



DUCATI PANIGALE V2

TESTE

APRILIA TUAREG
RALLY 660



» TESTE

DUCATI STREETFIGHTER V2 / V4
KAWASAKI Z900

» NOSTALGIA

HONDA XR 650 R

» HISTÓRIA

FERRARI E AS MOTOS

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

CB E-Clutch
650R



CONDUÇÃO DE NÍVEL SUPERIOR



MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

**AGORA POR APENAS 9.475€
(CHAVE NA MÃO)**

COM A OFERTA DA DOCUMENTAÇÃO
E DO HONDA PLUS

HONDA PLUS



EXTENSÃO DE GARANTIA
3 + 3 ANOS



HONDA MAPIT
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO
GPRS



SEGURO
SEGURO (MDS) DE RESPONSABILIDADE
CIVIL, NO 1º ANO, PARA CLIENTES COM
MAIS DE 26 ANOS

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Abriu a época!

Finalmente parece que o tempo vai mudar. Com os dias mais longos, temperaturas mais amenas, asfalto mais seco e muitos pretextos para ir passear, muitas motos começam gradualmente a sair à rua. E com elas muitos motociclistas sequiosos de reviverem as sensações que só um veículo motorizado de duas rodas consegue oferecer. Não vou dirigir as próximas palavras àqueles que, “prego a fundo de escape livre”, t-shirt, chinelos e sem luvas, envergonham e degradam ainda mais a imagem dos motociclistas em geral. Esses, vão aprender à própria custa! Mas quero deixar algumas recomendações a todos aqueles que se preocupam com a sua integridade física. Especificamente aos que pouco andaram de moto nos últimos meses, quero lembrar que uma grande componente da segurança é a experiência.

E a experiência é efémera, perde-se com o passar do tempo.

Por isso, nos primeiros dias que forem andar de moto, vão com calma! Vão

sozinhos, vão bem equipados! Vão numa moto com a revisão bem feita!

Não comecem com longas viagens! Não levem pendura! Não confiem em ninguém, nem no código da estrada!

Digo para mim, e digo-o a todos os que vão entrar neste mundo das motos, que tudo o que nos possa eventualmente vir a acontecer na estrada é da nossa inteira responsabilidade! Seja porque não vimos ou porque não pensámos. Raras situações são apenas má sorte! Sabemos o risco que corremos, sabemos que nas estradas circula toda a espécie de gente, desde os mal formados aos maus caracteres, dos alcoólicos aos drogados, dos distraídos aos frustrados. Sabemos também que somos um elo fraco, desprotegido e em equilíbrio instável e que as nossas estradas são armadilhas intermináveis, seja pelos pisos degradados, pelos traçados mal projetados ou pela deficiente sinalização.

Mas lá está... a experiência conta muito! E andar de moto é a única forma de a adquirir! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 32 BMW R 12 GS
- 36 BMW R 1300 R
- 40 HONDA CB 1000F CONCEPT
- 42 PANIGALE V4 LAMBORGHINI
- 48 MOTO MORINI X-CAPE 700
- 52 QJ MOTOR SQ 16
- 54 REGAL RAPTOR DD1000
- 56 YAMAHA R9 2025

TESTE

- 64 DUCATI PANIGALE V2
- 72 DUCATI STREETFIGHTER V2 / V4
- 82 KAWASAKI Z900
- 92 APRILIA TUAREG RALLY 660

HISTÓRIA

- 120 SCUDERIA FERRARI

NOSTALGIA

- 124 HONDA XR 650R

DESPORTO

- 130 MOTOGP
- 134 SPORTNEWS

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: ABRIU A ÉPOCA!
- 6 VITOR SOUSA: CHUVA, A MALDITA!
- 62 PEDRO PEREIRA: .. FAZ SENTIDO A REDUÇÃO DA TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE (TAS) DE 0,5 G/L PARA 0,2 G/L?
- 102 ADELINA GRAÇA: PARA QUEM ME QUER LER, ETAPA 5 NO GPS
- 140 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 142 SUSANA ESTEVES: REGRAS DE TRANSITO PARA TOTÓS: MOTO É MOTO, E O CHÃO É SEMPRE DURO



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**



BMW R 1300 GS

AO RITMO DA TUA AVENTURA

AGORA COM OFERTA DE:



**TOP CASE GS
COM ENCOSTO**

OU



**CONNECTEDRIDE
NAVIGATOR**

A BMW R 1300 GS é sinónimo de versatilidade inigualável. Sem abdicar de nada, está tudo feito à tua medida. Gostas de levar contigo apenas o essencial ou viajas com muita bagagem? Preferes longas viagens de forma confortável ou uma condução desportiva em todo-o-terreno? A escolha é tua porque a R 1300 GS é a enduro turística perfeita ti.

Sabe mais num Concessionário BMW Motorrad.

CAMPANHA VÁLIDA DE 01.04.2025 A 30.06.2025,
NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR,
E LIMITADA AO STOCK EXISTENTE.

*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

5
ANOS
GARANTIA

bmw-motorrad.pt



Vitor Sousa
Jornalista

Chuva, a maldita!

E escrevo estas linhas a espeitar pela janela e a ver a chuva torrencial cair lá fora. Conseguem imaginar aquelas tardes melancólicas no sofá, com um bom filme e uma caneca de chocolate quente, a ouvir a tormenta no exterior?... Odeio!

Bem vistas as coisas, odeio tudo o que envolva chuva. Especialmente quando ando de moto. Não há como encontrar romantismo e poesia num dia de chuva aos comandos de uma moto. Bem tento, mas não consigo. Para mim, fazer quilómetros à chuva, obriga-me a uma concentração para lá do entendível. Costumava assumir um grau de alerta mental tão elevado que me deixava os nervos em franja. E um cansaço mental arrasador no final do dia. Com o tempo aprendi a inverter este processo, aliviando esse permanente estado de prontidão. Descobri que, se relaxar e deixar fluir tudo aquilo que a mente armazenou em anos de experiência, o stress desaparece e nem por isso a concentração diminui. O equilíbrio é a base de todas as ações. Na vida, como nas motos. Não sobrevalorizar, nem desvalorizar. Pelo menos, a chuva (em cima de uma moto) ensinou-me isso.

Mas nem assim passei a apreciar uma viagem de moto (curta ou longa) debaixo de chuva. E foram tantas. É impossível esquecer travessias de França 'debaixo de água', dias seguidos na Irlanda sem ver o azul do céu, ou tempestades nas longas planícies espanholas. Viseiras molhadas, óculos embaciados, água a entrar por todas as costuras. Qualquer veterano desta atividade recordará

os milhares de quilómetros que fez no desconforto da chuva. O piso molhado, traiçoeiro, o vento, o frio, as mãos geladas e o corpo permanentemente húmido... E todos agradecemos a forma eficaz e rápida como, no nosso tempo, o equipamento evoluiu. Para alguns de nós, um pouco tarde. Os ossos que o digam...

Aquelas tardes a secar os jeans no corpo, os quilómetros percorridos com os pés dentro das poças que se formavam no interior das botas, vêm-nos à memória sempre que o joelho nos falha a subir uma escada, ou os tornozelos fraquejam na caminhada. Hoje – felizmente – é possível rodar durante muito tempo, molhado por fora e completamente seco por dentro.

E as quedas... naquele 'piso sabonete' que nos põe no chão sem aviso, os sustos e os ameaços, o quotidiano nas filas de trânsito no meio de carros de vidros embaciados que viram onde lhes convém, sem aviso. O sair de manhã, com a chuva a receber-nos logo à porta da garagem, e o regressar à tarde, com a chuva a recomeçar exatamente quando saímos do escritório.

E este ano, ela que não nos larga...

Felizmente vem aí o verão, e com ele esse sorriso no nosso rosto e a vontade imensa de sentir o ar quente no corpo. Os mergulhos no mar, a areia quente nos pés, os caracóis e as cervejas, as sardinhas assadas, aquele pôr de sol de cinema e as noites quentes, o bafo da planície, e a estrada, toda a estrada do mundo pela frente! Então sim, volto a ser feliz. Sem reservas. //



MOTO GUZZI®

STELVIO

OFERTA MALAS LATERAIS + TOP CASE + QUICKSHIFTER



Stelvio, a moderna adventure tourer da Moto Guzzi, foi pensada para te acompanhar numa viagem que não conhece limites, com um estilo inconfundível e um pack de soluções tecnológicas que leva a experiência de condução ao próximo nível. A Stelvio permite-te desfrutar ao máximo da tua viagem e expandir os teus horizontes sem fronteiras, graças ao seu potente motor "Compact Block" de 1.042 cc, ao depósito de combustível de 21 litros com autonomia superior a 400 km, e ao design que se centra na segurança e no conforto. Da cidade aos destinos inóspitos, a Stelvio está pronta para te acompanhar. E agora com a oferta das malas laterais, da top case e do quickshifter.

Campanha válida de 01.04 a 01.07.2025. Limitada ao stock existente.



Lisbon Motorcycle Film Fest: Três dias de cultura motociclística

O LXMFF REGRESSA AO CINEMA SÃO JORGE EM MAIO COM FILMES, DEBATES, PASSEIOS E TRANSMISSÃO DE CORRIDAS.

O LISBON Motorcycle Film Fest (LxMFF) está de volta para a sua 9.ª edição, marcada para os dias 16, 17 e 18 de maio, no Cinema São Jorge, em Lisboa. O programa foi apresentado n'Ó Purista Barbière, no Chiado, revelando uma agenda repleta de filmes, exposições, debates e experiências sobre duas rodas.

Destaque para a presença de Charley Boorman, aventureiro e estrela da série "Long Way", que vai participar numa conversa no sábado. A abertura do festival, na sexta-feira, conta com o documentário "Angels of Dirt" e o icónico Lisbon Night Ride, este ano patrocinado pela Ducati. No domingo, o evento alia-se à Distinguished Gentlemen's Ride e transmite em direto as corridas do Mundial de Superbike.

O cartaz oficial, criado pelo ilustrador Pedro Lourenço (Tigre Bastardo), já está disponível e os bilhetes serão postos à venda em breve.

O programa completo pode ser consultado [AQUI](#).//



Rockster 410

Os cenários mudam, a essência permanece.



Tua por 5.199€*

Motor Bicilíndrico de 400 cc com 42 CV **ABS e TCS** (Sistema de Controlo de Tração)
Painel de Instrumentos TFT de 5" com conectividade "mirroring" **Iluminação** Full LED
Cores ● Vermelho grená ● Verde ● Preto ● Cinza

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER 410

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.

ACERBIS

BAGSTER®

"ENSEMBLE, PRENONS LA ROUTE AVEC LE SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS"

Acerbis adquire Bagster: uma união estratégica para evoluir e crescer

A ITALIANA ACERBIS, UMA DAS EMPRESAS LÍDERES MUNDIAIS NA PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE COMPONENTES PLÁSTICOS, ROUPAS DE MOTO E ACESSÓRIOS, ANUNCIOU A AQUISIÇÃO DA BAGSTER, UMA MARCA HISTÓRICA FRANCESA ESPECIALIZADA NA PRODUÇÃO DE ASSENTOS, CAPAS DE DEPÓSITOS, MALAS DE MOTO E ACESSÓRIOS PARA MOTOCICLISTAS.

ESTA aquisição representa uma aliança estratégica baseada na complementaridade dos produtos das duas marcas e na partilha de valores fundamentais como qualidade e serviço ao cliente. A integração dos conhecimentos técnicos permitirá o desenvolvimento de novas linhas de produtos inovadores, reforçando a competitividade de ambas as empresas à escala mundial.

A este respeito afirmou Guido Acerbis, da Acerbis Italia:

França é um mercado-chave para nós. Junto com a Bagster pretendemos fortalecer a nossa presença neste mercado, aproveitando a trajetória da marca e o seu profundo conhecimento do setor.

Temos um grande respeito pela história da Bagster e estamos entusiasmados por trabalhar juntos para desenvolver mais e melhores soluções de vanguarda para os motociclistas.

Sobre as duas empresas

A Acerbis Italia S.p.A. foi fundada em 1983 e é um fabricante de materiais plásticos e roupas técnico-desportivas, comprometido com a busca de soluções inovadoras e experimentais em setores como automóveis, desporto e competição.

O grupo está dividido em três unidades de negócio: Motorsport, Sport e OEM - possui três escritórios de distribuição em Itália, Estados Unidos e Reino Unido. Além disso, tem duas unidades de produção (Itália e República Checa) e várias bases logísticas.

A Bagster, fundada na Normandia em 1984, é uma empresa que marcou a história dos acessórios para motos, fabricando produtos como capas de depósitos, malas macias e capas de proteção contra o frio para scooters e motos.

Posteriormente desenvolveu a produção e personalização de assentos, tornando-se uma das empresas consolidada na Europa e com uma produção 100% francesa. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

TRANSALP

Potência e binário
para cada viagem



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com





reddot winner 2025



DESIGN
AWARD
2025



Hondas NC750X e EM1e: vencem prestigiados prémios de design

A POPULAR MOTO DE AVENTURA URBANA NC750X RECEBEU O PRÉMIO DE DESIGN RED DOT. PELO SEXTO ANO CONSECUTIVO UMA MOTO HONDA RECEBE O PRESTIGIADO PRÉMIO RED DOT. A EM1 E: VENCEU O PRÉMIO IF, APÓS O RECONHECIMENTO RED DOT EM 2024

A EM1 e: recebeu agora o prémio iF, tendo já recebido um prémio Red Dot Product Design em 2024. Com um conceito de desenvolvimento de criar a "scooter elétrica ideal" para todos, a EM1 e: tornou-se o primeiro veículo de duas rodas elétrico de uso pessoal da Honda a ser comercializado na Europa, com a sua chegada em 2023.

Alimentada pela bateria Honda Mobile Power Pack e: que pode ser trocada quando descarregada, esta é uma scooter esguia e elegante, desenvolvida através da otimização da disposição dos principais componentes. As luzes são LEDs de alto brilho, contribuindo para uma maior tranquilidade durante a condução

noturna. O farol tem um design simples à face, que realça o aspeto ultramoderno da EM1 e:.

Na senda de sucessos da Honda nos prémios Red Dot, que continua pelo sexto ano consecutivo com a NC750X e sucede assim à CBR1000RR-R Fireblade SP (2020), Forza 750 (2021), ADV350 e NT1100 (2022), CB750 Hornet e XL750 Transalp (2023) e EM1 e: (2024) como anteriores vencedores Honda do prémio Red Dot Product Design.

Desde o seu lançamento em 2012, a NC750X ganhou a reputação de ser "o último grito" em termos de versatilidade no motociclismo, graças à sua posição de condução, maneabilidade fácil, excelentes consumos,

compartimento de arrumação interno único e uma mistura de performances, conforto e apetência.

Na sua versão de 2025, que o Andar de Moto já testou, a NC750X tornou-se a primeira moto a incorporar a resina de policarbonato de base biológica Durabio na parte principal da sua carenagem - em cor Verde Earth Khaki.

O re-styling da NC750X para 2025 foi liderado pela equipa do centro de R&D da Honda em Roma, cujo chefe de projeto, Valerio Aiello, comentou:

"Estamos muito satisfeitos por termos vencido o prémio de design Red Dot com a NC750X. Na versão de 2025, o nosso foco foi torná-la muito mais robusta, simples e dinâmica, mas mantendo as linhas do seu conceito básico. O que gosto particularmente na NC750X é a sua natureza híbrida, no sentido em que passa por diferentes categorias de motos inspirando-se em todas elas: um pouco de moto de aventura, um pouco de estradista e com o carácter prático de uma scooter."

Toshinobu Minami, Diretor-Geral, Diretor de Operações, Centro de Design, Honda R&D Co., Ltd. também expressou o seu contentamento:

"Estamos muito honrados por receber o Red Dot

Design Award pelo sexto ano consecutivo e, este ano, também vencemos no iF Design Award. Acreditamos que este fato é o resultado de as pessoas se identificarem com a paixão da Honda pelo design, criando conceitos que enriquecem a vida dos nossos clientes através de experiências e produtos resultantes de uma abordagem centrada no ser humano".

