Estilo URBANO

JEANS SKINNY DE CORTE FEMININO, COM UM TOQUE DE MODA URBANA.

Para as mulheres motociclistas que procuram umas calças skinny, acessíveis e prontas para a estrada, feitas especificamente para a fisionomia feminina, a REV'IT! apresenta as calças Marzia Skinny Ladies.

Com um corte extremamente apurado, as calças Marzia Skinny Ladies, apresentam uma série de características interessantes. Estas calças foram concebidas com elastano para maior conforto, oferecendo um equilíbrio perfeito entre flexibilidade e estrutura. Destacam-se ainda pela costura distintiva nos bolsos traseiros, entre os 5 bolsos que incorpora, um detalhe exclusivo que as diferencia de todas as outras.

Com fecho zíper frontal e disponíveis em duas cores diferentes (preto e denim), estas calças são extremamente versáteis, combinando facilmente

com diversos tipos de blusões de couro ou têxteis. Além disso, foram cuidadosamente desenvolvidas para garantir um ajuste perfeito a diferentes tipos de corpo feminino, proporcionando conforto e estilo em qualquer ocasião.

No que diz respeito à segurança das motociclistas na estrada, as calças Marzia Skinny Ladies são fabricadas em resistente CORDURA elástica de 13oz e vêm equipadas de série com protetores de joelhos SEESMART. Podem ainda adicionar-se protetores da anca, SEESMART, vendidos em separado, para aumentar o nível de proteção.

As calças MARZIA LADIES SK estão disponíveis em ganga preta e ganga azul em tamanhos do 24 ao 36, com um PVP recomendado de 169.99€.

Para mais informações, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! //

JET X

MOVE-TE COM ATITUDE!



SABE MAIS



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.



WWW.SYM.PT





Liberdade **ARROJADA**

UM CAPACETE INTEGRAL DA AXXIS, MAIS DESPORTIVO, MAIS AVANÇADO, MAIS ARROJADO

O novo FENIX, é o mais recente modelo da AXXIS. Com um design agressivo e aerodinâmico aliado à mais avançada tecnologia e a um preço acessível, oferece desempenho e conforto superiores, juntando-se à família dos Draken S, Panther SV e Hawk Evo SV, completando a gama de capacetes integrais da AXXIS com um toque arrojado de estilo e inovação.

Das suas características destacam-se,

configuração dupla com spoiler amovível para um visual mais desportivo;-Novo sistema de libertação rápida da viseira AXXIS; Dynamix-Ventilação otimizada para uma ventilação mais eficaz;-Intercomunicador UCS, compatível com o sistema AX-Rider Sync;-Design refinado da calota, permitindo gráficos mais complexos e detalhados.

PVP recomendado, versão cõr sólida 99,94€ (IVA incluído), versão decorada, 109,94€ (IVA incluído) //



THE LUXURY OF DISCOVERY



- Sistema Keyless
- Sistema ABS
- Cruise Control
- Suspensão Inclinação Automática
- KALS
- Punhos Aquecidos
- Full Led
- Instrumentos Inteligentes
- Parabrisas Retrátil



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

Recomendamos Lubrificantes CEPSA



Para estrada **E FORA DELA**

FABRICADO EM TECIDO ELÁSTICO MUGELLO, O MANGEN ABSØLUTESHELL PRO É O BLUSÃO DE MOTOCICLISTA PROJETADO PARA USO EM PASSEIOS DE AVENTURA, TANTO EM ESTRADA COMO FORA DELA.

O Blusão Dainese Mangen Absøluteshell Pro, além de ser fabricado com tecido elástico Mugello, conta também com a membrana Absøluteshel PRO, colada ao tecido, o que faz com que seque mais rapidamente. A combinação da membrana com as saídas de ar no peito, costas e mangas e com o forro térmico removível, tornam este blusão extremamente versátil em diferentes condições climáticas, garantindo o máximo conforto sob qualquer condição meteorológica.

Equipado com protectores Pro-Armor de nível 2, certificados segundo a norma EN 1621.1, nos cotovelos e ombros, permite ainda alojar o protector de coluna tipo G e o protetor de tórax Pro-Armor Chest, sendo também compatível com o airbag Smart Air da Dainese.

Projetado para um ajuste correto com e sem o airbag, aproveitando a sua construção em material elástico, evita que o motociclista tenha de adquirir

um tamanho maior para poder usar o Smart Air. Este blusão possui quatro bolsos frontais impermeáveis, um bolso traseiro cargo, um bolso interno de forro e um na jaqueta térmica removível.

A capacidade de ajustar a gola, as ancas, as mangas e os punhos, combinada com a capacidade de o acoplar às calças através do sistema especial de zíper, fazem do Mangen Absøluteshel Pro um blusão ainda mais adaptável às necessidades do usuário.

A grande ergonomia e as soluções técnicas que este blusão oferece tornam-no ideal para conduzir durante todo o dia com total conforto e segurança, seja em asfalto ou em estradas de terra. Inserções refletoras para maior segurança ativa em condições de pouca visibilidade completam o equipamento.

O Blusão Dainese Mangen Absøluteshell Pro já está disponível na Moto ponto em 3 cores para homem e duas 2 cores para senhora, o seu preço é de 599,00 € para o Blusão e 399,00 € para as calças. //



O PODER DA *Paixão* SENTE-SE NA ESTRADA

A 752S da Benelli oferece as emoções fortes típicas de uma naked desportiva sem comprometer o conforto e prazer de condução. Uma moto de nível superior capaz de chamar a atenção por onde passa, seja numa utilização livre e repleta de poder por estradas mais abertas, no vaguear diário pelo tráfego da cidade ou simplesmente parada diante dos seus admiradores.

Descobre-a num concessionário Benelli.

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



AGORA
7.790€

~~8.790€~~



Essencial NO FEMININO

CALÇAS DE SENHORA, VERSÁTEIS, COM DESIGN FEMININO, PARA VIAJAR DURANTE AS QUATRO ESTAÇÕES DO ANO.

As calças Factor 5 H2O Ladies da REV'IT!, são um item de equipamento essencial no guarda-roupa de qualquer motociclista. A sua versatilidade permite manter as mulheres motociclistas secas, graças à membrana impermeável hydratex|Mesh G-liner, e quentes, por cortesia de um forro térmico que pode ser facilmente retirado em condições meteorológicas mais amenas.

As Calças REV'IT! Factor 5 H2O Ladies foram desenhadas a pensar no futuro, com um visual moderno e um ajuste melhorado, garantindo que o seu estilo intemporal se mantém actual durante

vários anos de condução.

As Factor 5 H2O estão equipados com protetores de joelhos SEEFLEX CE de nível 2e protetores de anca SEESMART CE nível 1. O tecido exterior, fabricado com uma combinação de poliéster reciclado e materiais elásticos confortáveis mas alyamente resistentes à abrasão e a rasgões, oferece proteção e conforto adicional.

As calças Factor 5 H2O estão disponíveis em preto, em tamanhos do 34 ao 46, com um PVPR de 199.99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! //

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



Fabricado EM PORTUGAL

O X.LIFETOUR OFERECE UM AVANÇADO DESIGN E ISOLAMENTO ACÚSTICO SENDO ULTRALEVE E ALTAMENTE RESISTENTE A IMPACTOS.



» Galeria de fotos aqui

Apresentado em Milão, durante a EICMA 2024, o Nexx X.LIFETOUR, o novo capacete modular da marca portuguesa já está disponível no nosso mercado.

Com uma grande aposta da marca no seu desenvolvimento, a calota do novo capacete Nexx X.LIFETOUR é fabricada em fibra de carbono X-PRO, com uma tecnologia de última geração, que combina tecnologia aeroespacial com malha de carbono 3K. O resultado é uma estratificação que é mais leve, mais forte e mais segura, definindo um novo padrão de segurança.

A par, é também disponibilizada uma versão alternativa em fibra multi-compósita X-Matrix 2, ambas produzidas em dois tamanhos para uma melhor adaptação às diversas medidas disponíveis, ambas com homologação ECE/22-06.

Um dos princípios de desenvolvimento por detrás de qualquer capacete NEXX: é o X-Sensus Vision, com uma viseira que excede os requisitos padrão de visibilidade em 15%, oferecendo um campo de visão

excepcional.

O X.LIFETOUR distingue-se por um avançado design e elevado isolamento acústico graças à incorporação de geradores de vortex na zona do queixo para minimizar o arrasto aerodinâmico e ao inovador sistema Silent Travel Seal, uma vedação especial em borracha dupla ao redor da viseira e da área de fecho da queixeira. A par, as laterais anti-ruído e a zona da nuca são projetadas para desviar e reduzir os ruídos intrusivos, causados pela deslocação de ar.

Com uma configuração tridimensional, em torno de toda a cabeça, entre os destaques encontram-se as laterais anti-ruído, com formato Morphofit que garantem um ajuste adequado na zona das bochechas e o forro com ventilação multicanal que permite a fácil distribuição do fluxo de ar fresco no interior do capacete.

A introdução da nova Mid Airflow Chamber, um sistema com patente pendente, permite manter um espaço de armazenamento de ar entre o EPS interno e o EPS externo, facilitando a circulação de ar fresco

ao redor da cabeça enquanto expelle o ar quente pelas saídas de ar, localizadas na parte traseira do capacete.

O interior do forro do X.LIFETOUR possui uma exclusiva malha alveolar que cria uma espécie de câmara de ar fresco entre o forro e a calota interior em EPS. Tudo isto refinado pela tecnologia X-Mart Dry, um têxtil com tratamento especial que seca duas vezes mais rápido que o algodão normal.

Recursos com segurança de última geração complementam o X.LIFETOUR. Cada componente de travamento, desde o fecho micrométrico ao sistema de fecho da queixeira são fabricados em aço inoxidável resistente à corrosão ou em alumínio especial.

Com um botão de fácil acesso e um mecanismo de segurança anti abertura, a queixeira pode ser levantada em segurança enquanto o sistema de pivô Super Locker garante um posicionamento firme quando aberta, garantindo-lhe ainda a homologação P/J.

Refletores nas laterais e na traseira do capacete garantem uma visibilidade acrescida. Os utilizadores de óculos beneficiam ainda do sistema Easy Fit que permite acomodar as respetivas hastes.

Com uma diferença de peso de aproximadamente 100 gramas, as versões X-PRO Carbon e X-PRO Carbon Fiber estão disponíveis em medidas desde o XS ao XXL. //

X.LIFETOUR ZERO PRO – 699,99 EUR

X.LIFETOUR PRO MILE - 649,99 EUR

X.LIFETOUR GLOBE – 549,99 EUR

X.LIFETOUR PLAIN – 499,99 EUR



K4900

→NOVO

K'VANGUARD

K4900NN

K4900A



- Top Case **K'VANGUARD** capacidade 49 lt., fabricado em **KAPPABLUEPLAST** composto de material virgem e material derivado de plásticos de polipropileno reciclados.
- Disponível com uma inserção pintada a prata mate ou numa versão com uma inserção moldada a preto.
- Sistema de fixação: **MONOKEY®**.



distribuidor oficial

LUSOMOTOS
VEÍCULOS & ACCESÓRIOS



Proteção ESSENCIAL

ESSENCIAL, PARA AVENTURA E TURISMO, AGORA COM UMA NOVA COR.

O conjunto Outback 4 H2O enquadra-se numa categoria de equipamentos de motociclismo essenciais, por estar dotado de inúmeras características que sublinham a sua polivalência e versatilidade, não descurando a proteção nem os aspetos práticos, como a ventilação, as possibilidades de ajuste ou o transporte de objetos pessoais nos inúmeros bolsos disponíveis.

No que respeita às combinações de cores disponíveis, o Outback 4 ganha agora uma nova vida com a nova combinação de cor verde-antracite disponível para o blusão, que vai, com agrado aos amantes das viagens. Esta nova cor, junta-se às combinações de cores já existentes: o preto, o prata e o azul-escuro.

Facilmente adaptável a todos os tipos de climas, graças à presença de duas camadas interiores removíveis, sendo uma delas impermeável (hyratex) e a outra térmica, torna-se uma mais-valia em viagem, especialmente quando existem variações meteorológicas significativas.

Com o tempo quente, a camada exterior, produzida num robusto polyester 600D e em PWR Ripstop,

para resistir à abrasão e ao contacto com corpos que o podem rasgar, como ramos de árvores, pode ser amplamente ventilada com a abertura dos painéis de ventilação VCS existentes no peito e dos fechos colocados nas mangas, costas e parte superior das pernas.

Para além da robustez dos tecidos exteriores, o conjunto Outback 4 H2O conta ainda, de origem, com as proteções Seeflex CE-nível 2 nos ombros cotovelos e joelhos, com as Seesmart CE-nível 1 nas ancas, podendo acomodar as Seesoft nas costas e peito.

Um generoso bolso colocado na zona lombar permite transportar objetos maiores ou até as camadas interiores removíveis, sendo complementado por mais três bolsos interiores e dois exteriores, para que nada fique esquecido.

Painéis refletivos nos braços, costas, peito e pernas asseguram maior visibilidade à noite.

O blusão Outback 4 H2O está disponível na nova cor Verde-Antracite, nos tamanhos S, ao 4XL, com um PVPR de 299.99€. Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

PCX 125 | Não é como as outras scooters

PCX



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685

lombasecurvas.com

Nova linha DE PNEUS

NOVO PNEU DA PIRELLI ELEVA O PADRÃO PARA MOTOS CUSTOM-TOURING, COMBINANDO ADERÊNCIA, MANOBRABILIDADE E DESIGN INOVADOR.

A Pirelli apresenta o Diablo Powercruiser, uma nova linha de pneus de alta performance projetada para motos Custom-Touring, especialmente aquelas com um toque desportivo, como as performance baggers, club style e power cruisers.

Este lançamento marca um novo padrão no segmento, combinando a alma desportiva da família Diablo com o espírito customizado, atendendo às necessidades de motos que exigem desempenho e estilo.

O Diablo Powercruiser destaca-se pela sua capacidade de oferecer aderência e manobrabilidade excepcionais, mesmo em condições de chuva. A Pirelli aplicou a sua vasta experiência em Supersport e Racing para criar um pneu que responda às exigências das motos personalizadas, frequentemente focadas em ajustes de desempenho e estética.