A Honda vai continuar a criar valores que surpreendam e inspirem as pessoas e lhes proporcionem a alegria de expandir o seu potencial de vida. //



MOTRON



X-NORD 125



TOURING

NOMAD 125



Leave Boring Behind



facebook/
Motron.Motorcycles/



instagram/
Motron.Motorcycles/

IMPORTADOR: **MOTOXPERT**

RECOMENDAÇÃO





Suzuki com garantia de serviço de excelência em Portugal

A SUZUKI REFORÇOU O SEU COMPROMISSO COM A EXCELÊNCIA NO SERVIÇO DE APÓS-VENTA COM A CERTIFICAÇÃO BRONZE DO SUZUKI SERVICE QUALIFICATION SYSTEM (SSQS).

NO ÂMBITO do seu processo de melhoria contínua, a Suzuki deu mais um passo significativo em 2025 ao reforçar a qualificação e o compromisso com a excelência no seu serviço em Portugal, com a realização de mais uma edição da Certificação Bronze do Suzuki Service Qualification System (SSQS).

O SSQS é uma norma internacional rigorosa que avalia os conhecimentos e aptidões dos técnicos através de exames escritos e práticos, assegurando que todos os profissionais da rede Suzuki seguem os mais elevados padrões de qualidade da marca.

Os técnicos que obtiverem aprovação recebem um certificado oficial assinado pelo presidente da Suzuki Motor Corporation (SMC), bem como um crachá que simboliza a sua qualificação e compromisso com a excelência da marca.

Na sessão de certificação Bronze de 2025, 12

técnicos portugueses concluíram com êxito o programa, reforçando para um total de 36 o número de profissionais qualificados na rede Suzuki em Portugal.

Esta é apenas a primeira fase de um percurso de evolução contínua, uma vez que a marca já tem previsto o lançamento da certificação Silver em 2026 e da certificação Gold em 2028, consolidando ainda mais a competência técnica da sua rede de concessionários.

Com este investimento na qualificação dos seus técnicos, a Suzuki Portugal reafirma o seu compromisso em proporcionar um serviço de após-venda de excelência, garantindo que cada cliente beneficia do melhor cuidado para a sua moto, elevando a experiência dos seus clientes a um patamar superior.

Para mais informações, visite o site oficial da marca ou contacte o concessionário Suzuki mais próximo de si. //

Uma SUZUKI na mão **800€** no bolso



Descobre aqui tudo!

www.suzukimoto.pt/800-desconto-cc



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Concurso Ibérico Honda Garage Dreams em fase de votação popular

A PAIXÃO PELA PERSONALIZAÇÃO E O TALENTO DOS CONCESSIONÁRIOS HONDA DE PORTUGAL E ESPANHA ESTÃO AGORA NAS MÃOS DO PÚBLICO, COM O ARRANQUE DA VOTAÇÃO ONLINE PARA A 5.ª EDIÇÃO DO PRESTIGIADO CONCURSO HONDA GARAGE DREAMS, QUE ESTE ANO DESAFIOU A CRIATIVIDADE EM TORNO DA VERSÁTIL HONDA GB350S.

A AGUARDADA fase de votação da 5.ª edição do Concurso Ibérico Honda Garage Dreams já começou, marcando um momento crucial na competição que celebra a arte da customização de motocicletas. Ao todo, 25 concessionários oficiais da Honda de Portugal e Espanha aceitaram o desafio de transformar as recém-chegadas GB350S em verdadeiras obras de arte sobre rodas, explorando todo o potencial de personalização deste modelo.

Até quarta-feira, dia 30 de abril, o público tem a oportunidade de eleger os seus projetos favoritos através da plataforma online dedicada ao concurso. Os três projetos que arrecadarem o maior número de votos nesta primeira etapa garantem o seu lugar na grande final.

Após o encerramento da votação online, as criações dos concessionários serão exibidas ao público no moderno Hotel UMusic em Madrid até 9 de maio.

Esta exposição dá aos visitantes a oportunidade de apreciarem de perto a criatividade e o detalhe de cada personalização.

A segunda fase da seleção dos finalistas conta com a avaliação de um júri especializado, que se reúne presencialmente no Hotel UMusic em Madrid. Este painel de profissionais terá a responsabilidade de eleger mais dois finalistas, complementando os três escolhidos pela votação popular. A análise presencial permitirá ao júri avaliar minuciosamente todos os aspetos técnicos e estéticos das personalizações.

O culminar do concurso acontece no dia 7 de maio, no espaço UMusic, onde todos os concessionários participantes terão a oportunidade de votar ao vivo no seu projeto predileto entre os cinco finalistas - os três eleitos pelo público e os dois selecionados pelo júri. Desta votação final sai o grande vencedor da Edição 2025 do Concurso Ibérico Honda Garage Dreams. //



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



Fãs da Ducati preparam-se para o maior encontro global de motards em 2025

NO PRÓXIMO SÁBADO, 3 DE MAIO, MILHARES DE ENTUSIASTAS DA DUCATI VÃO REUNIR-SE EM CIDADES COMO PARIS, DUBAI, SYDNEY E NOVA IORQUE PARA CELEBRAR A PAIXÃO PELAS "VERMELHAS DE BORGIO PANIGALE". O #WERIDEASONE, QUE JÁ VAI NA SUA 4.ª EDIÇÃO, PROMETE 24 HORAS DE DESFILES, ENCONTROS E EXPERIÊNCIAS ÚNICAS, MARCANDO TAMBÉM O 25.º ANIVERSÁRIO DOS CLUBES OFICIAIS DA MARCA.

NO PRÓXIMO sábado, 3 de maio, milhares de motociclistas de todo o mundo vão vestir os seus blusões vermelhos e partir para as ruas no #WeRideAsOne, o maior encontro anual da Ducati. O evento, que já vai na sua quarta edição, promete transformar cidades como Paris, Dubai, Los Angeles e Pequim num verdadeiro mar de motos icónicas da marca italiana. Com atividades programadas ao longo de 24 horas, o encontro não é apenas um passeio, mas uma celebração global da paixão pelas duas rodas, unindo entusiastas de mais de 66 países.

Este ano, o evento ganha um significado especial, pois marca o 25.º aniversário dos Ducati Official Clubs (D.O.C.), a rede de clubes de fãs da marca. Com 356 clubes espalhados pelo mundo e mais de 43.000 membros, a comunidade Ducati nunca foi tão forte. Para celebrar, a empresa lançou um livro comemorativo, repleto de histórias, fotos e depoimentos que contam a trajetória desta família global sobre rodas. A obra já está disponível para compra, funcionando como uma cápsula do tempo para os apaixonados pela marca.

Cada cidade preparou uma programação única.

Em Sydney, na Austrália, os motociclistas vão cruzar a imponente Harbour Bridge, enquanto em São Paulo, no Brasil, o destino será o Cristo Redentor, onde farão uma foto coletiva. Já em Pisa, Itália, o desfile passará pela icónica Torre Inclinada e pela Academia Naval de Livorno. Até mesmo Dubai e Nova Iorque entrarão

no roteiro, provando que a paixão pela Ducati não conhece fronteiras.

Estes são apenas alguns dos eventos que, no mesmo dia, vão despertar a paixão e que também terão lugar em cidades como Tenerife, Assen, Lisboa, Los Angeles, Paris, Londres, Milão, Veracruz, Barcelona, Nápoles, Buenos Aires, Bogotá, Santiago do Chile, e em países como o Japão, Coreia do Sul, Equador, Índia, Malásia, Roménia, Líbano, Croácia e muitos mais.

O momento mais emblemático será o grande desfile simultâneo, em que milhares de motos vão ocupar as avenidas das principais metrópoles do planeta.

A Ducati promete transformar o evento num espetáculo visual, com transmissão em tempo real através do seu Instagram oficial. Os participantes estão convidados a partilhar fotos e vídeos usando as hashtags #WeAreDucati e #WeRideAsOne, criando uma verdadeira onda digital de adrenalina sobre duas rodas. Para quem quiser participar, basta entrar em contacto com um concessionário autorizado da marca e juntar-se ao grupo local.

Mais do que um passeio de moto, o #WeRideAsOne é uma demonstração de como a paixão pode unir pessoas de culturas e idiomas diferentes. Num mundo cada vez mais digital, eventos como este provam que o espírito de comunidade e a liberdade sobre duas rodas continuam mais vivos do que nunca. E no próximo sábado, o roncar dos motores da Ducati vai ecoar como um só em todo o planeta. //





Honda CR 500 de 2001 vendida por 78 100 dólares!

É MESMO VERDADE! RECENTEMENTE FOI VENDIDA, ATRAVÉS DA PLATAFORMA ELETRÓNICA EBAY, UMA HONDA CR 500 DE 2001 (ÚLTIMO ANO DE PRODUÇÃO) POR ESTA QUANTIA. PARA ATINGIR ESTA SOMA TINHA DE SER UMA UNIDADE MUITO ESPECIAL E ERA O CASO: NUNCA CHEGOU A CIRCULAR OU A SAIR DA CAIXA DE TRANSPORTE!

DURANTE algumas décadas o mercado de motos de motocross, incluindo na competição, foi dominado pelas ferozes motos com ciclos a dois tempos, sendo que o expoente máximo eram as 500 cc.

A CR 500 chegou ao mercado em 1984, ainda com refrigeração a ar, e logo no ano seguinte passou a ter refrigeração líquida e a mostrar-se como uma verdadeira besta, sendo que os mais de 50 cv debitados estavam para lá das capacidades da ciclística, nomeadamente os travões que tinham muita dificuldade em lidar com tamanho potencial do motor. Aliás, para o comum dos mortais, onde me incluo, era

e continua a ser uma moto muito exigente.

Foi conhecendo algumas alterações ao longo da sua vida, que terminou abruptamente em 2001 quando a marca já estava mais interessada nos motores de válvulas, com a sua CRF 450R e até a XR 650R, apresentada no ano anterior.

Experiência pessoal

Há muitos anos atrás tive oportunidade de conduzir uma e não fiquei fã. A moto estava algo maltratada, mas o potencial do motor estava todo lá e as minhas capacidades de condução estavam bastante aquém

da moto.

Conduzi-a durante alguns minutos e senti-me bastante intimidado, como se a moto, a cada golpe do acelerador, fosse um cavalo furioso a querer atirar ao chão o seu cavaleiro! No off-road queria atravessar a roda traseira ou levantar a frente! Não havia meio termo!

Curiosamente, pouco tempo depois, tive oportunidade de testar a sua concorrente Kawasaki KX 500 e gostei bastante. O dono, após a compra por impulso, teve uma queda, ganhou medo à moto e nunca mais andou nela! Quando a testei estava praticamente nova, tirando alguns pequenos riscos. A proposta de compra era boa e gostei de a experimentar, sendo que a minha experiência já era um pouco maior.

Desisti do negócio apenas por não estar matriculada. Claro que nunca teria o valor desta CR 500, mas certamente me iria dar a possibilidade de rentabilizar o investimento...

Se arrependimento matasse a minha vida corria perigo!

Valor incrível para uma Honda CR 500 que nunca acabou de ser preparada.

Este exemplar, provavelmente único em todo o

mundo, estava há décadas na posse de uma concessão nos Estados Unidos, a Kaplan Cycles, que acabou por nunca a terminar de montar (está como veio embalada do Japão) e foi apenas mantida para não se degradar com o tempo. Estava até em exposição no New England Motorcycle Museum.

As fotos falam por si e até mostram, para quem nunca viu, como costumam ser entregues as motos aos importadores e concessões, antes de ser finalizado o trabalho de preparação que as permite entregar aos seus compradores.

A Kaplan Motorcycles decidiu que era chegada a altura de entregar a moto a outro possível proprietário e via Ebay fez um leilão da mesma, sendo que houve um total de 66 licitações e a mais elevada de todas foi de 78100 Dólares, cerca de 68300 Euros! A moto já foi entregue ao seu novo e feliz proprietário que fica com uma moto única!

Foi cara? Barata? Um investimento de futuro? Vai continuar a valorizar? Muitas questões sem resposta, mas o facto é que também as motos de off-road estão a atingir valores no mercado impensáveis há bem pouco tempo atrás!

Como será daqui para a frente? //





Inscrições abertas para o Husqvarna Trek Portugal 2025

A AVENTURA ESTÁ PRESTES A COMEÇAR! AS INSCRIÇÕES PARA O HUSQVARNA TREK PORTUGAL 2025 JÁ ESTÃO ABERTAS, E OS PROPRIETÁRIOS DAS MOTOS NORDEN 901, NORDEN 901 EXPEDITION OU 701 ENDURO ESTÃO CONVIDADOS A EMBARCAR NUMA EXPEDIÇÃO INESQUECÍVEL PELOS TRILHOS MAIS DESAFIADORES DO PAÍS.

O EVENTO, que decorre entre 6 e 10 de outubro, levará 70 participantes através das paisagens selvagens do Parque Natural da Serra da Estrela, numa experiência de três dias repleta de adrenalina e aventura.

O que esperar do Husqvarna Trek?

- 4 noites de alojamento no Luna Hotel Serra da Estrela com pensão completa (pequeno-almoço, almoço e jantar);
- Navegação autónoma com rotas selecionadas em formato GPX;
- Acompanhamento por pilotos líderes e de encerramento para maior segurança;
- Apoio técnico e médico durante todo o percurso;
- Veículos de apoio em caso de emergência;
- Fotografias e vídeos profissionais da aventura;

- Kit oficial Husqvarna para todos os participantes.

Requisitos obrigatórios

- Carta de moto válida;
- Moto Husqvarna (Norden 901, Norden 901 Expedition ou 701 Enduro), própria ou alugada;
- Seguro completo para a moto;
- Pneus Off-road (opção de pré-encomenda via serviço Mitas);
- GPS ou aplicação de navegação offline;
- Equipamento de trail/aventura, incluindo roupa de chuva e mochila de hidratação.

Segundo a marca sueca, as vagas podem esgotar em questão de semanas. Os interessados devem garantir o seu lugar através do site oficial da Husqvarna. //

v2025/0408 | Imagens não contratuais.



OFERTA KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI



+ CRASH BARS ORIGINAIS BENELLI

TRK 702X

CHEGOU A NOVA ERA DA AVENTURA

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

OFERTA KIT DE MALAS + CRASH BARS ORIGINAIS BENELLI

Campanha reservada aos modelos TRK 702 e TRK 702 X até 31/05/2025, nos concessionários aderentes. Limitada ao stock existente e não acumulável com outras campanhas em vigor.

PRVP* 7.890,00€

*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. Valores com IVA incluído. Acrescem despesas de documentação, transporte, ISV e IUC.

Descobre-a num concessionário Benelli.

OFERTA NO VALOR DE
PRVP* **1.080,00€**



info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Nova série Long Way Home, disponível a partir de 9 de maio na Apple TV+

ESTE É UM ANÚNCIO MUITO AGUARDADO PELOS FÃS DA DUPLA DE AVENTUREIROS EWAN MC GREGOR E CHARLIE BOORMAN, A QUEM ESTAMOS HABITUADOS, HÁ 21 ANOS, A VER NAS VIAGENS DE MOTO MAIS INCRÍVEIS À VOLTA DO GLOBO. VÃO SER 10 EPISÓDIOS QUE SE ESPERA SEREM IMPERDÍVEIS PARA OS FÃS DE VIAGENS DE AVENTURA.

O TÍTULO diz (quase) tudo.

Long Way Home é a nova etapa dos dois amigos, apaixonados por aventura e motos. Neste quarto capítulo da série, a aventura começa a partir da casa de Ewan na Escócia até a residência de Charley na Inglaterra, ele que vai estar em Lisboa no LxMFF este ano, mas decidem fazer o caminho mais longo e desafiador, como tantos de nós às vezes faz também.

Embarcam numa viagem rumo ao Mar do Norte e à Escandinávia, chegando ao Círculo Polar Ártico, para depois descerem pelos países bálticos e cruzarem grande parte da Europa continental. No total serão cerca de 16000 km.

Vão ser dois longos e duros meses, por 17 países,

com paisagens incríveis e muitos, muitos, percalços, incluindo quedas ou temperaturas extremas. Os dois amigos vão ter de superar juntos muitos obstáculos para não ficar pelo caminho, vão conhecer as comunidades locais, a gastronomia, a cultura, a generosidade das pessoas...