A gama é extensa, com especificações radiais e diagonais, e tamanhos que variam de 100 mm a 260 mm, garantindo que cada pneu seja otimizado para a moto específica.

Tecnicamente, o pneu apresenta inovações como estruturas que adaptam a rigidez ao estilo de condução, compostos enriquecidos com sílica e uma nova tecnologia para equilíbrio térmico e aderência superior.

Compostos de sílica na dianteira e na traseira, melhoram o desempenho tanto em piso seco como molhado. Os tamanhos radiais traseiros possuem uma construção bi-composto, com uma faixa mais



macia nos ombros, graças a resinas plastificantes que melhoram a aderência em curva. O composto dianteiro é semelhante ao da parte central do traseiro, garantindo elevada estabilidade e resistência ao desgaste.

Os perfis multi-raios e o design do flanco, com o icónico "Flash" e o logótipo Diablo, reforçam a identidade desportiva eo compromisso da Pirelli com a excelência. Este desenho deriva do DIABLO ROSSO IV, oferecendo geometria otimizada da área de contacto em todos os ângulos de inclinação, excelente resposta dinâmica, maior controlo e estabilidade.

O novo Diablo Powercruiser foi apresentado na Daytona Bike Week 2025 e estará disponível em breve, prometendo elevar a experiência de condução para os entusiastas de motos customizadas. //





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



QUANDO TROCAR **de moto?**

Esta é uma interrogação que, mais cedo ou mais tarde, acaba por passar pela cabeça de todos os motociclistas, tirando talvez aqueles que nunca trocam de moto ou, mais radical ainda, têm o poder de aumentar a coleção pessoal sem nunca abdicar de nenhuma.

Texto: Pedro Pereira

Para todos os outros, que são a maioria e ajudam o mercado a funcionar, trocar de moto acaba por ser uma inevitabilidade. Entre test rides, consulta de fóruns especializados, a leitura do seu

Andar de Moto, vídeos, avaliação do valor da moto atual, visitas às concessões, auscultar amigos e familiares... pode haver todo um ritual mais ou menos prolongado. Mas a vontade está lá. Falta apenas a sua concretização.

A TEORIA DAS QUATRO ESTAÇÕES

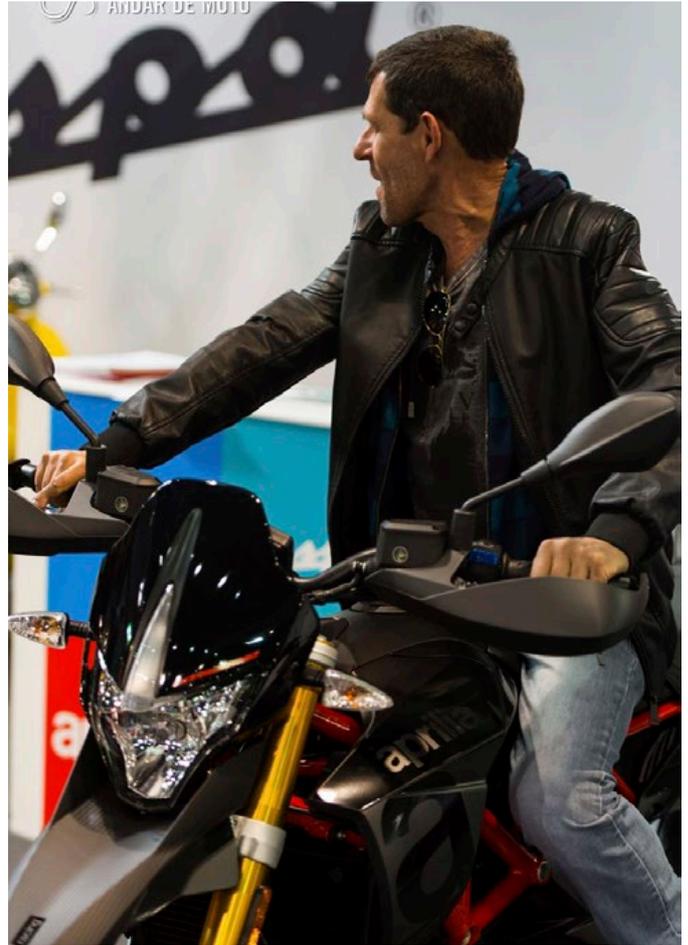
O clima em Portugal tem vindo a sofrer mudanças significativas, mas ainda continua a fazer sentido referir que existem quatro estações no ano. Todas elas com características mais ou menos distintas no que diz respeito à temperatura, humidade, pó, duração do dia solar... elementos que condicionam as atividades motociclísticas e o seu número de utilizadores.

O inverno é, tradicionalmente, a época do ano em que menos gente anda de moto. A chuva, o frio, o gelo, dias solares mais curtos... convidam muita gente a dar menos uso ao seu veículo de duas rodas. Costuma ser uma boa época para comprar moto, havendo inclusive boas campanhas nas marcas. Já para vender pode ser mais complicado uma vez que a procura é também menor.

Na primavera tudo muda. Os dias solares são maiores e as temperaturas mais agradáveis, as concentrações, encontros e viagens ficam ao rubro e as novidades chegam ao mercado estimulando o nosso lado consumista. Costuma ser uma boa altura para vender e até para comprar, mas é menos comum haver campanhas por parte das marcas, tirando talvez modelos do ano anterior, com ótimas propostas.

O verão amplifica a lógica da primavera e o número de motociclistas, por comparação com o período de hibernação invernal dispara, com exceção das motos de TT/Enduro que fazem quase todas uma pausa forçada, até por causa do risco de incêndio. Tradicionalmente não é boa altura para vender, mas pode ser uma excelente época do ano para comprar, sobretudo motos usadas cujos donos se querem livrar delas.

Por último, temos o outono. Altura em que as temperaturas descem, os dias solares são menores e começa a haver alguma chuva e frio. O mercado do off-road começa a ficar ao rubro, mas no geral não costuma ser boa altura para vender, apesar



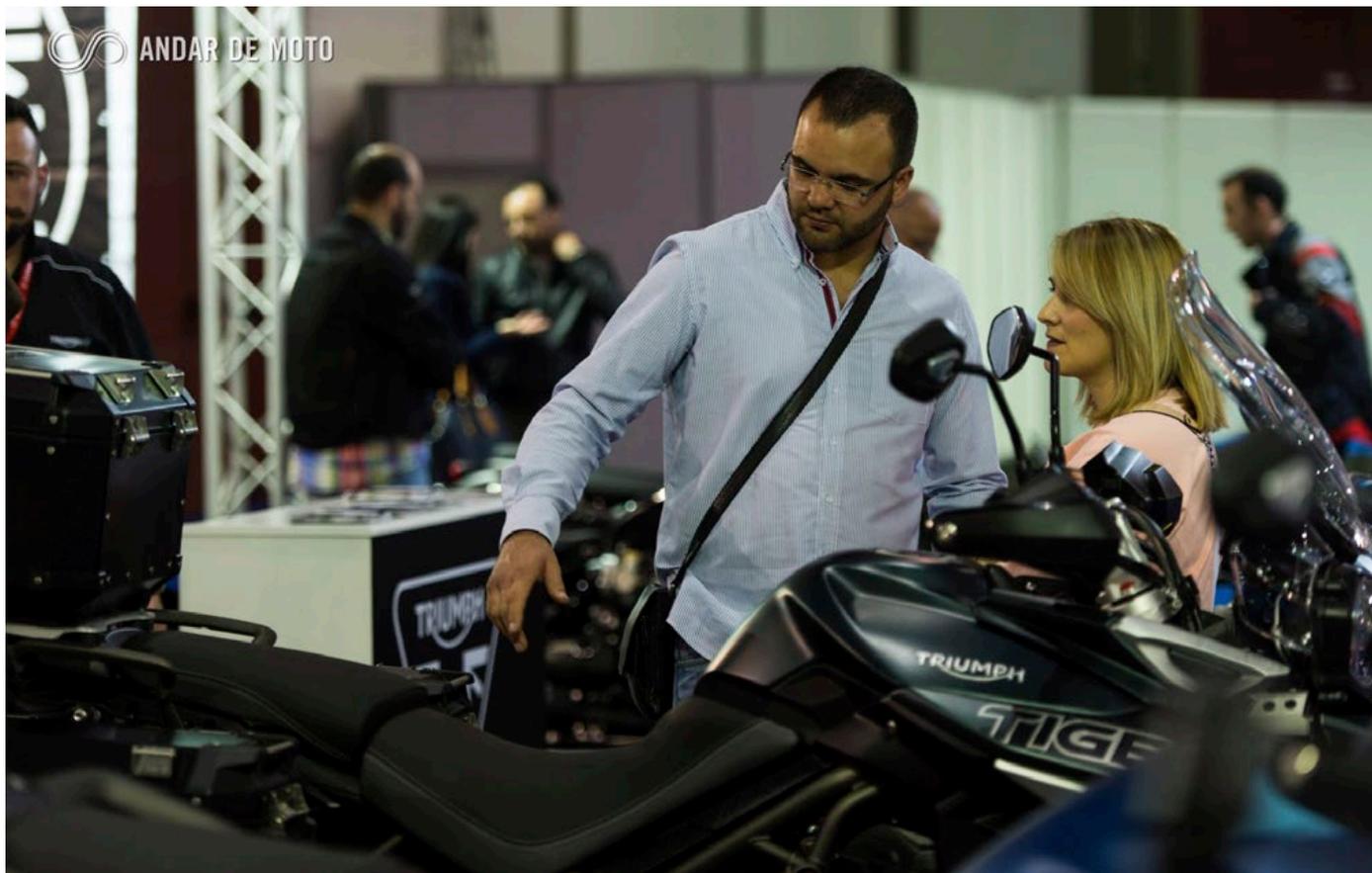
de continuarem a surgir ótimas oportunidades de compra e começamos a ter um vislumbre sobre as novidades que estão para chegar como modelos do ano seguinte.

VENDER/COMPRAR A PARTICULAR OU USAR COMO RETOMA?

Esta é uma questão que nos assalta quando queremos vender e também quando queremos comprar, sendo que o fator preço costuma ser peça fundamental na decisão de muitos de nós, a que não é alheio o elevado preço das motos novas e até usadas em Portugal que, em alguns casos, estão tão inflacionadas que mais vale logo comprar novo!

Vender ou comprar a particular costuma ser mais trabalhoso e desafiante. Entre anúncios, fotografias, eventuais test rides, aturar pessoas maçadoras, garantir que se recebe logo a totalidade do valor... pode gastar-se mais tempo, mas também é comum conseguir-se uma proposta economicamente mais vantajosa, já que não existe intermediação no negócio, mas também existem riscos.

A opção por uma concessão para a compra, nomeadamente numa moto nova, é a opção normal >>>



e mesmo em motos usadas faz todo o sentido até porque existem 18 meses de garantia obrigatória e, em princípio, a entidade vendedora terá feito uma inspeção geral ao veículo que vende. Por outro lado, há que ter presente que se retomarem a nossa moto vão tendencialmente oferecer menos. Terão de ter a sua margem de lucro, pagar impostos, dar a garantia do veículo que estão a vender, entre outros.

Tudo somado, cabe a cada um decidir o que considera ser o melhor negócio para si, sendo que, muitas vezes a melhor solução, sempre que aplicável, é tentarmos vender a nossa moto a um particular e comprar depois a uma concessão ou empresa do ramo. Na prática, ao não haver veículo de retoma temos mais margem negocial e mesmo na compra a particular pode ser uma boa opção, tendo nós já o capital disponível.

Já a aquisição a crédito, seja em que modalidade for, implica sempre fazer muito bem o trabalho de casa. As diferenças no valor a pagar podem ser gritantes e a regra costuma ser evitar créditos por períodos muito extensos e analisar sempre todas as cláusulas, incluindo as que têm letras miudinhas. Já agora, um seguro de danos próprios, mesmo que não seja exigido, é altamente recomendável.

ADQUIRIR A MOTO OU APENAS PAGAR PELA FRUIÇÃO?

Tem-se assistido a uma tendência do mercado em apostar não apenas na venda de ciclomotores, motociclos, triciclos ou quadriciclos, mas também na possibilidade de os alugar, mesmo quando se trata de períodos mais longos.

É um facto que o consumidor português, regra geral, gosta do conceito de propriedade e muitas vezes olha de soslaio para soluções mais fora da caixa, como o conceito de pagamento pela utilização ou alugueres de maior duração, muito comuns no mercado automóvel.

Esta pode ser uma excelente solução para quem adora trocar de motos muitas vezes e quer uma solução simples, fiável e com custos claros e previamente definidos ao longo de todo o contrato e que pode até incluir encargos com manutenção, pneus, seguro, mas também restrições, nomeadamente no limite da quilometragem durante a vigência do contrato.

Existe já uma oferta bastante alargada no mercado deste tipo de serviços, sendo o mais conhecido o Select da BMW, mas não se aplicam em todos os casos, não servem para todos os bolsos e para motos já com alguns anos deixa mesmo de ser

opção, mas fica como possível alternativa.

Pode ser do tipo de Aluguer de Longa Duração, Leasing, Renting ou qualquer outra opção, mas a ideia-chave que está subjacente é sempre a possibilidade de usufruir do bem, neste caso da moto, sem ter de assumir logo a sua aquisição (em alguns contratos pode ser feita no final da vigência do mesmo).

RAZÃO VS CORAÇÃO

Regra geral, as motos não têm prazo de validade. Não estão desenhadas para se desintegrar ao fim de x anos e nem sofrem dos mesmos sintomas de velhice que nós, sobretudo se forem bem cuidadas e mantidas, incluindo manutenção preventiva. Podem sobreviver durante décadas e nunca nos deixarem mal, o que não invalida que existam modelos mais fiáveis que outros ou utilizações abusivas.