Para tornar o desafio ainda mais picante as motos que os vão levar não serão motos atuais, mas antes motos clássicas, ainda que completamente restauradas: Ewan conduz uma Moto Guzzi Eldorado, muito usada pelas forças policiais e Charlie segue aos comandos de uma igualmente espetacular BMW R75/5, com o seu tradicional motor boxer.

A não perder! //

aprilia®

TUAREG



NA COMPRA DE UMA APRILIA TUAREG 660

OFERTA

ESCAPE SC PROJECT

QUICKSHIFTER

Campanha válida para os modelos E5, de 25 de março a 25 de junho de 2025 nos Concessionários Autorizados Aprilia e limitada ao stock existente.

apriliaportugal.pt





Ducati junta-se ao Lisbon Motorcycle Film Fest 2025 com passeio noturno

A 9.ª EDIÇÃO DO LISBON MOTORCYCLE FILM FEST (LXMFF) PROMETE SER AINDA MAIS EMOCIONANTE COM A ESTREIA DA DUCATI COMO PATROCINADORA OFICIAL.

DE 16 A 18 DE MAIO, o Cinema São Jorge será o palco deste festival que une cinema e motociclismo, destacando-se a Ducati Night Ride, um passeio noturno pelas ruas de Lisboa que promete ser um dos pontos altos do evento.

A marca italiana, conhecida pelas suas motos de alta performance, vai levar os entusiastas a uma experiência única, reforçando a ligação entre cultura, comunidade e adrenalina.

Além da exibição de filmes dedicados ao mundo das duas rodas, o festival inclui debates, exposições e até transmissões de corridas do WSBK.

A apresentação oficial do LXMFF já deu que falar: no espaço O Purista, motos como a Scrambler Full Throttle serviram de assentos para cortes de cabelo, numa mistura irreverente de estilo e paixão motociclista.

O Lisbon Motorcycle Film Fest consolida-se, assim, como um evento imperdível para quem vive a liberdade sobre duas rodas e a magia do cinema. //





A WINNING STORY. SINCE 1948

Passione Italiana

CAMPANHA EXCLUSIVA



SPARTAN 125



HPS 125 ABS



FLAT TRACK 125



PIEGA 125



PIEGA 452

VIVE A PAIXÃO ITALIANA.

DESCONTOS ATÉ 1.000€

DESCOBRE TUDO AQUI



PORQUE TODOS MERECEMOS FAZER PARTE DA HISTÓRIA DA LENDA ITALIANA.

Campanha válida até 30 de junho de 2025 para modelos selecionados, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Para mais informações contactar o concessionário oficial FB Mondial.



/FBMondialPortugal



/fbmondial.pt



/fb.mondial.pt

www.fb-mondial.pt



Triumph Moto Clube de Portugal elege nova direção para o biénio 2025/2027

SOFIA DURÃO ASSUME PRESIDÊNCIA COM PLANO DE REFORÇAR CONVÍVIO E PASSEIOS MOTOCICLÍSTICOS.

O TRIUMPH Moto Clube de Portugal (TMCP), um dos mais antigos clubes monomarca do país em atividade contínua (desde 1992), elegeu os seus novos órgãos sociais para o biénio 2025/2027. A Lista A, única candidata, foi aprovada por unanimidade na Assembleia Geral ordinária, realizada no Algarve, passando a direção a ser liderada por Sofia Durão (Presidente da Direção), Avelino Ferreira (Assembleia Geral) e Luís Quintaneiro (Conselho Fiscal).

Em discurso, os novos responsáveis destacaram o legado da anterior direção, presidida por Nelson Fonte, que "resgatou o clube da quase extinção" e o transformou numa "associação ativa, repleta de eventos sociais e passeios". A equipa destacou ainda o contributo do sócio Pedro Silva, responsável por uma "estrutura de gestão exemplar".

A prioridade da nova direção é aproximar os membros através de iniciativas como:

- Encontros mensais rotativos (Norte, Centro e Sul);

- Day-Outs (passeios de um dia);
- Três grandes passeios anuais: - Passeio Tripeiro (Norte, 31/05–01/06); Alvôco das Várzeas (Centro, 28–29/06); Chaparro (Sul, 27–28/09).

O clube marcará ainda presença em eventos como o Lisbon Motorcycle Film Festival (16-18/05) e a Distinguished Gentleman's Ride (18/05), além de reforçar laços com outros clubes Triumph nacionais e internacionais.

História e independência

Fundado em 1992 por entusiastas das primeiras Triumph da era Bloor em Portugal, o TMCP organizou viagens emblemáticas, como visitas à fábrica de Hinckley (Reino Unido) e ao TT da Ilha de Man. O clube mantém-se independente de concessionários, funcionando como uma comunidade de fãs da marca britânica. //



RENEGADE SPORT

SENSAÇÕES INIGUALÁVEIS

A Renegade Sport é uma Cruiser que exhibe detalhes desportivos e muito apelativos, proporcionando sensações inigualáveis, com a sua condução equilibrada e muito confortável.

PRVP: 2.780€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.



 Toda a gama em 125cc

 Potência 9,8cv

 Refrigeração ar

 Conduz com carta de automóvel

 Multimoto

 www.umiberica.com/pt/

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

Recomendamos lubrificantes  CEPSA

PASSEIO CHAPA AMARELA 

3 MAIO **VOLTA SURPRESA**

 Centro coordenador De Transportes De Abrantes- SEDE ACAA

Concentração: 8:30H **Passeio: 9:15H**



PRÉMIOS:

- **MAIOR GRUPO(+10 MOTAS IDENTIFICADO): 1 LEITÃO ASSADO NO DIA**
- **MOTA MAIS ANTIGA: 1 PRESUNTO**
- **CONDUTOR DE MAIS LONGE: 1 BACALHAU**
- **PARA TODAS AS MULHERES: OFERTA 1 FLOR** 🌸

— INSCRIÇÕES ATÉ DIA 25 ABRIL-LIMITE 150 INSCRIÇÕES
(NO PRÓPRIO DIA PODERÁ SOFRER ALTERAÇÕES)

— PAGAMENTOS PODEM SER FEITOS POR :
PT 50004553914031345912263- ACAA Ou MBWAY: 912820460

(A associação não se responsabiliza por qualquer incidente que possa decorrer durante o passeio)

 Nuno Pombo: 933700799
Rui Sousa: 966015213
Paulo Garcia: 936608710

SÓCIOS: 17,50 Motas
NÃO SÓCIOS: 20 Motas







Passeio Chapa Amarela em Abrantes, dia 3 de maio

NO DOMINGO, DIA 3 DE MAIO, A ACCA - ASSOCIAÇÃO AMIGOS CHAPA AMARELA DE ABRANTES - REALIZA MAIS UM DOS SEUS TRADICIONAIS PASSEIOS DE CHAPA AMARELA.

A VOLTA será surpresa, sendo que a região de Abrantes tem muito para visitar, além de ser atravessada também pela EN2 e este tipo de passeios tem imensa popularidade na região.

A concentração terá início a partir das 8:30 no Centro Coordenador de Transportes de Abrantes, onde se situa a sede da associação. O passeio propriamente dito começa pelas 09:15 e as inscrições são limitadas ao máximo de 150 participantes.

Estão ainda previstos vários prémios: maior grupo presente, moto mais antiga, condutor que veio de mais longe e todas as mulheres que participem recebem uma flor. Para sócios o preço de inscrição é de 17,5 motos e de 20 motos para os não sócios.

Mais informações no cartaz que se apresenta ou na rede social daquele grupo. //

VERSYS 650

NÃO DEIXES NADA PARA TRÁS



Kawasaki

Oferta Pack Travel Shad



PVPR DESDE

8.870€



Topcase Shad
SH58X Carbon
(inclui suporte)



Encosto para
passageiro duplo



Malas laterais Shad
SH38X Carbon
(inclui suportes)

Oferta de pack no valor de 1.085€

Até ruptura de stock, modelo 2024. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

Performance NOSTÁLGICA

A marca alemã reforça o seu legado no universo das motos de enduro com o lançamento da nova BMW R 12 GS. Um modelo que homenageia o espírito da lendária BMW R 80 GS, lançada no mercado há 45 anos, agora reinventada com tecnologia de última geração e um design clássico e intemporal.



» [Galeria de fotos aqui](#)





Com um design inspirado na mítica BMW R 80 GS de 1980, que venceu o Rally Dakar logo na edição de 1981 com Hubert Auriol, a nova BMW R 12 GS aposta numa estética minimalista, com jantes raiadas, guarda-lamas elevados e uma pequena carenagem dianteira. O farol LED redondo com assinatura luminosa em “X” e o painel de instrumentos analógico reforçam o seu carácter autêntico.

Disponível em três variantes cromáticas – Night Black Matt, Light White e Option 719 Aragonit, cada uma com detalhes de design distintos, a nova R 12 GS adapta-se tanto a um estilo mais clássico como ao mais aventureiro.

POTÊNCIA BOXER E ESPÍRITO AVENTUREIRO

Equipada com o icónico motor boxer bicilíndrico de oito válvulas arrefecido a ar/óleo com uma cilindrada de 1.170 cc, a nova BMW R 12 GS oferece uma potência de 109 cv às 7.000 rpm e um binário máximo de 115 Nm às 6.500 rpm. Este bloco, associado a uma caixa de seis velocidades e à tradicional transmissão de veio e cardã, garante uma entrega de potência linear e robusta, perfeita para desafios dentro e fora de estrada.

A experiência de condução pode ser

personalizada com três modos incluídos de série: Rain, Road e Enduro, aos quais se junta o modo opcional Enduro Pro, concebido para quem procura sensações mais intensas em terrenos exigentes.

ERGONOMIA PENSADA PARA O OFF-ROAD

A nova BMW R 12 GS foi projetada para oferecer a melhor posição de condução, com um triângulo ergonómico (guiador – assento – poisa-pés) pensado para a prática de enduro. Estão disponíveis três opções de assento (incluindo a versão Rallye, com mais altura), poisa-pés específicos para todo-o-terreno e um guiador em alumínio ajustável, que garantem conforto e controlo em qualquer circunstância.

A versão com o Enduro Package Pro inclui ainda um conjunto de componentes focados na condução fora de estrada: jante traseira de 18”, proteção de motor, poisa-pés reforçados, pneus off-road e aumento da altura livre ao solo que pode chegar aos 255 mm.

CONETIVIDADE, LUZES LED E DIVERSAS OPÇÕES DE PERSONALIZAÇÃO

A nova BMW R 12 GS integra tecnologia como o sistema Keyless Ride, tomada de 12V e uma vasta gama de equipamento opcional e acessórios >>>

APRESENTAÇÃO *BMW R 12 GS*

originais BMW Motorrad, incluindo o painel de instrumentos digital com ecrã TFT, sistema Connected Ride com navegação e funcionalidades multimédia, escape em titânio e muito mais.

Mais do que uma homenagem à história da marca, a nova BMW R 12 GS representa uma afirmação contemporânea de liberdade, aventura e engenharia de precisão. Uma verdadeira moto de enduro que convida a sair da estrada e a explorar novos caminhos – com confiança, potência e estilo.

DISPONIBILIDADE E PREÇOS

No que diz respeito à disponibilidade da novíssima BMW R 12 GS, a mesma já pode ser configurada, mas deve ser contactado um concessionário BMW Motorrad para mais informações.

O preço de venda recomendado pelo construtor, incluindo IVA à taxa legal em vigor de 23%, excluindo despesas administrativas e de transporte, começa nos 17690 Euros. //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



ANDAR DE MOTO



» [Galeria de fotos aqui](#)

Mais desportiva, POTENTE E VERSÁTIL

A BMW R 1300 R proporciona uma experiência muito mais desportiva do que a sua antecessora, através de um motor e chassis completamente redesenhados, mantendo os valores fundamentais da BMW, como as aptidões touring e conforto.

Equipada com um motor boxer bicilíndrico e 1.300cc, a nova roadster da marca bávara debita 145cv (107kW) às 7.750rpm, com um binário máximo de 149Nm registado às 6.500 rpm o que torna a BMW R 1300 R a mais potente boxer da história da BMW Motorrad.

O modelo conta com três modos de condução de série ("Rain", "Road" e "Eco"), podendo ser equipada opcionalmente com o pacote "Riding Modes Pro", que inclui os modos "Dynamic" e "Dynamic Pro" para uma experiência de condução mais personalizada e ainda mais desportiva.

A BMW R 1300 R apresenta um novo quadro de aço, suspensão telescópica invertida na dianteira e uma suspensão traseira EVO Paralever II. Como opcional, é possível ainda integrar o novo sistema DSA (Dynamic Suspension Adjustment), que combina o ajuste dinâmico do amortecimento frontal e traseiro com um ajuste correspondente da tensão da mola, dependendo do modo de condução selecionado, das condições de condução e das manobras.

Isto faz da nova BMW R 1300 R a primeira moto de produção em série com uma forquilha telescópica invertida que permite o ajuste



APRESENTAÇÃO *BMW R 1300 R*

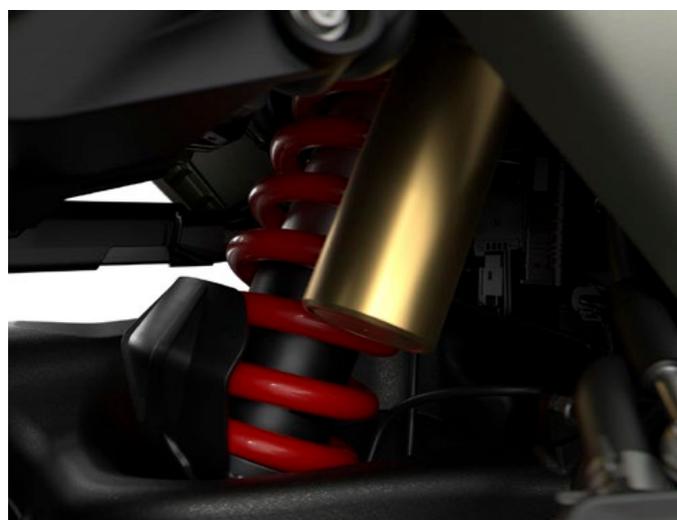
eletrônico da pré carga, sendo a primeira moto de produção em série a disponibilizar este tipo de tecnologia.

Destaque ainda para o sistema de travagem Integral ABS Pro, o Riding Assistant com cruise control adaptativo (ACC) e aviso de colisão frontal (FCW), bem como a assistência de passagem de caixa automatizada (ASA Automated Shift Assistant), para mudanças de relação de caixa mais suaves e envolventes.

Visualmente, a nova R 1300 R afirma-se com um estilo agressivo e robusto, graças ao novo farol LED octogonal com a luz adaptativa opcional para curvas, que dependendo da inclinação vai ativando elementos LED adicionais para uma iluminação ainda mais ampla e homogênea da estrada e da sua berma.

As novas versões - Exclusive, Performance e Option 719 Kilauea, acrescentam um toque especial e desportivo. A ergonomia foi também melhorada, proporcionando ao condutor uma posição de condução mais avançada e reactiva.

Com um vasto leque de opcionais e acessórios originais BMW Motorrad, a nova R 1300 R adapta-se ao estilo de cada motociclista. Desde o assento aquecido, ao acoplamento magnético para funções elétricas das malas, até às jantes mais leves e com design exclusivo, tudo pode ser ajustado para uma experiência única e personalizada. //



STREET PERFORMANCE



Downtown



A KYMCO Downtown 125 oferece tecnologia, design arrojado e conforto. O seu imponente porte e os seus grandes faróis dianteiros, dotam a Downtown 125 de qualidade e performance por onde quer que passe. Se procuras uma scooter 125cc bem equipada para percorrer distâncias médias, a Downtown 125 é ideal para ti.

~~4.999€~~
PRVP 4.499€
IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

DOWNTOWN - TRATA A CIDADE POR TI!

Importador Multimoto

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

Recomendamos Lubrificantes CEPSA



Uma nova era INSPIRADA NA LENDA

A Honda apresentou no início do mês a CB 1000F Concept, um protótipo que evoca a rica tradição da linha CB, combinando o clássico motor quatro em linha com um design atemporal.