Dito de outra forma muitos de nós, onde me incluo, trocam de moto sem ter uma motivação racional para o fazer. Deixam falar mais forte o coração e trocam de moto ao fim de três ou quatro



anos, quando a moto tem 30 ou 40 mil quilómetros e vai fazer feliz o novo proprietário que compra uma moto com ainda muito para dar e poupa bastante dinheiro face a novo, com o bónus de a moto talvez até já ir com alguns extras adicionais.

Outros, pelo contrário, decidem manter a moto até ser possível, até haver peças ou uma reparação mais onerosa, mesmo sabendo que a dada altura, tirando modelos específicos com tendência >>

B R I X T O N
M O T O R C Y C L E S

CROSSFIRE 500X



CROSSFIRE 125LC



IMPORTADOR

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

MOTUL

SIGA-NOS

Instagram icon brixtonportugal



brixtonmotorcyclesPT

para valorizar, o valor residual da sua moto é já muito baixo e numa eventual venda as propostas de compra, se surgirem, vão ser de ir às lágrimas.

Argumentos para trocar de moto, seja perante nós mesmos, a família ou os amigos são todos válidos e cada um tem as suas motivações. Pode ser porque procura uma moto mais potente ou mais económica, porque quer o último grito da tecnologia ou mais segurança, porque vem aí uma revisão grande e assim sucessivamente.

Nada disso interessa muito, sobretudo se existe capacidade económica para trocar, sem embarcar em loucuras. Aliás, há imensas pessoas que pretendem trocar de moto “apenas porque sim” ou então sem nenhuma razão plausível, chegando ao ponto de afirmar que procuram trocar apenas porque estão fartos desta ou daquela moto!

Naturalmente que há quem faça uma troca de forma mais racional. Por exemplo, uma mudança radical de estilo de vida do género de passar a ter de fazer 100 kms diários com passageiro e a scooter 125, que é ótima para um uso urbano, tornar-se escassa e a troca inevitável.

NOTAS FINAIS

Regra geral, trocar de moto costuma ser um exercício caro. Porém, tomar a decisão de manter para sempre a mesma moto também tem os seus custos. As motos verdadeiramente especiais não entram nesta equação, sobretudo se em estado próximo do original. Veja-se o exemplo da Honda VFR 400R que apresentamos neste número do seu Andar de Moto na seção Nostalgia.

Não há uma fórmula mágica que se aplique a todos e mesmo nós vamos mudando a nossa forma de pensar e de agir ao longo da vida, da mesma maneira que a nossa situação económica, familiar, tempo disponível, saúde e motivação também conhece oscilações.

Termino com um desafio. Faça um exercício muito simples que pode ser ainda mais enriquecedor para quem anda de moto há mais tempo ou tem dificuldade em manter a moto atual muito tempo.

Pegue num papel e caneta (pode ser feito diretamente no computador). Tente registar as motos que já teve ou ainda tem e qual o ou os motivos que o levaram a trocar ou manter. As boas e más recordações que deixaram ou se existe alguma que hoje gostaria mesmo de ter novamente, talvez mesmo a primeira de todas! //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



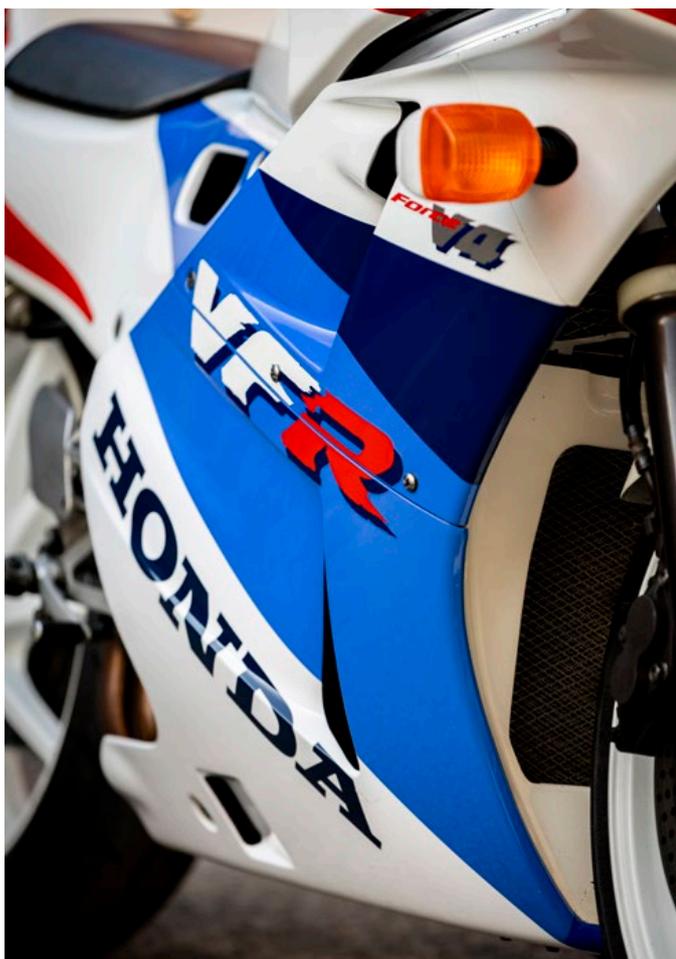
ANDAR DE MOTO

Genes DE COMPETIÇÃO

Inauguramos esta nova seção do seu Andar de Moto, a que damos o nome de Nostalgia, com uma moto verdadeiramente especial, que se aproxima de uma moto de competição, apesar de ter todos os equipamentos essenciais para circular na via pública.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte





Quando surgiu no mercado, em 1987, a Honda VFR 400R era uma moto que se destacava face à oferta existente e hoje, passadas mais de três décadas, continua a ser uma referência e está rapidamente a tornar-se num verdadeiro clássico, a que não é alheia a estética inspirada na mítica Honda RC 30, também conhecida por VFR 750R.

Qualquer que seja a perspetiva em que for apreciada, a Honda VFR 400R transpira competição por todos os poros, incluindo uma decoração de moto de grande prémio da Honda HRC (Honda Racing Corporation) e uma construção minimalista, mas de inegável qualidade. A haver um elemento que destoia são os indicadores de mudança de direção, vulgo piscas, que são anormalmente grandes.

UM POUCO DE HISTÓRIA

O fabricante nipónico já utilizava motores de quatro cilindros em V a 90º nesta cilindrada, pelo menos desde 1982, com a sua Honda VF 400F,

mas decidiu ir um pouco mais longe e lançou, em 1987 a sua VFR 400R. O V designa a arquitetura do motor, o F é a abreviatura de Four para referir o número de cilindros (quatro) e o R (racing) significa que se trata de uma moto especial.

O sucesso, mesmo tratando-se de uma moto de nicho, surgiu naturalmente em especial no mercado japonês já que era destinada sobretudo para consumo interno. No Japão existiam várias restrições a motos de cilindrada superior a 400 cc, em termos de seguro, licença de condução... pelo que esta era uma cilindrada muito apreciada e todos os fabricantes nipónicos tinham pelo menos um modelo deste perfil, como se de uma mini superbike se tratasse.

Ao longo da sua vida a VFR 400R conheceu três gerações, a NC 21, 24 e 30, sendo que o exemplar que vamos analisar, matriculado no nosso país em 1991, corresponde à terceira e mais cobiçada geração.