O palco dos salões de motos do Japão, berço da Honda, foi o escolhido para a estreia de um modelo que espicaça a imaginação dos entusiastas: a Honda CB 1000F Concept.

Este protótipo, exibido em Osaka, Tóquio e Nagoya no início de abril, não se limita a sinalizar as tendências de design e tecnologia da marca líder mundial, mas também serve como um termómetro para medir a aceitação do público, um fator crucial para a sua possível integração na linha de produção.

A Honda CB 1000F Concept representa uma genuína evolução da família CB, cuja história remonta a mais de 65 anos com a pioneira Honda CB. Longe de ser uma revolução radical em estilo

e técnica, a CB 1000F Concept fascina ao reunir elementos que celebram a essência das CB: o potente motor de quatro cilindros em linha, o característico escape 4x1 e o equilíbrio perfeito entre uma condução com espírito esportivo e a reconhecida facilidade de uso da Honda.

Segundo o designer Yuha Suzuki, esta é uma "CB de uma nova era", mas instantaneamente reconhecível como uma legítima representante da linhagem. A inspiração nos grafismos das clássicas CB 750F, CB 900F e CB 1100F do início da década de 1980 é inegável. Yuha Suzuki conclui com a sua visão: "Acredito que é fundamental ter um design atemporal e universal, que seja apreciado ao longo do tempo. Com esta CB 1000F Concept, procurei conscientemente criar uma moto que se mantenha atual mesmo com o passar dos anos". //



Beleza



E EXCLUSIVIDADE

Uma moto de colecionador inspirada pelo Lamborghini Revuelto, nascida da sinergia criativa entre o Ducati Centro Stile e o Lamborghini Centro Stile, numa edição limitada de 630+63 exemplares numerados





» Galeria de fotos aqui

A nova Ducati Panigale V4 Lamborghini surge da colaboração entre os fabricantes italianos de motos e carros superdesportivos e foi revelada ao público no The Art of Unexpected, evento que teve lugar no Teatro Alcione, em Milão, durante a Milan Design Week, o principal evento no mundo do design.

Esta foi a abertura do terceiro capítulo da parceria entre a Ducati e a Lamborghini, duas marcas icónicas que representam a excelência italiana a nível mundial, ambas enraizadas no coração do Motor Valley da região de Emília Romanha, onde paixão, engenho e experiência se unem, dando origem a obras de arte sobre duas e quatro rodas, como esta nova Ducati Panigale V4 Lamborghini e como anteriormente aconteceu com a Ducati Streetfighter V4 Lamborghini e a Diavel 1260 Lamborghini.

Este novo episódio da união entre as duas empresas é protagonizado pelos modelos de maior performance e sofisticação das gamas de ambas as marcas: a Panigale V4 S, a última geração da Ducati Superbike; e o Lamborghini Revuelto, o novo paradigma na arena dos carros superdesportivos.

Ambos os modelos representam a expressão máxima do desempenho desportivo para ambas as marcas e estão equipados com os motores mais refinados e de alta performance, que representam >>





na totalidade a sua filosofia técnica e abordagem de design: o motor Ducati Desmosedici Stradale e o Lamborghini V12.

A inspiração por trás da Panigale V4 é o Revuelto, o primeiro carro superdesportivo híbrido HPEV (High Performance Electrified Vehicle) da Automobili Lamborghini, a nova referência em termos de performance, tecnologia a bordo e emoção de condução.

O prazer de condução absoluto experimentado ao volante é proporcionado em grande parte pelo total de 1015 CV gerados pela motorização, que combina a potência de um novo motor de combustão interna V12, com três motores elétricos de alta densidade e uma inovadora caixa transversal de dupla embraiagem.

O Revuelto proporciona uma performance e emoções de condução nunca antes vistas. O uso extensivo de fibra de carbono e outros materiais ultraleves levou à melhor relação peso/potência da história da Lamborghini: 1,75 kg/CV. Isto traduz-se numa performance de topo, com uma aceleração dos 0-100 km/h em apenas 2,5 segundos e uma

velocidade máxima de mais de 350 km/h.

A base técnica para a Panigale V4 Lamborghini é a nova V4 S, uma moto que é particularmente avançada graças a uma equilibrada abordagem integrada entre aerodinâmica e design, um chassis extremamente eficaz e grandes inovações eletrónicas, como o Ducati Vehicle Observer (DVO) e o Race eCBS.

Para criar a Lamborghini V4, o Centro Stile da Ducati trabalhou lado a lado com a Lamborghini para desenhar a decoração inconfundível e uma série de detalhes inspirados no Revuelto, criando uma moto exclusiva limitada a 630 exemplares numerados.

As jantes em alumínio forjado foram especificamente desenhadas para esta moto e apresentam o mesmo estilo das que estão montadas no Revuelto, enquanto a secção traseira e as asas foram retrabalhadas pelos designers da Ducati seguindo as linhas do superdesportivo de Sant'Agata Bolognese.

A Panigale V4 Lamborghini torna-se particularmente única pela decoração baseada na >>

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

HORNET 1000



Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4 LAMBORGHINI*



cor preta de fibra de carbono com textura visível, detalhes em Verde Scandal, Grigio Telego e Grigio Acheso, e o banco dedicado, que se inspira no interior do Revuelto.

Como mais uma prova da atenção a cada detalhe nesta colaboração entre as duas marcas, a carenagem e os restantes componentes, como o escudo térmico, a proteção do calcanhar e os guarda-lamas dianteiro e traseiro, são inteiramente em fibra de carbono, usando a mesma trama apresentada nos carros superdesportivos da Lamborghini. Na linha de simetria da moto, onde a trama se cruza, encontra-se o design típico de padrão em espinha, resultado de um trabalho artesanal da mais alta precisão.

A moto está equipada com uma ponteira de titânio Akrapovič com o tubo de saída em carbono, que juntamente com uma calibração dedicada do motor, elevam a potência máxima da Panigale V4 Lamborghini para 218 CV*. O elevado número de componentes em fibra de carbono, combinados com a ponteira, reduzem o peso da moto para 185 kg, quase menos 2 kg do que a Panigale V4 S, com a relação peso/potência a aumentar de 1,15 para 1,18 CV/kg. A Panigale V4 Lamborghini é a mais potente e leve da família.

As especificações da Panigale V4 Lamborghini ficam completas com a embraiagem a seco, os poisa pés ajustáveis, as manetes de travão, embraiagem e os contrapesos dos avanços feitos de alumínio maquinado. Todos os proprietários que quiserem usar a sua moto em pista terão a tampa do depósito de competição em alumínio, as condutas das pinças de travão, a tampa da embraiagem aberta em fibra de carbono e o kit de remoção do suporte de matrícula, tudo incluído com a moto.

A Panigale V4 Lamborghini torna-se ainda mais distinta pela placa no motor que leva o seu nome (Desmosedici Stradale), pelas mesas de direção maquinadas a partir de alumínio sólido, a animação dedicada do painel de instrumentos quando se liga a moto, incluindo o nome da moto e o número do exemplar. Este mesmo número também é gravado a laser no emblema de alumínio da chave de ignição.

Cada Panigale V4 Lamborghini é fornecida com um certificado de autenticidade e uma cobertura de moto dedicada entregue numa caixa personalizada especial que combina com a decoração. Além disso, cada Lamborghini Panigale V4 será entregue numa caixa de



madeira personalizada exclusiva, completa com um cavalete traseiro dedicado, uma vez mais a combinar com a decoração da moto.

Além destes 630 exemplares, a Ducati está também a produzir uma série ainda mais exclusiva, denominada Speciale Clienti, disponível apenas para 63 clientes Lamborghini. Estes poucos selecionados, em contacto direto com o Ducati Centro Stile, poderão transferir o esquema de cores do seu Lamborghini para a sua Ducati Panigale V4 Lamborghini Speciale Clienti, ou então escolher entre combinações de cores propostas pelo Ducati Centro Stile.

É uma oportunidade única, que assume um significado ainda maior para os proprietários do Revuelto: a possibilidade de estender a personalização do seu carro superdesportivo à sua moto permitir-lhes-á criar o par perfeito, uma

garagem genuinamente personalizada onde cada detalhe reflete a identidade do cliente.

Adicionalmente, para as Speciale Clienti também será possível personalizar a gravação nas laterais das mesas de direção, e o cavalete traseiro será pintado na mesma cor da decoração escolhida, tornando cada exemplar uma peça única e irrepetível.

A natureza única da parceria é ainda reforçada pela possibilidade – apenas para os proprietários da Ducati Panigale V4 Lamborghini – de completar o seu visual com um capacete, blusão e fato completo em pele de edição limitada, com o mesmo esquema de cores das 630 motos. Os compradores da versão Speciale Clienti podem ter o fato nas cores da sua moto.

As entregas da Ducati Panigale V4 Lamborghini vão começar em setembro de 2025. //

APRESENTAÇÃO *MOTO MORINI X-CAPE 700*

Pronta para uma ESCAPADELA!



» [Galeria de fotos aqui](#)



Com um design renovado, mais tecnologia de série e uma lista de equipamentos que eleva a experiência de condução a um novo nível, a X-Cape 700 está a chegar a Portugal!



A nova X-Cape 700, Euro 5 Plus, apresenta novidades tanto no design como na ciclística, sem esquecer o equipamento de série. As características mais importantes estão nas linhas de estilo, desenhadas para garantir uma ergonomia perfeita para uma experiência de condução mais completa, tanto em estrada como fora dela.

A performance é assegurada pelo motor de dois cilindros paralelos Euro 5+, de 693cc, capaz de debitar 70 cavalos de potência com um binário máximo de 68 Nm às 6500rpm que oferece aceleração e potência desde as rotações mais baixas.

Um quadro de aço, um braço oscilante de alumínio e rodas de 19" à frente e 17" atrás compõem uma ciclística que promete agilidade e elevada manobrabilidade.

A Moto Morini equipou a X-CAPE 700 com uma série de detalhes e tecnologias como equipamento original, que são essenciais para tornar qualquer viagem emocionante, fiável e funcional:

Destacam-se na travagem os materiais Brembo e o ABS Bosch comutável, na suspensão a forquilha Marzocchi ajustável e o mono-amortecedor KYB com pré-carga remota, além de uma série de equipamentos que tornam a condução mais segura >>



APRESENTAÇÃO MOTO MORINI X-CAPE 700



e despreocupada como a embraiagem deslizante e os sensores de pressão dos pneus.

Mas as novidades incluem ainda ecrã TFT de 7 polegadas com sistema de navegação integrado via App, tomadas duplas USB + USB-C para carregamento de dispositivos externos e faróis totalmente em LED.

O escape a meia altura, o assento ergonómico, também disponível numa versão rebaixada, e as proteções para as mãos e para o calor emitido pelo motor complementam o conjunto para o aumento do conforto a bordo.

A X-Cape 700 vem equipada com jantes com raios (para todos os esquemas de cores) e pneus Pirelli Scorpion Rally STR. Também disponíveis de série na versão com jantes raiadas estão o

cavalete central e uma câmara vídeo frontal que grava através de uma aplicação diretamente para o telemóvel.

Com uma distância entre eixos de 1490mm, uma altura de assento ao solo de 820/845mm e uma distância livre ao solo de 190mm, regista um peso a seco de 213kg. Para as longas tiradas oferece um depósito de combustível com uma capacidade de 18 litros.

A X-Cape 700 estará disponível nos concessionários no final do mês de abril de 2025, com jantes raiadas e pneus Pirelli Scorpion Rally STR, nas cores Red Passion, Carrara White e Black Ebony por um preço de lançamento de 7.590€.

Os acessórios estarão disponíveis na rede oficial da Moto Morini no verão de 2025. //



* DESVENDAR NOVOS CAMINHOS

SC125



'X'PLORE YOUR CITY

UNVEIL NEW PATHS*

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

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

 **Beyond the Ride**



MORBIDELLI



Recomendamos Lubrificantes  **CEPSA**

 MorbidelliPortugal

  morbidellipt

APRESENTAÇÃO QJ MOTOR SQ 16



» Galeria de fotos aqui

Desempenho SÓLIDO

Uma nova scooter de roda alta do segmento 125 cc. que se apresenta como uma solução prática, económica e elegante para enfrentar a “selva” do dia a dia

A QJ Motor continua a expandir a sua gama de modelos com propostas cada vez mais adaptadas às necessidades da mobilidade urbana. A mais recente novidade é a SQ 16, uma scooter de roda alta com um motor 125 cc, projetada para quem procura uma solução prática, económica e elegante para resolver os problemas de mobilidade do dia-a-dia.

Com linhas modernas, um desempenho sólido e tecnologia de ponta, a SQ 16 posiciona-se como uma das propostas mais completas do segmento das scooters para a carta A1/B.

Os argumentos deste modelo colocam-na numa clara vantagem face à concorrência graças ao seu motor monocilíndrico de 15 CV, com 4 válvulas e refrigeração por líquido e a ajudas eletrónicas à condução como um sistema de travagem com ABS em ambas as rodas e controlo de tração que pode ser desligado.

Em termos de funcionalidade, a SQ 16 oferece

de série Smart Key com Imobilizador, painel de instrumentos com ecrã LCD Digital, Iluminação Full LED e Sistema Start & Stop além de Descanso lateral e central. Com uma elevada capacidade de carga, graças à sua plataforma plana e a um espaço debaixo do assento onde se pode guardar um capacete integral, ainda vem equipada com uma Top-case.

O depósito de combustível com capacidade para 7,8 litros garante uma boa autonomia enquanto as jantes de 16 polegadas conferem um bom desempenho em pisos mais degradados e uma maior estabilidade a velocidades mais elevadas.

Um peso a seco de apenas 134 kg e uma altura do assento de apenas 799 mm facilitam as manobras à mão e a baixa velocidade. Para tornar esta scooter ainda mais apetecível a QJ Motor além de um preço de apenas 2.990€, oferece uma garantia de 6 anos.

A nova SQ 16 já se encontra disponível nos Concessionários Oficiais QJ Motor nas cores prata, branco e preto. //





Reinventar A RODA

Os países asiáticos, com destaque para a China, estão permanentemente a desenvolver novas propostas e projetos também no mundo das duas rodas. A nova proposta cruiser da Regal Raptor com a sua nova DD1000 é um exemplo e vem com algumas inovações que podem surpreender.

Ainda não são conhecidos muitos detalhes, mas de acordo com a informação da Mega Chinamotor e numa pesquisa junto do site do fabricante há alguns pontos que podem ser uma boa surpresa e, eventualmente, fazer com que as motos venham a ser disponibilizadas também nos mercados ocidentais, caso da Europa e dos Estados Unidos.

De acordo com a informação disponibilizada trata-se de uma pura cruiser, equipada com um bicilíndrico em V de 963 cc, capaz de debitar cerca de 53 cv às 7000 rpm e um binário de 74 Nm às 6500 rpm.

Os valores podem até parecer relativamente modestos, mas há outros motivos de realce, nomeadamente a transmissão ser do tipo de Variação Contínua (Continuously Variable Transmission - CSCVT), com notórios ganhos em termos de conforto e suavidade.

MAIS ELEMENTOS EM DESTAQUE

Outros pontos a relevar são, por exemplo, a transmissão final por correia, muito durável e robusta ou o facto de ter um monobraço traseiro, o que lhe

garante um impacto visual muito forte e facilita as operações de manutenção.

De referir que, de acordo com a informação prestada, terá uma muito útil marcha atrás e até um sistema de travão de estacionamento, um pouco na lógica dos automóveis.

Também merece destaque a elevada capacidade do depósito. Vão ser 38 litros de gasolina. Um valor muito elevado e que permite fazer grandes viagens sem reabastecer, mas que também contribui para o elevado peso final do conjunto: cerca de 355 kg, em ordem de marcha. //



PANTHER SV

O Panther SV conta com um spoiler longo, fecho micrométrico, viseira de alta resistência e está preparado para incorporar intercomunicadores.

AXXIS



NOVO

ECE
22-06

DOT



Nova geração SUPERSPORT



A R9 utiliza a tecnologia desenvolvida e testada em competição com o motor tricilíndrico (CP3) que revolucionou a marca Yamaha na última década. Uma unidade motriz de elevado binário e uma ciclística criada e desenvolvida nas pistas, que deu origem a um modelo Supersport equilibrado e digno da Série R.

Este novo modelo, cujo lançamento coincide com os 70 anos da Yamaha, mantém muitas das características de design inspiradas nas máquinas de MotoGP, desde a pioneira TD1, de 1962, que se tornaram sinónimo dos modelos Supersport da Yamaha.

A R9 apresenta a evolução esperada numa nova geração, enquanto a suspensão idêntica à da R1 e os travões dianteiros Brembo com pinças Stylema oferecem o nível de precisão, manobrabilidade e agilidade pelas quais a gama Supersport da Yamaha é (re)conhecida.

Além disso, não vem substituir nenhum modelo, sendo que a R6 e a R1 vão continuar também a ser comercializadas.

DESTAQUES DO MOTOR CP3

A R9 vem equipada com o motor de três cilindros (CP3) de 890 cc, com refrigeração líquida, DOHC de 4 válvulas por cilindro e injeção eletrónica de combustível, cumprindo a norma Euro 5+. A relação do diâmetro e curso dos pistões, de 78mm x 62mm e a taxa de compressão de 11,5:1 proporcionam

um elevado binário (93 Nm às 7000 rpm) e uma elevada potência (119 cv às 10000 rpm).

Quando combinados com o controlo preciso proporcionado pelo sistema eletrónico de controlo do acelerador da Yamaha (YCC-T) otimizam a performance, tanto em pista como na estrada. A relação final, os mapas de ignição e de injeção de combustível estão otimizados para um desempenho de verdadeira Supersport.

QUADRO EM ALUMÍNIO, DO TIPO DELTABOX

Desenvolvido especificamente para a R9, o quadro em alumínio fundido por gravidade, do tipo Deltabox, viu a sua rigidez ajustada para proporcionar um desempenho desportivo independentemente da carga.

O peso do quadro é de apenas 9,7 kg o que o torna no mais leve alguma vez utilizado num modelo Supersport da Yamaha. Este quadro leve contribui para que o peso total da R9, em ordem de marcha, seja de apenas 195 kg, incluindo um depósito com capacidade para 14 litros de gasolina, o que lhe confere uma excelente relação peso-potência. >>>





CARENAGEM DE LINHAS AERODINÂMICAS E AGRESSIVAS E COM DEFLETORES AERODINÂMICOS

A R9 é uma das motos da Yamaha com maior eficiência aerodinâmica até hoje. Esta eficácia foi conseguida através de novos elementos de design da carenagem frontal, desenvolvidos através de testes exaustivos em túnel de vento.

Os defletores aerodinâmicos, colocados logo abaixo do farol, reduzem a elevação frontal e melhoram o contacto com a estrada. Os defletores reduzem a elevação da roda dianteira em 6-7% em linha reta e, quando combinados com o defletor dianteiro por baixo da entrada de ar em forma de M, este efeito é aumentado para cerca de 10% em curva.

NOVO SISTEMA DE TRAVAGEM BREMBO STYLEMA, COM DISCOS DE 320 MM

A R9 está equipada com pinças monobloco Brembo Stylema, desenvolvidas em competição, que são leves, rígidas e projetadas para fornecer

melhor controlo e estabilidade.

Os tubos de travão em malha de aço inoxidável e os grandes discos dianteiros de 320 mm oferecem uma excelente consistência e sensação de controlo, sobretudo durante as travagens mais intensas.

O cilindro mestre radial Brembo possui um pistão que se move na mesma direção do curso da manete do travão, aplicando pressão de forma linear à medida que o condutor pressiona a mesma, resultando numa sensação de maior controle.

NOVA SUSPENSÃO KYB TOTALMENTE AJUSTÁVEL

A nova forquilha dianteira invertida KYB de 43 mm foi totalmente redesenhada, contando agora com ajustes separados para a expansão e compressão. Cada uma pode ser ajustada individualmente, com a bainha direita para a expansão e a esquerda para compressão, tanto de



PRINCIPAIS DETALHES TÉCNICOS:

- Motor CP3 de 3 cilindros DOHC com 890cc e refrigeração líquida.
- Quadro Deltabox de alumínio, o mais leve num modelo Supersport da Yamaha.
- Cilindro mestre dianteiro radial Brembo e pinças Stylema, com discos de 320mm.
- Carenagem aerodinâmica com apêndices aerodinâmicos.
- Nova geração de suspensão dianteira, com forquilha invertida de 43mm KYB totalmente ajustável.
- IMU de 6 eixos desenvolvida para a R1.
- Ajudas de condução sensíveis à inclinação, incluindo Controle de Tração (TCS), Controle de Deslizamento (SCS), Controle de Travagem (BC).
- Modos de Potência (PWR), Controle de Arranque (LC), Controle de Elevação (LIF).
- Sistema de troca de mudanças de terceira geração (QSS).
- Gestão do travão motor (EBM) e regulador de deslizamento (BSR).
- Possibilidade de desligar o ABS traseiro.
- Controle de Pilotagem Yamaha (YRC) com configurações personalizáveis.
- Unidade de Controlo de Comunicações (CCU) que permite upload e download de configurações da moto.
- Display TFT colorido de 5 polegadas com conectividade.
- Registo e análise de dados de pilotagem com Y-TRAC.
- Regulador e limitador de velocidade.
- Guiador ajustável.
- Pneus Bridgestone Battlax Hypersport RS11.
- Jantes de alumínio fundido.
- Manetes ajustáveis.
- Pedal de mudanças em alumínio forjado.

alta velocidade como de baixa velocidade.

O amortecedor traseiro é ajustável em pré-carga, extensão, compressão. A nova configuração contribui para um amortecimento mais preciso e oferece um maior feedback na pista ou na estrada.

MODOS DE MOTOR, CONTROLO DO ARRANQUE E CONTROLO DA ELEVAÇÃO

Estão disponíveis quatro modos de entrega da potência diferentes para ajustar o caráter desportivo do motor (PWR), enquanto o controlo de elevação (LIF) reduz e suaviza a elevação da roda dianteira em aceleração.

O controlo de arranque (LC), inspirado na competição, permite ao piloto arrancar da forma mais rápida e eficiente, sendo perfeito para a utilização em circuito.

CONTROLO DO EFEITO DE TRAVÃO-MOTOR E REGULADOR DE DERRAPAGEM TRASEIRA

O nível do efeito de travão-motor pode ser

ajustado através de duas definições de EBM, sendo que a opção 1 oferece um nível superior de travagem do motor e a opção 2 reduz o efeito de travão-motor à medida que o piloto alivia o acelerador.

Quando a roda traseira bloqueia, devido à desaceleração excessiva do motor, o sistema regulador de derrapagem traseira (BSR) controla o binário do motor para garantir estabilidade. Este sistema destaca-se em situações de aderência reduzida.

ECRÃ TFT DE 5" COM CONETIVIDADE

O ecrã TFT a cores de 5" da R9 pode ser personalizado em quatro temas seleccionáveis, destacando-se o modo de pista que apresenta informações relevantes apenas quando se conduz em circuito, incluindo cronómetro com tempo por volta.

O ecrã pode ser ligado a um smartphone através da aplicação MyRide da Yamaha, permitindo a



APRESENTAÇÃO YAMAHA R9 2025

visualização de chamadas telefónicas, mensagens e outras informações no painel.

EQUIPAMENTO FOCADO NA PISTA

A R9 está dotada com equipamentos focados na utilização em pista para garantir o nível de performance esperado de um modelo Supersport.

Os avanços do guiador contribuem para uma posição de condução desportiva, enquanto as manetes do travão e da embraiagem são ajustáveis para se adaptarem às necessidades de cada piloto.

O sistema Quick Shifter de terceira geração da Yamaha está instalado de forma a permitir subidas e descidas de relação de caixa sem embraiagem, garantindo um desempenho ainda mais eficaz nas mudanças de velocidades.

As jantes leves em alumínio fundido estão equipadas com pneus Bridgestone Battlax Hypersport RS11 para melhor contacto e máxima aderência.

Também não foi esquecida a componente de utilização diária, sendo que a M9 vem equipada também com cruise control e limitador de velocidade.

REGISTE E ANÁLISE OS DADOS COM A APLICAÇÃO Y-TRAC

A aplicação Y-Trac eleva a experiência Supersport, permitindo aos pilotos melhorar a sua condução e performance em pista através de ferramentas normalmente disponíveis apenas para pilotos profissionais.

Derivada da competição, a aplicação Y-Trac oferece a possibilidade de registar e analisar dados de pilotagem com tecnologia de nível profissional para todos os pilotos, desde os principiantes aos profissionais.

DISPONIBILIDADE E PREÇOS

A Yamaha ainda não revelou qual a data de entrega deste seu novo modelo para o nosso país. Quanto aos preços de venda ao público estes começam nos 13.650€ e já se sabe que vai existir uma versão específica para a Categoria A2, bem como um vasto leque de acessórios originais onde se inclui, por exemplo, uma linha de escape completa da Akrapovic. //





cardo

INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO



DETEÇÃO
DE COLISÃO



COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE



Pedro Pereira

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

Faz sentido a redução da taxa de álcool no sangue (TAS) de 0,5 g/l para 0,2 g/l?

Todos sabemos, seja ou não por experiência própria, que o consumo de álcool, medicamentos ou substâncias psicotrópicas, pode ter influência direta na condução e são causadores de muitos acidentes de viação.

Focando-nos especificamente no álcool, as estatísticas facultadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres apontam para que cerca de 5% dos condutores envolvidos em acidentes apresentaram álcool no sangue, em taxa igual ou superior ao permitido por lei (0,5g/l).

Situação atual e proposta de revisão

No momento presente a condução sob influência de álcool, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l constitui uma contraordenação grave. Se a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l, a contraordenação cometida é muito grave. Caso a taxa de álcool no sangue seja igual ou superior a 1,2 g/l considera-se crime, punido com pena de prisão de até um ano.

Usando uma escala progressiva, com uma TAS de 0,0

g/l o risco de acidente é 1. Se a TAS for de 0,5 g/l é 2 vezes maior, se for de 0,8 g/l passa a ser 4 vezes maior e de 1,2 g/l dispara para impressionantes 16 vezes!

Naturalmente que existem muitas variáveis e que vão desde o peso e sexo do indivíduo, ao tipo de bebida e respetiva quantidade, passando pelo menor ou maior hábito de ingestão de álcool ou ao que se comeu antes. Ainda assim, pode ficar como indicador que duas singelas minis de 25 cl cada (50 cl) ou um copo de vinho tinto (0,20 cl) podem ser suficientes para atingir ou mesmo ultrapassar os 0,2 g/l.

A reflexão pode e deve ser feita também por cada um de nós. Além do mais, está em estudo que esta redução venha a ser transversal e não apenas a grupos específicos e faça parte da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030.

Será esta uma boa opção para reduzir a sinistralidade rodoviária ou estaremos a ir demasiado longe no que se refere aos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos?

Fica no ar a questão. Já a eterna sugestão “se conduzir não beba” continua válida, como sempre. //

MOTO GUZZI
V100
Mandello

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®



A Baby PANIGALE

DUCATI PANIGALE V2

Estivemos recentemente no sul de Espanha, a convite da Ducati Ibérica para uma apresentação dos novos modelos da marca, onde encontrámos a nova gama que partilha o novo motor V2, se bem que neste teste focamo-nos apenas na mais pequena Panigale, a V2.

Texto: Helder Monteiro **Fotos:** Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"A DUCATI FEZ UM **TRABALHO NOTÁVEL** NESTA PANIGALE V2 AO NÍVEL DA ERGONOMIA. ESTÁ MUITO MAIS "ESPAÇOSA"..."

A Ducati reformulou a Panigale V2 utilizando o novo motor de 890cc que produz 120cv, e é o mais leve V2 alguma vez produzido pela marca de Borgo Panigale, declarando um peso de apenas 54,9kg.

Numa primeira abordagem a pergunta que surge é: porquê menos potência que o modelo que substitui, e se essa nova abordagem fará sentido numa classe em que a potência é uma das palavra-chave...

Mas depois de a experimentar pelas fantásticas estradas do Parque Natural da Serra Nevada, perto de Almeria, ficámos rendidos às evidências que nos foram explicadas durante a apresentação.

A velha máxima de que menos é mais, aplica-se que nem uma luva neste caso. Já o famoso arquitecto Frank Lloyd Wright dizia que "Menos é mais apenas quando o mais é demais", e de facto na antiga Panigale

V2 dificilmente se conseguia tirar todo o sumo de um motor tão exigente.

Tal levou inclusivamente a tirada de tempos entre pilotos tendo-se verificado que na contabilidade dos segundos a nova V2 se superiorizou, sendo mais rápida em circuito na entrada e saída de curva assim como na travagem, capitalizando com o menor peso de todo o conjunto, que emagreceu no total 17kg em relação ao modelo anterior, fazendo desta a Panigale mais leve de sempre.

O novo motor de 890cc, que produz 120cv e que à primeira vista levará os Ducatistas a torcer o nariz pelos números menos expressivos que os da versão anterior, deixa-nos convencidos após os primeiros quilómetros, havendo notoriamente um acréscimo no binário disponível com cerca de 70% dos 93.3Nm a ficarem disponíveis logo pelas 3000rpm (e acreditem que se sentem bem), empurrando os 179Kg a seco com uma ligeireza que chega a ser desconcertante, tal a facilidade com que rodamos e aproveitamos a



A rider wearing a red and white helmet with 'DUCATI' and 'MONSTER' logos, a black and red jacket, and black pants is leaning into a curve on a red Ducati motorcycle. The motorcycle is leaning significantly to the left. The background shows a winding asphalt road with white markings, set against a backdrop of green hills and a clear sky. The overall scene is dynamic and emphasizes the performance of the motorcycle.

890 CC
120 CV
17 410 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"O MOTOR, COMO ELEMENTO AUTOPORTANTE, CONJUGADO COM ESTE NOVO QUADRO, SÃO A ALMA E O PONTO FORTE DESTA PANIGALE. "

excelente ciclística.

Este novo motor estreia um sistema de regulação variável das válvulas (IVT) e uma arquitectura derivada do anterior superquadro com os mesmos 90 graus de inclinação entre cilindros, mas sem recorrer à distribuição desmodrómica, optando por um mais tradicional sistema de fecho das válvulas por molas. Como curiosidade, as válvulas são ocas permitindo reduzir a inércia em 5%... Há de facto muita engenharia por detrás da construção desta unidade motriz.

Não será por acaso que é a moto de treinos de Pecco Bagnaia e Marc Marquez, que as usam nos intervalos dos Grande Prémios, conseguindo rodar mais rápido sem necessidade dos 155cv da versão anterior, o que indicia a sua forte vocação para pista, graças ao kit "time" attack" disponibilizado pela marca.

Visualmente a V2 está muito idêntica à sua irmã mais crescida, com motor V4, mas sem as protuberantes asas e sem o característico monobraço oscilante que tão bem representava as motos de Bolonha, tendo agora adoptado por um braço oscilante

duplo, o que não deixa de ser uma pena. Mas valores mais altos se levantam, declarando a Ducati que este novo desenho permite retirar peso e melhorar o índice de flexão, contribuído para o excelente desempenho da nova V2. Ainda vemos na traseira outro detalhe que não é semelhante à V4, com as ponteiras duplas muito bem integradas, dando-lhe um ar de competição decalcado do modelo que compete no mundial de Supersport...

A Ducati fez um trabalho notável nesta Panigale V2 ao nível da ergonomia. Está muito mais "espaçosa", com os avanços mais subidos que permitem uma condução mais relaxada e dará com toda a certeza largas horas de prazer em estrada sem os característicos ais e uis nos punhos, típicos dos modelos mais vocacionados para uma utilização em pista. Esse foi um dos objectivos propostos no desenho deste novo modelo: a aproximação a uma condução mais estradista. Atrevo-me a dizer que fazia tempo que não sentia qualquer incómodo depois de rolar uns quilómetros mais empenhados numa moto desportiva. Não só a posição de condução mas também todo o >>





feedback que a moto nos transmite, fazem dela uma experiência muito agradável, permitindo longas tiradas em ritmo elevado, pois até foram revistos os canais de refrigeração nas carenagens, melhorando o fluxo de ar, retirando o ar quente das pernas do condutor.