Nunca foi uma moto de grande produção, nem era esse o seu objetivo. Não esteve disponível em todos os mercados e o seu preço, muito elevado, ilustrava bem o seu posicionamento elitista no mercado, mas >>>



facilmente compreendido se tivermos em linha de conta as suas especificações e raridade, sendo que pouquíssimas chegaram a Portugal.

Para termo de comparação, tomando por referência o ano de 1991, o preço de venda da VFR 400R era de cerca de 1390 contos (6950€). Uma Honda CBR 600F, com mais cilindrada e performance superior, mas mais pesada e menos ágil, custava 1400 contos (7000€)! Na atualidade o valor de uma CBR desse ano será muitíssimo inferior ao da VFR 400R, pelas razões acima enunciadas!

Deixou de ser produzida em 1993 para dar lugar à muito cobiçada e ainda mais rara RVF 400 (nome de código NC 35), réplica em ponto pequeno da RVF 750R (RC45), mas essa história vai ficar para outra oportunidade porque agora vamos focar-nos na NC 30 do David Carvalho, a quem deixamos um agradecimento público pela disponibilidade para o teste e conhecimento do modelo.

Joia em estado puro

Além de uma estética agressiva, quase provocadora, é fácil imaginar como esta moto era impactante e poderosa, além de que estava perfeitamente à altura de se bater contra as ferozes 250 cc a dois tempos da época, como a

Honda NSR 250, a Suzuki RGV 250 ou a Yamaha TZR 250. Daqui a algum tempo também iremos abordar uma delas.

Naturalmente que a VFR 400R necessitava de mais cilindrada, cerca de 150 cc, para ter performances ao mesmo nível, sendo uma moto mais pesada, mas apresentava características, como a facilidade de condução, que a tornavam única e ajudam a perceber melhor o seu encanto, ainda nos dias de hoje.

A Honda VFR 400R foi excepcionalmente bem concebida e em todos os pormenores percebemos o cuidado extremo, quase obsessivo, com que foi produzida, incluindo um magnífico quadro dupla trave em alumínio ou a ponteira e coletores de escape, mas o mais chamativo acaba por ser, provavelmente, o monobraço traseiro (Pro Arm) que permite apreciar a bela jante na totalidade.

O outro ponto de destaque e que não se vê, mas facilmente se sente na condução, é o seu original motor de quatro cilindros em "V" com bancadas a 90º. Conseguir cativar-nos de uma forma inesperada e é um verdadeiro concentrado de tecnologia, tendo no seu interior todo o know-how da marca, como a distribuição acionada não pela tradicional corrente, mas antes por uma cascata >>>



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.



de carretos (gear driven cames), que permite que a linha vermelha do taquímetro comece apenas às 14.500 rpm.

O resultado impressiona: um motor que está praticamente isento de vibração ou ruídos mecânicos, que sobe muito bem de rotação e sem hiatos ou quebras de potência, mas que permite ser conduzido devagar, apesar de a posição de condução e a dureza da manete de embraiagem em nada ajudarem.

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Assim que nos sentamos na VFR 400R percebemos o óbvio: esta moto é perfeita para pessoas de pequena estatura. Para os de estatura média, onde me incluo, já fico quase no limite e para os mais altos pode ser mesmo um tormento. Mas esta é uma moto quase sem compromissos ao conforto, como se pode ver no assento do passageiro, que é do tipo tábua e muito elevado, ou na forma como carregamos o peso nos pulsos.

Tentamos acomodar-nos, colocamos o motor em funcionamento e aguardamos um pouco para ganhar alguma temperatura e poderemos

empobrecer a mistura (choke). Entretanto aproveitamos para confirmar que a moto é uma delícia para os olhos. O seu cockpit quase parece o de uma moto de competição e o taquímetro em posição central reforça isso mesmo.

A embraiagem é progressiva, mas pesada, a posição de condução é radical e até desconfortável, mas assim que arrancamos esquecemos tudo isso! As sensações que nos transmite são muito superiores e ao fim de alguns minutos parece que já somos velhos amigos!

A potência fica disponível desde cedo, mas uma verdadeira explosão surge por volta das 8000 rpm, altura em que o motor se transfigura e dá tudo o que tem para oferecer. O regime de potência máxima, cerca de 61 cv, surge às 12500 rpm, mas é possível ir ainda um pouco mais além e sempre com a melodia do escape em crescendo. Só mesmo experimentando se percebe!

A primeira velocidade é anormalmente longa, mas as outras cinco relações estão todas muito próximas umas das outras. São os genes de moto de competição, que em nada ajudam numa utilização citadina. Não sendo este o seu habitat





natural, pode ser usada como tal, até porque a sua fiabilidade é elevada e a dissipação de calor assegurada por dois radiadores de líquido e ainda um terceiro, mais pequeno, destinado a ajudar a baixa a temperatura do óleo, garantem o perfeito funcionamento do motor.

Os travões dianteiros são fortes e muito progressivos e ajudam a parar a moto rapidamente. O traseiro serve apenas para amparar e a sua capacidade de travagem é apenas suficiente.

À frente temos um pneu de uma medida comum, 120/60 17, mas o traseiro é de uma medida incomum e até rara, o que certamente vai limitar bastante a escolha: 150/60 18. Sim, leram bem! Atrás a medida da jante é a comum numa actual moto de enduro! Outros tempos...

As suspensões cumprem, sem castigar demasiado o corpo, mas não deixam de ser talhadas para uma utilização mais desportiva e radical que esta moto, e a esmagadora maioria das unidades existentes, não vão ter, dada a sua raridade e dificuldade de obtenção de peças de reposição, como é o caso das carenagens.

Aliás, este exemplar é uma verdadeira moto de coleção. Não foi alvo de qualquer restauro e a patine visível em alguns detalhes só lhe aumenta o valor. Tem pouco mais de 7000 km e uma história curiosa, sendo que esteve parada mais de 20 anos até o David a descobrir, comprar, fazer uma revisão geral (acessibilidade mecânica a alguns componentes muito complicada) e lhe devolver a glória que merece.

NOTAS FINAIS

A Honda VFR 400R era, e continua a ser, uma moto muito peculiar. O facto de agora existirem mais exemplares em Portugal, importados, só vem reforçar o facto de que continua a ser um objeto de desejo e a arrebatador corações.

Não é uma moto adequada para quem quiser ficar incógnito ou adequada para ir comprar pão, mas acaba por ser menos exigente na condução do que seria de prever, não requerendo dotes especiais para a sua fruição.

Motos como esta são um verdadeiro exemplo da genialidade humana em duas rodas e a certeza de que não são necessários muitos cavalos para que a diversão seja garantida.

Conduzir esta VFR 400R é desfrutar de uma joia mecânica rara e os sorrisos que nos causa não têm preço. //





O Fifty Nine Club

Nenhuma narrativa sobre a cultura Café Racer estará completa sem uma referência ao clube Fifty Nine, a associação liderada pelo Padre William 'Bill' Shergold e que desempenhou um papel relevante no âmbito social em torno, ou por pretexto, das motos.