O quadro monocoque que a Ducati desenvolveu, e que é partilhado pelos restantes modelos de média cilindrada (Streetfighter e Multistrada), é inteiramente construído em alumínio, com 3mm de espessura, tendo muito orgulhosamente sido explicado aos jornalistas presentes que é inteiramente fabricado em Itália.

O motor, como elemento autoportante, conjugado com este novo quadro, são a alma e o ponto forte desta Panigale. Não só pela flexibilidade desenvolvida para utilização em estrada e pela cura de emagrecimento a que foi sujeita, esta Panigale V2 rompe com a anterior geração de forma clara.

A par com toda esta revisão de desempenho da moto encontramos, como é apanágio da marca, um excelente pacote electrónico com Cornering ABS, DTC (Ducati Traction Control), Ducati Wheelie Control (DWC), Ducati Quick Shift (DQS) 2.0, EBC (Engine Brake Control), e 4 modos de condução (Race, Sport, Road e Wet), com 3 modos de potência (High,



Med e Low), variando dos 120cv aos 95cv ...toda esta conjugação de afinações é facilmente configurável pelo novo painel full TFT de 5 polegadas, em que nem sequer falta um laptimer para os entusiastas de trackdays.

Na travagem, as bombas radiais Brembo M50 monobloco na roda dianteira fazem um excelente trabalho, com uma sensação de controle aprimorada e uma potência sempre presente, tornando-se fácil prolongar a travagem até ao interior da curva com cornering ABS da Bosch a dar-nos uma margem de segurança acrescida.

A acompanhar toda esta sensação de controlo na abordagem às curvas a suspensão frontal reage sempre de forma neutra, ajudando a corrigir a trajectória sempre que necessário. Apesar de não serem regulados electronicamente a forquilha e o amortecedor traseiro são totalmente ajustáveis, algo que não tivemos oportunidade de experimentar durante as sessões de estrada que fizemos, onde utilizámos as regulações standard da Ducati.

A Panigale V2 será disponibilizada na versão normal com dois assentos com a configuração mono posto disponível como opcional, e na versão S com uma abordagem contrária, que é entregue como mono posto, estando disponível o kit de passageiro como

opcional. As diferenças entre as duas versões não se ficam por aí, sendo a versão S equipada com componentes Ohlins e a versão base com Marzocchi no amortecedor traseiro e Kayaba na Forquilha, sendo ambas as soluções totalmente reguláveis nas suas afinações. A diferença de 3 quilos a penalizar a versão normal (179Kg) é justificada não só pelos componentes premium da S (176kg), mas também pelas baterias instaladas (de lítio na S).

De referir que a V2S tem de origem o Ducati power launch, com pit limiter, e que poderá ser instalado na V2 como acessório. Visualmente as duas versões são idênticas, tendo apenas a cor das bainhas frontais como factor diferenciador.

Os dois modelos já estão disponíveis na rede de concessionários oficiais da Ducati, com um preço de 17.410 € para a V2 e 19.760 € para a V2S, com apenas uma cor para ambas, que será obviamente o "Rosso". Haverá também uma versão para carta A2, com uma potência limitada a 35kw

Está também disponível o kit "time attack" para uma utilização aprimorada em pista, com escape completo Termignoni (não homologado para estrada), amortecedor de direcção Ohlins, pousa pés aligeirados e ajustáveis e avanços mais baixos, assim como protecções e autocolantes diferenciadores. //





A bela E A MONSTRUOSA



TESTE DUCATI STREETFIGHTER V2 / V4

As duas Streetfighters da Ducati receberam importantes actualizações para 2025 e tivemos oportunidade de as experimentar recentemente em Espanha, aproveitando as encadeadas estradas ao redor de Almeria, pelo deserto de Tabernas e parque natural de Serra Nevada, que se revelaram o cenário perfeito para explorar estas naked da marca de Bolonha.

Texto: Helder Monteiro **Fotos:** Marca

O conceito naked de alta performance já é familiar aos Ducatistas, não só através da gama Monster, mas essencialmente nas Streetfighters que sempre acompanharam os modelos superdesportivos do construtor italiano, decalcando potências e desempenhos das motos mais vocacionadas para pista.

As primeiras Streetfighter de 2009, com o motor da 1098, e mais tarde a 848, sempre encontraram uma legião de admiradores do conceito naked e estas novas Streetfighter herdaram todo o legado da marca na criação de modelos icónicos com linhas agressivas e sensações desportivas apuradas.

STREETFIGHTER V2 / V2S

A Streetfighter de média cilindrada que foi lançada em 2020, com o motor superquadro de 955cc e 153cv, recebeu agora uma profunda alteração ao nível da motorização com a introdução da nova unidade motriz de 890cc e 120cv. Pode parecer uma redução significativa, mas a Ducati aprimorou todo o conjunto tornando o novo modelo mais utilizável em estrada, revelando-se leve não só quando nos sentamos, mas sobretudo quando percorremos os

primeiros quilómetros, permitindo explorar todo o seu potencial de uma forma mais efectiva e essencialmente mais divertida.

Esta nova Streetfighter V2 não tem filtros, exibindo um guiador alto e largo em relação à sua predecessora, mas com uma entrega de potência desde baixas rotações que é uma delícia, revelando-se nas estradas reviradas, transmitindo todas as sensações que só uma naked consegue. Com vento no peito, ouvindo o roncar do novo motor, entregamo-nos ao puro prazer de condução. A nova Streetfighter V2 é decalcada na Panigale V2 com que partilha grande parte dos componentes. Há, de facto, poucas diferenças entre as duas, partilhando quadro e motor, apenas alterando o ângulo da direcção e o duplo braço oscilante, este 30mm mais comprido para compensar o menor peso na frente do conjunto. Isto porque, como conduzimos mais levantados na Streetfighter, naturalmente retiramos carga na frente da moto. Se já tínhamos apreciado o carácter mais suave do novo motor na Panigale V2, essa sensação é replicada nesta moto, apenas notando-se uma pequena vibração no característico guiador de naked, por volta das 4000rpm, sem chegar a incomodar, provando que afinal estamos mesmo a conduzir um V2.

Esta é a Streetfighter mais amigável de sempre, >>



tal com os restantes modelos que partilham este motor e cumprem com um dos objectivos da marca: tornar a utilização em estrada como prioridade, em detrimento de números e exigências que só fariam sentido em circuito. A distribuição desmodrómica do antigo motor foi preterida para que esta unidade de 890cc, com o sistema IVT de distribuição variável e retorno das válvulas por molas, seja utilizável numa faixa de rotação mais alargada, sendo que cerca de 70% do seu binário (93,3 Nm a 8.250 rpm) está disponível logo às 3000rpm. Este é também o mais leve motor V2 produzido pela marca, registando apenas 54,4kg, menos 9,5kg que o anterior.

Na sua essência, a V2 continua sendo uma Streetfighter pura e oferece o desempenho esperado das naked mais agressivas da Ducati, com um motor potente e de alta rotação, um quadro equilibrado, óptimos travões e eletrónica soberba. Menos é mais e neste caso a Ducati Streetfighter V2 oferece mais conforto, mais controlo e mais diversão, com toda a performance

e efectividade dos modelos anteriores.

As suspensões funcionaram muito bem nas estradas de Almeria, permitindo níveis de confiança elevados, absorvendo irregularidades eficazmente e, mesmo abusando em zonas muito reviradas, a compostura mantém-se, apesar da versão S ser talvez um pouco mais firme e, acredito, seja mais eficaz numa utilização em circuito.

Para estrada e no dia a dia não se vão encontrar grandes diferenças de comportamento entre a forquilha Marzocchi e o amortecedor traseiro Kayaba da versão normal e a forquilha Ohlins NIX30 e amortecedor traseiro Ohlins da versão S, que inclusivamente oferecem ambas um curso de 120mm na frente e de 140mm atrás, sendo tanto uma como outra totalmente ajustáveis. As duas versões partilham um amortecedor de direção SACHS, componente que numa naked acrescenta um nível de segurança e firmeza da direção, fundamentais para uma condução despreocupada, assegurando que o guiador se mantém no seu lugar em estradas degradadas, sob forte

aceleração, sem sacudidelas indesejadas.

A travagem está entregue a uma marca que já faz parte do dicionário do construtor de Bolonha, e como tal a Brembo equipa a Streetfighter com discos de 320mm na frente, que são mordidos por umas excelentes pinças M50 com montagem radial, disponibilizando uma elevada potência de travagem em pista, mas também muito modulável em estrada, onde se consegue dosear uma primeira fase da travagem com afinco, aligeirando a entrada em curva com um excelente feedback. Na traseira temos um disco de 245 mm e uma pinça Brembo de 2 pistões. A travagem tem a ajuda eletrónica do cornering ABS da Bosch, evitando um bloqueio

indesejável em curva, sem dúvida uma peça importante na segurança activa da moto.

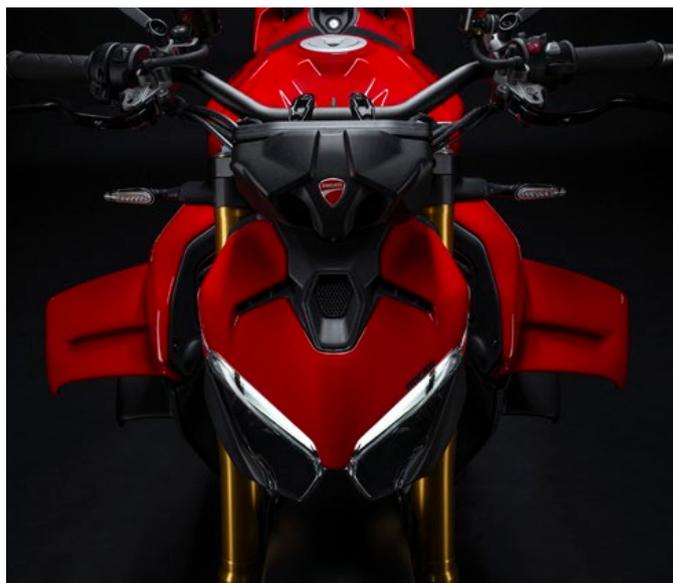
O novo quadro monocoque (exatamente o mesmo da Panigale V2), construído em alumínio e utilizando o motor como parte integrante de toda a estrutura, oferece uma excelente experiência de condução para motociclistas que queiram evoluir para um modelo com sensações mais desportivas.

Como grande simpatizante do conceito Naked, este modelo da Ducati veio ao encontro do que esperava, uma moto que pode perfeitamente ser utilizada no dia a dia, com um motor cheio em baixas que permite a condução em cidade de uma forma confortável, acompanhado pelo fantástico quickshifter 2.0 que



*"A **STREETFIGHTER V4** CONTINUA A SER APRESENTADA EM DUAS VERSÕES, SENDO A VERSÃO S EQUIPADA COM COMPONENTES SUPERIORES. "*





" AS PRIMEIRAS STREETFIGHTER DE 2009, COM O MOTOR DA 1098, E MAIS TARDE A 848, SEMPRE ENCONTRARAM UMA LEGIÃO DE ADMIRADORES"

funciona muito bem em toda a faixa de rotação do motor, proporcionando trocas de caixa suaves e precisas, apesar dos pequenos "soluços" que encontrámos entre 1ª e 2ª. É sem dúvida uma moto que dará aos seus proprietários bons momentos de condução e prazer. Juntando a isso um consumo comedido de cerca 5 litros aos cem, revelado no fantástico painel Full-TFT de 5" que disponibiliza 3 motivos diferentes (road, road pro e track), e onde podemos configurar toda a electrónica da moto com a ajuda do novo comutador bastante intuitivo, instalado no punho esquerdo. Existe como opção um navegador curva a curva, cruise control, e monitor de pressão dos pneus, assim como porta USB integrados no novo painel.

DUCATI STREETFIGHTER V4 / V4 S

Se ficámos agradavelmente impressionados pela "pequena" naked de 120cv, quando pegámos na V4, nas mesmas estradas, foi como se um novo mundo se abrisse! São muito parecidas de facto, mas a V4 é, como se costuma dizer, de outro Campeonato!

A Streetfighter V4 continua a ser apresentada em duas versões, sendo a versão S equipada com componentes superiores. É das duas versões que a Ducati construiu até hoje, a mais próxima da Panigale

V4. Revelam-se um verdadeiro monstro de potência em que as ajudas electrónicas são fundamentais para acalmar os 214cv. E sim, são mesmo 214cv às 13.500rpm instalados debaixo do assento que, quando os solicitamos, lembram o Millennium Falcon da Guerra das Estrelas, a entrar em velocidade Hyperdrive. Numa palavra: alucinante!

Este novo motor stradale continua fiel à distribuição desmodrómica e em conformidade com EURO5+, sendo mais silencioso e mais leve cerca de 1Kg, apesar de contar com um sistema de admissão variável (VIS) que ajuda a disponibilizar 120Nm às 11.250rpm. Além disso, a Ducati revela que tem uma temperatura de funcionamento mais baixa, facto que não conseguimos avaliar nas frescas estradas por onde circulámos. Em relação à Panigale V4, da qual deriva, foi alterada a transmissão final para uma relação mais curta, tornando esta moto em algo de muito especial para quem quiser ensaiar uns cavalinhos. E mesmo com as asas bi-plano a carregarem cerca de 45kg de downforce na frente a 270km/h, é preciso ser muito gentil com o acelerador para manter todo o conjunto de 189Kg de peso a seco com as duas rodas no chão...

Mas apesar desta potência toda, a Streetfighter V4





SCHUBERTH



CONCEPT

INOVAÇÃO EM SEGURANÇA



Capacete Modular em fibra de vidro (DFP)



SEGURO: Homologação ECE 22.06 e P/J



SMART: Homologação ECE-R 22.06 UA para sistemas de comunicação



SILENCIOSO: 87.5 dB(A) a 100KM/H



CONFORTÁVEL: Forros interiores personalizáveis



SCHUBERTH

goldenbat.pt



é como ter duas motos em uma, fácil de levar em modo de passeio, que incrivelmente permite rodar em 6ª a cerca de 60Km/h de forma calma e controlada mas que, quando se solta, revela uma atitude e agressividade que não são apenas viciantes, são também uma fera assanhada para domar.

A Streetfighter V4 é visualmente agressiva. Olhamos como que a provocar o hooligan que existe dentro de nós, com arranques alucinantes e de roda no ar.

Pena que o muito apreciado monobraço traseiro, tão característico da marca, tenha sido substituído por uma unidade de duplo braço, mas os números e a performance falaram mais alto e por isso partilha agora a mesma unidade da Panigale que oferece uma melhoria na rigidez lateral, sentindo-se a traseira da moto mais ágil e “agarrada” ao chão em aceleração.

Tamanha efetividade deixou muita vontade de a experimentar em circuito, até porque a Ducati disponibiliza neste modelo o sistema Race eCBS que aplica automaticamente a travagem no travão traseiro que torna a moto a mais estável em travagens fortes...um mimo!

A nova Streetfighter V4 vem equipada com o melhor da electrónica que podemos encontrar no mercado, sendo a suspensão controlada pelo software ohlins SmART-EC 3.0 incorporado num cérebro mais abrangente de controlo total da moto.

O controle dinâmico da moto, o sistema DVO (Ducati Vehicle Observer) em que as ajudas eletrónicas podem atuar com maior precisão, estimando as forças que atuam na moto e as cargas que ela pode suportar em diversas condições de condução, através da informação recolhida pelos 70 sensores que fornecem dados à plataforma inercial IMU, um cérebro sempre a funcionar para adequar as condições do momento ao melhor desempenho de todos os componentes mecânicos.

Essa dinâmica na condução sente-se sempre que exageramos em algum ponto do nosso percurso, ou seja, ela não fala mas comunica muito bem quando devemos acalmar os nossos ímpetos, refreando os exageros, deixando-os para circuito onde, aí sim, se pode explorar tudo o que a V4 tem para oferecer.