Texto: Vitor Sousa

Formado oficialmente, como o nome indica, em 1959, o 'Fifty Nine' tem a particularidade de ter surgido no seio da ação social fomentado pela Missão de Eton em Hackney Wick, na zona do East London. Era um clube de juventude católica, voltado para a congregação e integração social dos jovens. Os encontros de quinta-feira à noite chegaram a reunir milhares de jovens, e contavam frequentemente com a presença de individualidades como Cliff Richard ou até a Princesa Margarida, irmã da Rainha Isabel II.

Em breve, o seu objectivo seria o de captar a atenção e a dedicação dos motociclistas daquela época que, como vimos nos artigos anteriores, passavam por um momento bastante delicado, com a procura da vertigem da velocidade, num tempo em que a segurança de motos e equipamentos estavam muito longe do que são hoje, a provocarem acidentes com consequências graves, amiúde fatais. Uma tentativa para moldar os seus comportamentos sem que abdicassem dos seus gostos – motos e rock'n'roll à cabeça – diminuindo a atitude agressiva e fomentando a componente social e de convívio que o motociclismo tantas vezes proporciona.

O início do '59' coincidiu com a nomeação do Padre William Shergold como vigário da igreja anglicana de St Mary com sede na Missão de Eton. 'Bill', então com 49 anos, usava a moto como transporte (algo comum entre os homens da sua profissão na Inglaterra da época), a sua fiável BSA C15 de 250cc que posteriormente trocava por uma mais potente e confortável Triumph Speed Twin de 500cc.

A ideia de oferecer missa aos motociclistas surgiu-lhe na sequência de um serviço que a Catedral de Guildford realizara em 1961, levando-o a lançar o desafio nas páginas do jornal Motorcycle News. O 'branch' londrino do Triumph Owners Motorcycles Club respondeu de imediato e em Maio de 1962 realizou-se a primeira missa em St. Mary.

A espalhar a fé e a desviar almas de maus caminhos, Bill era uma presença regular nas noites do Ace Café. O padre falava com os motociclistas de igual para igual, e os que, inicialmente, pensavam estar ali um pároco para condenar os seus atos ou atitudes, depressa percebiam que se tratava, afinal, de 'um dos seus'. Maurice Goodchild raramente perdia uma noite animada no Ace e hoje recorda um dos primeiros dias em que a presença do pároco se fez notada: "Lembro-me de ver o padre Bill entrar no café um dia, ainda antes de nós sabermos quem ele era e de alguém se lhe dirigir dizendo-lhe para se ir embora porque os 'da sua laia' »



Bill Shergold e a sua Triumph 'on the road'



Um casal de jovens, blusões de cabedal, capacetes Jet, uma Triumph com 'Ace bars' e um emblema do '59' pura essência Café Racer





O Padre Bill a preparar-se para mais uma noite no Ace

As motos também iam à missa

não eram bem-vindos naquele local. Quando percebemos que afinal se tratava de um de nós, mais ninguém o incomodou.” Na noite antes da missa, era frequente ver Shergold no estacionamento do Ace, convidando os ‘rockers’ para comparecerem no dia seguinte.

Em breve, o serviço ministrado pelo padre Bill era frequentado por membros de moto clubes vários e ganhava repercussão nacional. As motos eram ‘convidadas’ a estacionar junto ao púlpito. A esse propósito, o Daily Mirror legendava uma foto de uma dessas ocasiões nos seguintes termos: “Um padre benze os ‘ton-uppers’”!

Recorde-se que a fama dos motociclistas em Inglaterra andava muito ao nível da sarjeta. Ostracizados, renegados, impedidos de frequentar certos locais ou ambientes. O trabalho do Padre Bill e do Clube representou uma janela de oportunidade para os que se queriam desvincular dessa imagem e uma forma inteligente de integrar os ‘café racers’ e motociclistas em geral numa atmosfera mais descontraída e socialmente aceite.

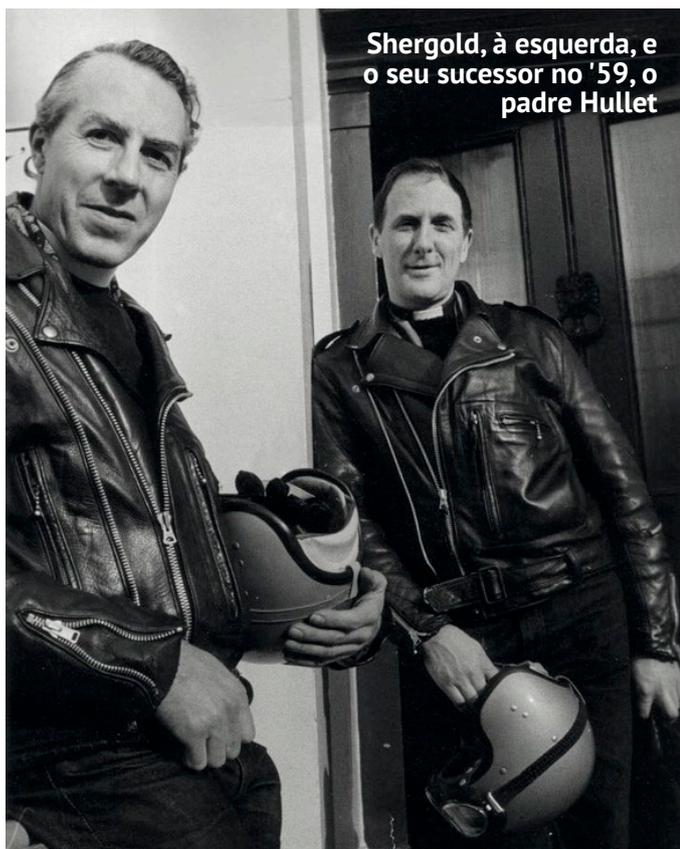
Em outubro de 1962 era, oficialmente, inaugurada a secção motociclística do ‘Fifty-Nine’. O sucesso, com reuniões de muitas centenas de membros, acabou por provocar o desagrado da população local, protestando frequentemente junto das autoridades devido ao barulho das motos e à interferência dos motores na frequência das televisões... O padre Bill teve de recorrer ao seu superior, o Bispo de Londres, para encon-

trar uma nova sede para a iniciativa, o que acabou por acontecer com a mudança do clube para a paróquia de St Mary de Paddington, em 1964.

CRESCIMENTO CONTÍNUO

Os tempos, porém, não eram fáceis, pois os confrontos entre ‘Rockers’ e ‘Mods’ (ver artigo anterior) voltavam a arrasar a imagem dos motociclistas, mas a insistência do Padre Bill e de Mike ‘Cowboy’ Cook (uma espécie de secretário permanente do clube) fez com que o ‘The Nine’, como era conhecido entre os mais próximos, continuasse a sua obra e o seu crescimento. Frequentando os locais onde os motociclistas se reuniam, muitos deles verdadeiras réplicas do Ace Café, como o Busy Bee, em Watford, iam espalhando ‘a palavra’ e recrutando novos membros. Dos quase 4000 de 1962, seriam já mais de 10 mil no final de 1965. No ano seguinte, o ‘59’ filiou-se na Federação Britânica de Motociclistas e tornou-se presença frequente em praticamente todos os eventos do país ligados ao motociclismo, de eventos desportivos, a concentrações, passando pelo prestigiado salão anual de Earls Court.