Confesso que gostaria de ter tido mais tempo para “conversar” com esta V4, que me deixou a pensar o quanto evoluíram todos estes



Ducati Streetfighter V2

Motor	V2 a 90 °, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	890 cc
Potência	120 cv (88kW) / 10.750 rpm
Binário	93.3 Nm / 8.250 rpm
Peso a cheio	193 kg
Altura do assento	838 mm
Cap. do depósito	15 litros
Preço	16.530€ (V2) 18.880€ (V2S)





sistemas e componentes. E, acima de tudo, como conseguimos experienciar um prazer de condução inigualável, numa moto de estrada com 214cv, números que há poucos anos só estavam disponíveis em motos de competição de topo. Hoje temos essa potência numa moto disponível para venda ao público com a vantagem de incluir sistemas eletrónicos de ajuda à condução impensáveis na altura. A Streetfighter V4 vem equipada com 4 Riding Modes (Race, Sport, Road e Wet) e 3 Power Modes (High, Medium e Low com 160cv) Race e CBS com funcionalidade de curva; Ducati Traction Control (DTC), Ducati Slide Control (DSC), Ducati Wheelie Control (DWC), Ducati Power Launch (DPL), Ducati Quick Shifter (DQS) 2.0 e Engine Brake Control (EBC).

CONCLUSÃO:

Qual das streetfighters escolher? Bom, teremos sempre de considerar o preço como factor principal de diferenciação, sendo que estamos a falar de praticamente 10 mil euros de diferença entre as V2 e as V4.

Mas vamos esquecer que temos um orçamento limitado e entramos num concessionário Ducati com a carteira recheada. Nesse caso há uma premissa que sempre segui: que nível de experiência tenho, para escolher entre duas opções com cerca 100cv de diferença?

Sem querer fazer juízos de valor, a escolha para um motociclista sem experiência prévia em motos de grande cilindrada deveria apontar para a V2, que é uma excelente moto com todos os predicados para se usufruir de um prazer de condução de alto nível e conseguir evoluir de uma forma mais segura.

Como alternativa temos a V4, uma das motos que mais prazer de condução me deu fora de um circuito, mas com a qual temos de ser conscientes quando rodamos o punho direito, pois entramos num universo de muita potência que necessita experiência para a utilizar com segurança. Sem dúvida que é uma moto muito especial, basta olhá-la para se perceber que é uma naked de topo, com todo o knowhow da Ducati e na qual a marca aplicou toda a tecnologia de última geração, e que para a explorar em plenitude temos que a levar para uma pista onde, aí sim, ela está no seu habitat natural! Será que veremos alguma no troféu Naked bikes do CNV em 2025? Nas mãos certas esta é, com certeza, uma máquina vencedora. //

Ducati Streetfighter V4

Motor	Desmosedici Stradale, V4 a 90°
Cilindrada	890 cc
Potência	214 cv (157,4 kW) às 13.500 rpm
Peso a cheio	207 kg
Altura do assento	845 mm
Cap. do depósito	16 litros
Preço	25.485€ (V4) 29.105€ (V4S)





Raça APURADA

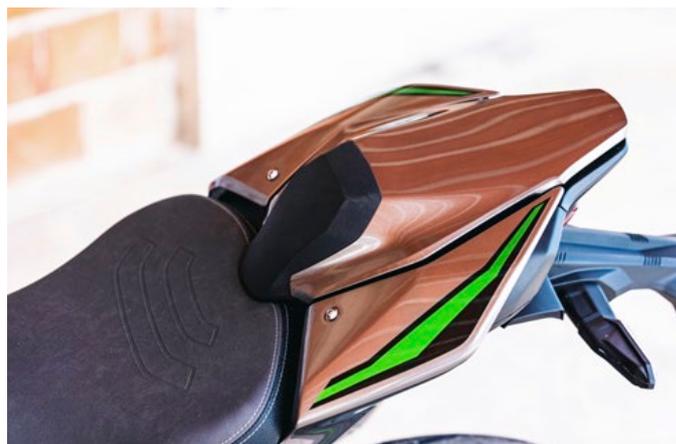
KAWASAKI Z900

A Multimoto, importadora da Kawasaki para Portugal, fez recentemente a apresentação da nova Z900, a moto mais cobiçada da gama naked da marca de Akashi.

Texto: Miguel Sá Monteiro Fotos: Rui Jorge



» [Galeria de fotos aqui](#)



"A **VERSÃO SE** ESTÁ EQUIPADA COM DISCOS DIANTEIROS DE 300MM E PINÇAS MONOBLOCO DE MONTAGEM RADIAL M4.32 DA BREMBO."

A beleza, a verdadeira beleza, acaba onde a expressão intelectual começa. Esta é uma frase de Oscar Wilde. E realmente, o que podemos dizer da nova Kawasaki Z900 é que ela está transfigurada, brindando-nos com uma nova personalidade. A versão de 2025 possui, sem dúvida, umas linhas bastante mais acutilantes, em que a frente totalmente redesenhada e uma nova assinatura luminosa tanto na dianteira como na traseira, a tornam bastante mais agressiva. Mas esta Z900 não é só beleza. Segundo a Kawasaki, este modelo assenta em três pilares: Performance, refinamento e Sugomi.

Sugomi é um termo japonês que significa

presença imponente e atemporal.

Realmente esta nova moto conseguiu refinar os seus argumentos técnicos para poder continuar a ser a moto mais vendida dentro da gama Z. As vendas do anterior modelo começavam a decair, por isso a Kawasaki, ouvindo os seus clientes, decidiu melhorá-la em toda a linha, para oferecer um grande produto final.

O novo motor de 4 cilindros em linha de 948cc tem uma entrega de potência muito suave e linear, que recebe uma preciosa ajuda do novo acelerador electrónico. Notámos o motor sempre cheio, com excelente binário e com uma resposta pronta à mínima solicitação do acelerador. Mesmo em sexta velocidade, a baixa rotação, o motor revelou-se sempre uma agradável surpresa a nível de entrega.

A isto não será alheio o novo corpo de injeção, >>>

948 CC
123 CV
DESDE 10 890 €

» Mais dados técnicos aqui





"FOI ADICIONADO MUITO **EQUIPAMENTO DE SÉRIE** NESTE MODELO DE 2025, SEM QUE EXISTA UM REFLEXO NO PREÇO"

novo perfil de cames e novo mapa da ECU. Consequentemente, segundo dados da marca, a economia de combustível aumentou 16% e as emissões de CO2 reduziram de 132g/km para 117g/km.

Foi adicionado muito equipamento de série neste modelo de 2025, sem que exista um reflexo no preço: uma unidade de IMU (unidade de medição de inércia) de 6 eixos igual à da Ninja ZX-10rr, quickshifter bidirecional, Cruise control, novo painel de instrumentos a cores TFT de 5 polegadas, que demonstrou excelente visibilidade durante todo o teste e que inclui indicador de ângulo de inclinação e conectividade com smartphone, nem sequer faltando uma tomada USB-C instalada de série na versão SE.

A Kawasaki criou também uma APP totalmente nova, chamada Rideology, produzida dentro

de portas, que inclui, entre outras, a função de navegação passo a passo e comandos por voz. Esta moto já está homologada segundo as novas normas EURO 5+ e possui 2 modos de potência e 4 modos de condução (excepto na versão de 70kw) - Sport, Road, Rain e Rider.

A Z900 apresenta-se em duas versões, base e SE. Enquanto a versão base tem uma suspensão mais convencional, a versão SE distingue-se por, na dianteira, ter instalada uma forquilha em cor dourada, totalmente ajustável, e na traseira, um amortecedor Öhlins S46 também totalmente ajustável.

Quanto à travagem, na frente a versão base está equipada com discos de 300mm de diâmetro e pinças duplas de 4 pistões opostos montadas radialmente, da Nissin.

Por sua vez, a versão SE está equipada com



novo modelo

700MT ADV



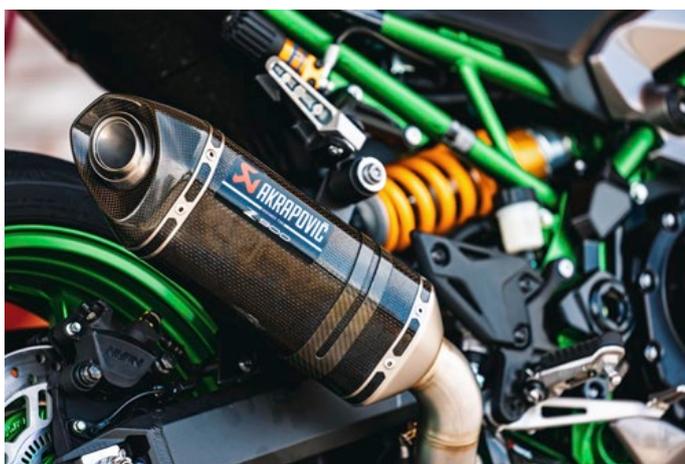
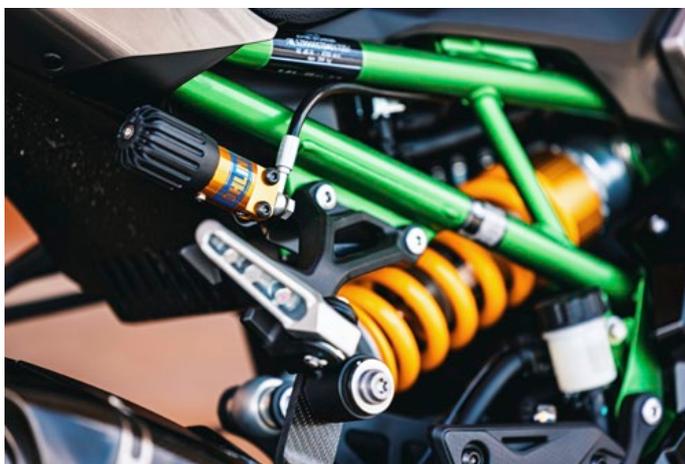
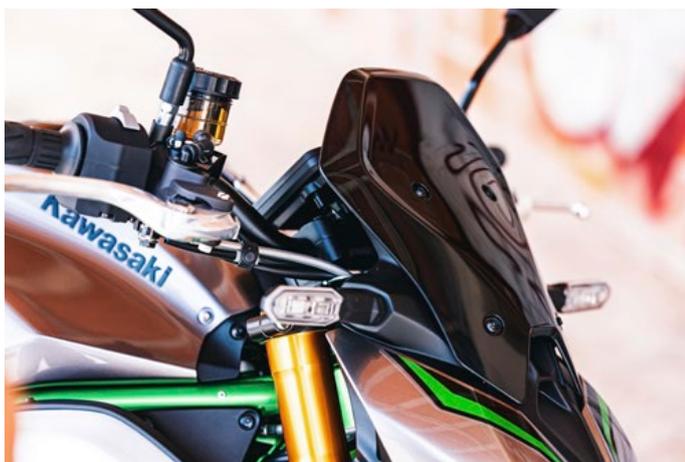
Um novo dia, uma nova aventura

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.





discos dianteiros de 300mm e pinças monobloco de montagem radial M4.32 da Brembo (iguais às da Z H2). Para além disso vem equipada com tubos de travão de malha de aço e bomba principal frontal radial da Nissin.

O travão traseiro é igual para ambas as versões, com um disco de 250mm de diâmetro e pinça simples.

A posição de condução também foi revista com notórias alterações do quadro que resultaram num diferente triângulo ergonómico (ratio entre guiador, assento e poisa pés). Existiu um aumento da altura do assento que agora se cifra em 820mm, mas que não é perceptível em relação à moto da anterior geração, devido ao desenho mais ergonómico. Na versão SE o assento possui um revestimento mais agradável ao toque, com melhor suporte do corpo do condutor.

Este novo modelo vem também equipado com novos pneumáticos - Dunlop Sportmax Q5A. É pena que a versão SE não tenha um upgrade a nível de pneus, tal como é normal noutras marcas.

Curiosamente, achámos os travões da versão base mais acutilantes na mordida inicial que os Brembo da versão SE. Os Brembo necessitam de

"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO TAMBÉM FOI REVISTA COM NOTÓRIAS ALTERAÇÕES DO QUADRO QUE RESULTARAM NUM DIFERENTE TRIÂNGULO ERGONÓMICO (RATIO ENTRE GUIADOR, ASSENTO E POISA PÉS)."



TESTE KAWASAKI Z900

uma acção mais firme, sendo igualmente muito eficazes. No entanto não andámos quilómetros suficientes em ritmo rápido para notarmos os benefícios (superior resistência à fadiga) dos tubos de malha de aço da versão topo de gama.

Podemos afirmar que também não notámos uma diferença relevante entre o comportamento das duas versões no teste de estrada, sendo ambos os conjuntos de suspensões bastantes eficazes, transmitindo muita confiança. Talvez em pista a conversa seja outra.

As diferenças mais notórias são o tacto do travão dianteiro e o assento com mais suporte da versão SE. Este é um elogio ao trabalho efectuado pela Kawasaki na afinação das suspensões da versão base. Tanto filtram com bastante eficácia as irregularidades do piso como são um precioso aliado em condução mais empenhada.

Apesar de ser uma moto de cariz desportivo, não sentimos qualquer cansaço no final do dia, depois dos quilómetros efectuados. Pensamos que este modelo é o equilíbrio perfeito dentro da gama Z, pois tem um excelente comportamento e um motor que chega e sobra para todas as situações.

E a nível estético, parece-nos bastante mais apelativa que o modelo anterior.

A versão SE custa exactamente mais 1800€ que a versão base. Se bem que é verdade que o equipamento adicional ajuda a explicar essa diferença, pensamos que a versão base já dá muito boa conta de si para uma utilização estradista - e permite poupar uma boa quantia. Quem puder gastar um pouco mais para ter o topo de gama, vai usufruir de um esquema visual e cromático mais apelativo, com elementos mais premium. Apesar do incremento de preço da SE em relação à versão base, não deixa de ser um valor muito apelativo face à concorrência. E é sempre especial olhar para aquele amortecedor traseiro Öhlins dourado a reluzir! Mas fica a sugestão: independentemente da versão adquirida, se quiser ficar com uma moto ainda mais especial, não se esqueça de fazer o upgrade de pneus assim que os originais estejam gastos. A Z900 vai brilhar ainda mais!

As novas Z900 já estão disponíveis nos concessionários da marca, com preços de 12.690€ para a versão SE, 10.890€ para a versão base e 10.590€ para a versão A2. //





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.



A MAIS cobiçada



APRILIA TUAREG RALLY 660

A primeira vez que o fabricante de Noale usou a designação Tuareg nos seus modelos foi nos meados da década de 80 e logo em quatro motorizações distintas: 50 e 125 cc a dois tempos e 350 e 600 cc, com motorizações a quatro tempos.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)



"A DECORAÇÃO E ESCOLHA DOS PADRÕES ESTÁ TÃO BEM CONSEGUIDA QUE É QUASE IMPOSSÍVEL FICAR-LHE INDIFERENTE"

A nova Aprilia Tuareg Rally 660 representa agora o ponto mais alto desta linhagem de motos de aventura. Aproxima-se, como nenhuma das suas antecessoras, de uma verdadeira moto de rally, tal como mostram os resultados conseguidos pelo seu piloto Jacopo Cerutti, que esteve na base do desenvolvimento desta versão, capaz de arrebatçar corações.

PORQUE OS OLHOS TAMBÉM COMEM

Durante os dias em que tive esta Rally para test ride foram várias as pessoas que me abordaram. Faziam-no sobretudo por causa da questão estética e todas eram unânimes em considerar que neste quesito a moto se destaca da concorrência.

A decoração e escolha dos padrões está tão bem conseguida que é quase impossível ficar-lhe indiferente e diferencia-se de imediato da sua irmã mais civilizada, a Tuareg base que até está disponível em duas cores: Hailstrom White (branco) e Tornado Green (verde).

Depois os elementos distintivos são tantos que os nossos sentidos facilmente se deixam inebriar pela Rally sem pensar sequer que existe outra versão.

É o caso dos aros das rodas, suspensão dianteira e guidador, todos anodizados num tom dourado que lhe assenta muito bem. Porém, se for para uma utilização mais de rally, é de prever que os aros comecem a ficar marcados pelas pedras ou pela troca de pneus, mas é o preço a pagar.