Em 1969, William Shergold foi transferido para Dover, tendo sido substituído pelo padre Graham Hullet que prosseguiu o seu trabalho. Manteve-se Presidente honorário do ‘59 Club’ até à data da sua morte, em 2009, com 89 anos. Ao longo do tempo, manteve-se ligado e interessado pelas actividades do clube e con-



Shergold, à esquerda, e o seu sucessor no '59, o padre Hullet

tribuiu sempre para que este não perdesse a sua essência, servindo para unir e integrar, nunca para dividir e segregar. E, acima de tudo, uma associação de voluntários e entusiastas.

Nesse ano, por ocasião da Ace Café Reunion, um enorme grupo de motociclistas reuniu-se na Igreja de St Martin-in-the-Fields, em Trafalgar Square, Londres, para um serviço especial celebrado pelo Padre Scott Andersson, motociclista como os seus históricos antecessores e membro do '59' desde 1992, assinalando os 50 anos da fundação do clube.

Como um símbolo de uma época, com uma obra que se prolonga por mais de 6 décadas, o mundialmente famoso símbolo do '59 Club' recorda esses tempos loucos dos 'café racers' e uma época fortemente conturbada socialmente que marcou gerações de jovens, mas é mais do que apenas uma recordação histórica. Mantém ainda a chama, o entusiasmo e a determinação que levou o Padre Bill a enfrentar a hostilidade dos 'Rockers' e a conquistar o seu coração para uma causa.

Visite o sítio oficial do '59' em www.the59club.co.uk

Para a elaboração deste artigo foi fundamental a consulta do livro de Mike Duckworth "Ace Times".// >>



Bill (a fumar cachimbo) e Hullet a chegar na sua Norton em mais um encontro do '59'



TT da Ilha de Man

REGRESSA AO FORMATO TRADICIONAL

Após ter sido reduzido para apenas uma semana devido à pandemia de Covid-19, o Tourist Trophy da Ilha de Man volta ao seu tradicional formato de duas semanas este ano.

O evento, realizado no famoso circuito da Ilha de Man, conta novamente com um calendário alargado, proporcionando mais tempo para treinos, corridas e recuperação em caso de más condições atmosféricas.

A decisão de recuperar o formato original visa não só atrair mais espectadores – que diminuíram nos últimos anos –, mas também reafirmar o Manx

GP como um evento de acesso ao prestigiado Isle of Man TT, permitindo que novos talentos mostrem as suas capacidades.

O programa inclui quatro corridas principais, seguidas de cinco corridas Classic TT e uma volta de exibição.

Jim Freeman, presidente da British Motorcycle Federation (BMF), elogiou a decisão, em declarações à imprensa internacional:

"Lembro-me de ser mecânico de apoio do Tony

Ainslie, que pilotava uma T150V Proddie Racer, uma grande experiência no Manx GP. Na altura, tínhamos desegurar a tampa com um alicate para evitar bloqueios de ar. Tudo isto faz parte da diversão. Duas semanas parecem uma excelente ideia, com mais margem para lidar com o clima"

UM POUCO DE HISTÓRIA...

As origens do Manx Grand Prix remontam aos anos 1920. Inicialmente, o evento foi criado como uma alternativa amadora ao Isle of Man TT para evitar a exclusão de muitos pilotos pelas equipas profissionais e pilotos profissionais, que estavam cada vez mais a competir no TT.

O Manx permitiu que pilotos amadores mostrassem os seus talentos mesmo no desafiante

percurso do TT, fomentando um espírito de competição e camaradagem entre entusiastas.

Ao longo dos anos, tornou-se um trampolim crucial para muitas futuras estrelas do TT, desde Geoff Duke e Phil Read até Phillip McCallen e Michael Dunlop, que procuravam testar-se no Mountain Course.

Embora inicialmente concebido apenas para amadores, o evento acabaria por permitir que pilotos profissionais competissem nas classes clássicas.

Em 2013, as corridas clássicas foram separadas e rebatizadas como Classic TT e coincidiriam com o Manx todos os anos até 2023, quando as corridas clássicas foram novamente incorporadas sob o título Manx Grand Prix. //

CALENDÁRIO OFICIAL DO MANX GP 2025

Semana de Qualificação

Segunda-feira, 26 de maio – Sessão de qualificação

Terça-feira, 27 de maio – Sessão de qualificação

Quarta-feira, 28 de maio – Sessão de qualificação

Quinta-feira, 29 de maio – Sessão de qualificação

Sexta-feira, 30 de maio – Sessão de qualificação e início das corridas

Semana de Corridas

Sábado, 31 de maio – Primeiro dia de corridas

Domingo, 1 de junho – Segundo dia de corridas

Terça-feira, 3 de junho – Terceiro dia de corridas

Quarta-feira, 4 de junho – Quarto dia de corridas

Sexta-feira, 6 de junho – Quinto dia de corridas

Sábado, 7 de junho – Sexto e último dia de corridas





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

O maior perigo na estrada? O ego.

O asfalto aquece, o sol brilha e, como por magia, multiplicam-se nas estradas os artistas do cavalinho, os pilotos GP da hora de ponta e os destemidos do “ninguém me apanha, eu sou muita bom”.

Parece que o bom tempo vem com um suplemento extra de coragem... ou de estupidez, dependendo do ponto de vista, e o perigo deixa de ser a chuva, o vento ou o óleo e passa a ser o pintas das duas rodas.

É que nesta última semana, vi de tudo: cavalinhos no meio de uma localidade, numa estrada bem estreita, acelerações dignas de pista no meio do IC19 e ultrapassagens que desafiam não só as leis do trânsito, mas também as da física. No IC 19 o cavalinho foi feito em ultrapassagem entre carros, um deles assustou e rebentou o retrovisor do carro do lado. Não foi grave, mas podia ter sido. E quem paga?

É o ego, esse piloto invisível, que assume o controlo e empurra a razão não sei muito bem para onde.

E se há um padrão? Claro que há. Homens. A

testosterona ganha sempre à lógica. As mulheres andam de moto, mas não sentem necessidade de provar nada a ninguém. Não estão ali para marcar território ou medir “cilindradas”. Se há algo que dificilmente vamos ver é um grupo de motards femininas a disputar quem faz o cavalinho mais longo no meio do trânsito. O ego delas não precisa de gasolina.

Não me batam. Não sou um anjo, acelero mais do que devia, faço as asneiras todas típicas, adoro velocidade e compreendo o prazer de um bom acelerador aberto. Mas há um detalhe importante: saber onde, quando e como. Isto não é um rasgo de discurso feminista. É apenas a realidade. E não generalizo, há grandes cromos, mas felizmente não são a maioria.

Há um motivo pelo qual as pistas existem e pelo qual as localidades não são zonas de espetáculo.

Então, a pergunta fica: é a testosterona que vence a razão ou é só estupidez natural? Seja qual for a resposta, uma coisa é certa — não há paciência para egos inflados. Acho que estou a ficar velha. //

Boas curvas



CL

O seu reflexo

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