Também o guarda-lamas dianteiro, em posição elevada, é uma verdadeira provocação e mostra que esta moto está mesmo direcionada para a competição, algo reforçado pela enorme e envolvente proteção de cárter, fundamental para proteger o fantástico motor, mas já lá vamos. Também o robusto protetor de corrente está lá e ainda bem.

Por último, destaque para a ponteira de escape desenvolvida em parceria com os especialistas da SC Project. Esteticamente irrepreensível, é também mais leve que a original, mas o seu principal argumento é a sonoridade emanada, muito diferente para melhor, da original. Quase nos perguntamos como consegue cumprir a Norma Euro 5+ e ter um som tão viciante.

MOTOR QUASE DE CORRIDA

Quando, há cerca de 5 anos, a Aprilia lançou no mercado o seu novo bicilíndrico paralelo de 659 cc, com 100 cv registados às 10500 rpm e um binário de 67 Nm às 8500 rpm já se previa que o mesmo pudesse >>>

659 CC
80 CV
12 299 €

» Mais dados técnicos aqui





"O MOTOR "PERDEU" CERCA DE 20 CV, DEBITANDO AGORA 80 CV ÀS 9250 RPM E UM BINÁRIO DE 70 NM ÀS 6500 RPM. "

ter diferentes utilizações, até numa lógica de economia de escala e rentabilização do desenvolvimento. A base era o motor da RSV4, mas sem a bancada anterior de dois cilindros e os engenheiros de Noale acertaram em cheio.

Este motor foi apresentado primeiro na RS 660, depois na Tuono e, finalmente, na Tuareg, sendo que para este modelo específico a potência e binário foram trabalhados de forma a ter uma resposta mais imediata a rotações mais baixas.

Assim, o motor "perdeu" cerca de 20 cv, debitando agora 80 cv às 9250 rpm e um binário de 70 Nm às 6500 rpm. Estas mudanças fazem todo o sentido na Tuareg, mas não escondem o óbvio: este bicilíndrico gosta de rotação e a forma como se vê a agulha do taquímetro no painel TFT digital de 5 polegadas e subir velozmente rumo à zona proibida, ilustra isso mesmo.

Apesar disso, consegue ser bastante civilizado e

permitir uma condução quase isenta de vibrações, mesmo a baixa rotação, muito útil em condução citadina. Porém, numa utilização off-road, caso se pretenda um rápido aumento da rotação, por exemplo para obrigar a roda traseira a atravessar, um pequeno toque na leve manete de embraiagem faz toda a diferença, sobretudo se as ajudas eletrónicas estiverem desligadas!

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

A Tuareg Rally 660 é esteticamente irrepreensível, tudo está no local certo, as rodas são 21 e 18 polegadas, aros em Ergal e com raios reforçados. Já a altura do assento, que está agora nos 913 mm, pode trazer algumas dificuldades aos motociclistas de perna mais curta, onde me incluo. Ainda assim não chega a comprometer e pode ser feito algum trabalho na redução da altura ao solo nas suspensões ou no próprio assento, cujo conforto é apenas aceitável, mas >>

MOTO GUZZI

V7

DESCONTO DIRETO DE 800€ + OFERTA 1ª REVISÃO



MOTO GUZZI®



que para uma moto de rally está perfeito.

O espaço para posicionarmos o corpo é mais do que suficiente, o guiador é o de uma moto de enduro, largo e em posição elevada sem exageros, perfeito para o fora de estrada e sem comprometer numa utilização mais urbana, onde também se sente bastante à vontade. Já o motor permite velocidades de ponta e de retoma que nos surpreendem a ponto de duvidar se terá apenas os 80 cv declarados.

Foquemo-nos agora no fora de estrada. O melhor elogio que posso fazer é que foi usada em trilhos de moto de enduro e só mesmo os pneus (os mistos Pirelli Rally STR) limitaram a ação! É a moto perfeita para ir fazer umas pistas ao Norte de África, um Baja Portalegre ou um Portugal de Lés-a-Lés off-road. Basta colocar uns pneus mais cardados e jogar com a regulação das excelentes suspensões dianteiras, umas Kayaba de 43 mm, com um curso de 240 mm e do monoamortecedor traseiro, também Kayaba e com igual curso.

De pé ou sentado a moto conduz-se com uma facilidade estonteante e os 199 kg, menos 5 kg que na versão base, são um valor admissível e abaixo de muita da sua concorrência mais direta. Percebe-se que tudo foi feito para funcionar bem num uso mais aventureiro. Até os travões são fortes e muito progressivos, as suspensões trabalham em uníssono e a eletrónica é perfeita!

Sem complicar, basta escolher o modo off-road e vamos desfrutar. Deixamos de ter ABS na roda traseira e o controlo de tração não existe. Não se pode pedir mais, embora a cereja no topo do bolo seja outra! A escolha do modo de condução, num total de 4 disponíveis, pode ser feita em andamento e fica em memória. Por exemplo, param a moto em modo off-road e quando voltarem a andar é esse que permanece selecionado!

Numa secção mais rápida, apoiados também na confiança que o chassis nos dá, olhamos para o ecrã e percebemos que vamos a velocidades já proibitivas e aí sentimos que o quick shifter, mesmo não sendo dos mais suaves, funciona perfeitamente e melhora as sensações na condução. Diversão em estado puro! Até lá está o cruise control, perfeito para tiradas mais longas.

TUAREG 660 VS TUAREG RALLY 660

É de prever que com esta versão mais radical do modelo a marca deixe alguns dos seus potenciais clientes num dilema. Qual das duas escolher?

Logo para começar e pensando no vil metal, importa ter presente que as separam quase 2000



euros, não considerando eventuais campanhas! O pvp da versão base é de 12299€ e o da Rally é de 14099€! Ou seja, aqui está uma nítida vantagem para a versão base, até porque a Rally, com as correspondentes despesas, se aproxima perigosamente dos 15000€ e de propostas do segmento acima.

Porém, se for para uma utilização mais severa a versão Rally faz todo o sentido e tem ainda a vantagem de o seu motor ter um boost de energia adicional face à versão base (sente-se perfeitamente) e a diferença no equipamento é avassaladora: proteção de cárter mais eficaz, de mãos agora com protetores de alumínio, suspensão dianteira de maior curso, ponteira de escape, estética mais apurada... e um superior valor de venda num futuro mais ou menos distante!

Tudo isto para reforçar que, numa escolha pessoal, a eleita seria sempre a versão Rally, mas nada como testar ambas as versões para tomar a decisão mais acertada, tendo sempre presente também o uso que se vai dar à moto.

ALGUMAS ARESTAS A LIMAR

Numa moto de tantos atributos não deixa de haver



TESTE APRILIA TUAREG RALLY 660

pequenas oportunidades de melhoria.

A mais flagrante de todas é, provavelmente, o acesso ao filtro de ar. Está bem colocado, em posição muito elevada e frontalmente ao depósito de gasolina, perfeito para evitar a água e detritos, mas para lhe aceder é necessário retirar 4 parafusos torx, depois o tampão de gasolina, mais 3 parafusos torx e, finalmente, mais 4 parafusos do tipo estrela. Agradecia-se uma solução mais simples e, já agora, um filtro de esponja lavável, mas disso o aftermarket rapidamente se encarrega de apresentar uma solução.

O defletor dianteiro desvia algum vento, mas dada as capacidades turísticas da moto, agradecia-se uma proteção regulável. Para muitos, só resta mesmo ir ao catálogo de acessórios e montar um mais abrangente.

O pedal das mudanças é rebatível, mas o pedal de travão não. Numa pequena queda, por exemplo, em contacto com uma pedra, pode ficar inoperacional. Deviam ambos ser rebatíveis.

Os comandos são simples e muito intuitivos e até a tomada USB é de fácil acesso, mas se os comandos dos punhos fossem retroiluminados era uma mais-valia em condução noturna, até porque a iluminação, integralmente em LED, é excelente. Já agora, não existir um comando dedicado para ativar os 4 piscas é algo difícil de perceber. Ativam-se numa travagem

de emergência, mas não é possível fazê-lo por meio de um simples botão... que não existe!

Também faz falta um espaço por debaixo do assento para guardar alguns objetos. O mesmo vale para um singelo kit de ferramentas que não vem na moto! A bateria, que é de lítio, tem na sua caixa um espaço que é ocupado por um enchimento aborrachado. Podia ser aproveitado para colocar algumas ferramentas, particularmente úteis para uma utilização mais aventureira. Há concorrentes que trazem um pequeno kit que permite desmontar meia moto, sem grandes conhecimentos técnicos.

Por último, ao contrário da versão base, a Tuareg Rally vem equipada com pneus com câmaras de ar. Percebe-se a opção numa lógica de superior amortecimento ou da eventual facilidade de montagem de mousses, mas vai haver sempre quem prefira a simplicidade e conforto de um sistema tubeless.

São pequenos detalhes que em nada ensombram o magnífico conjunto.

Tudo somado, esta Rally tem o essencial para vingar no mercado e é bem provável que se comecem a ver mais a circular, sobretudo nesta versão mais apimentada. Por mim ficava já com esta e ia apenas trocar os pneus para poder usar todo o seu potencial fora de estrada. //



CAISMOTOR

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



PIAGGIO®

MEDLEY

PRÁTICA, DINÂMICA,
LEVE ... COM ESTILO





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Para quem me quer ler, etapa 5 no GPS

Porque continuas extraordinária? Sim, ser extraordinária é simplesmente fazer diferente. E se há alguém capaz de fazer diferente, és tu! Poucas são as pessoas capazes de se desafiar. Isso, talvez seja a tua maior virtude e quiçá, a tua maior inconsciência consciente.

Cada quilómetro percorrido, cada paisagem, cada nova língua, cada novo povo ou, simplesmente, cada lugar perdido nesse infundável mundo.

Atravessaste ruas, estradas, montanhas, fronteiras, países. Mundos infundáveis de emoções. Sempre que o dia amanhece acordas estremunhada, com uma certeza, o dia será mais um desafio, uma aventura ao alcance dos audazes, dos que se propõem a viver a intensidade a cada quilómetro que entra coração adentro.

Tomas o teu pequeno-almoço a olhar para a rua, enquanto enches o peito de ar e suspiras, como é bom viver o sonho a cada acordar.

O teu rosto revigorado incendeia a luz dos teus olhos, não tens como disfarçar num leve sorriso, profundo e confiante, afinal, depois de tantos anos virando as esquinas destas aventuras, já pouco te assusta e ainda sorris ante aquela pergunta “e não é perigoso?”, não viver é!

Debruças mais uma vez o bule de vidro e prata e

enches o pequeno copo, um pouco de chá de ervas impercetíveis. Sobre aquele estranho líquido precipitas mais uns cubos de açúcar, aos quadrados, bem ao estilo parisiense no meio do deserto a denunciar outras ocupações menos pacíficas.

As línguas, impercetíveis, vão sendo largadas no ar, por entre a azáfama dos povos, de modos que por vezes nem sequer entendes, mas isso é tão só o novo mundo.

Os rostos, cujas rugas denunciam a força do vento e do calor do deserto, esganam um ar atarefado, por entre carrinhos de carga e vestes brancas, sujas, que esvoaçam por entre bancas de fruta de cores garridas, de tecidos, de especiarias, de ... tudo.

Na parede ocre, do outro lado da rua, um portão de metal maciço, forte como a casca de um tanque de guerra, esconde segredos, tesouros, terrores ou felicidades, ou simplesmente o fulgor da tua imaginação, ainda carregada da energia da manhã.

Sais porta fora, com o sol que nasce em todo o seu esplendor debruçando-se sobre o deserto, em desafio após a noite fria, a areia, que fulge a cada reflexo do sol, viaja com o sopro da brisa quente que te afaga o rosto e te enche o peito de vontade de arrancar,



mais uma vez.

A moto, que descansa sobre a calçada suja e gasta espera a ordem, com a força e a tenacidade de quem ama a liberdade. Ruge como um felino, disposta a rasgar o horizonte que se vislumbra perante a azáfama aleatória e desorganizada da cidade.

Suspiras, fechas lentamente o casaco e arrancas, como um compasso afinado de um metrónomo para vencer cada desafio que o dia te trará. Sabes que o que te espera é sempre mais do aquilo que esperas, mas isso, há muito que deixou de te preocupar. Afinal, se nada acontecer não acontece nada! E esse não será um bom dia.

O ruído do motor confunde-se com as buzinas, com o roncar das carripanas, com as sonoridades da cidade, as ruas que se vão entrelaçando por entre labirintos atarefados, vão deslizando à tua frente. E tu, com a tua malvada ginga, vais arriscando, passando por entre os carros fumarentos que se apinham, confias na tua louca agilidade que se oscila entre habilidade e sorte. Mas a sorte protege os audazes, ou simplesmente, acreditas que o azar não está para perder tempo contigo.

As ruas, de ocre desértico, são velhas, desgastadas

pelo vento do deserto, as janelas, de madeira cinzenta desgastada, ainda resplandecem no seu rendilhado trabalhado a cinzel, do velho carpinteiro que tornea a madeira por entre os pés sujos, negros e rugosos como a casca de árvore, a cada martelada faz saltar mais uma lasca, como se arrancasse cada pedaço de más escolhas que se fazem ao longo da vida, para, depois, deixar apenas o que mais belo nos talha, afinal, quando formos todos cinzentos como aquelas janelas, o que nos fará diferentes será as lascas que fizemos saltar e o rendilhado que guardámos.

Mas a estrada que palmilhas por entre o bailado arriscado, vai sossegando, tornando-se mais calma, tranquila, deixando para trás a cidade ocre e desgastada. Sumiram as bancas de tecidos, especiarias e cheiros intensos, para dar lugar agora à areia, simplesmente areia e estrada.

O ar seco e quente enche-te a alma aventureira de uma súbita vertigem de alegria, está na hora de pôr a tocar aquela velha música que te vai acompanhando ao longo da jornada e que jornada.

E por entre aqueles acordes de blues, o calor do deserto, o mar de areia e o compasso do motor, sabes que o dia está só a começar. Etapa 5 no GPS. //



Cúmulo DO CONFORTO

OS CAPACETES MODULARES SCHUBERTH C5 E SHOEI NEOTEC 3 SÃO DOIS MODELOS DE ALTA QUALIDADE, REFERÊNCIAS NO SEGMENTO DE CAPACETES MODULARES. AMBOS FORAM PROJETADOS PARA OFERECER CONFORTO, DESEMPENHO, SEGURANÇA E FUNCIONALIDADE PARA MOTOCICLISTAS EXIGENTES. A SUA ELEVADA QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO A PAR COM UM DESENVOLVIMENTO CUIDADO CONFERE-LHES FIABILIDADE E LONGEVIDADE, UM FATOR IMPORTANTE SOBRETUDO PARA QUEM PRETENDE FAZER LONGAS VIAGENS. QUAL DELES É MELHOR?

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

É uma questão com que me abordam frequentemente e para a qual, realmente, não tenho resposta.

A Schubert e a Shoei são empresas muito diferentes e têm abordagens distintas no fabrico dos seus capacetes, mas a verdade é que estes dois modelos se assemelhem tanto que uma escolha não é fácil.

É claro que o leitor pode ser um motociclista movido por uma ligação emocional a uma marca específica. Ou pode ser que a consideração mais importante para si seja que a cor ou decoração combinem com a sua moto. Mas se quiser aplicar alguma racionalidade à compra do seu próximo capacete modular, terá de admitir que aquilo que é realmente importante é a qualidade, o desempenho aerodinâmico, o nível de ruído, o nível de proteção e, não menos importante, o conforto. E a verdade é que dificilmente encontrará um capacete modular melhor do que qualquer destes dois.

Se conseguir aceitar isso, então o fator determinante para tomar uma decisão tem de ser avaliação desde conjunto de características, juntamente com os recursos que cada um deles oferece e, não menos importante, a forma como cada um deles se adapta à sua cabeça, pois é precisamente neste ponto que encontra a diferença mais significativa entre eles. E isso porque os dois capacetes têm formatos de calota diferentes. O Shoei é mais oval. O Schubert é mais redondo. No entanto ambos possuem almofadas ajustáveis nas bochechas e forros de cabeça para uma adaptação personalizada, opções que podem não compensar totalmente o facto de os dois capacetes terem formas internas diferentes.

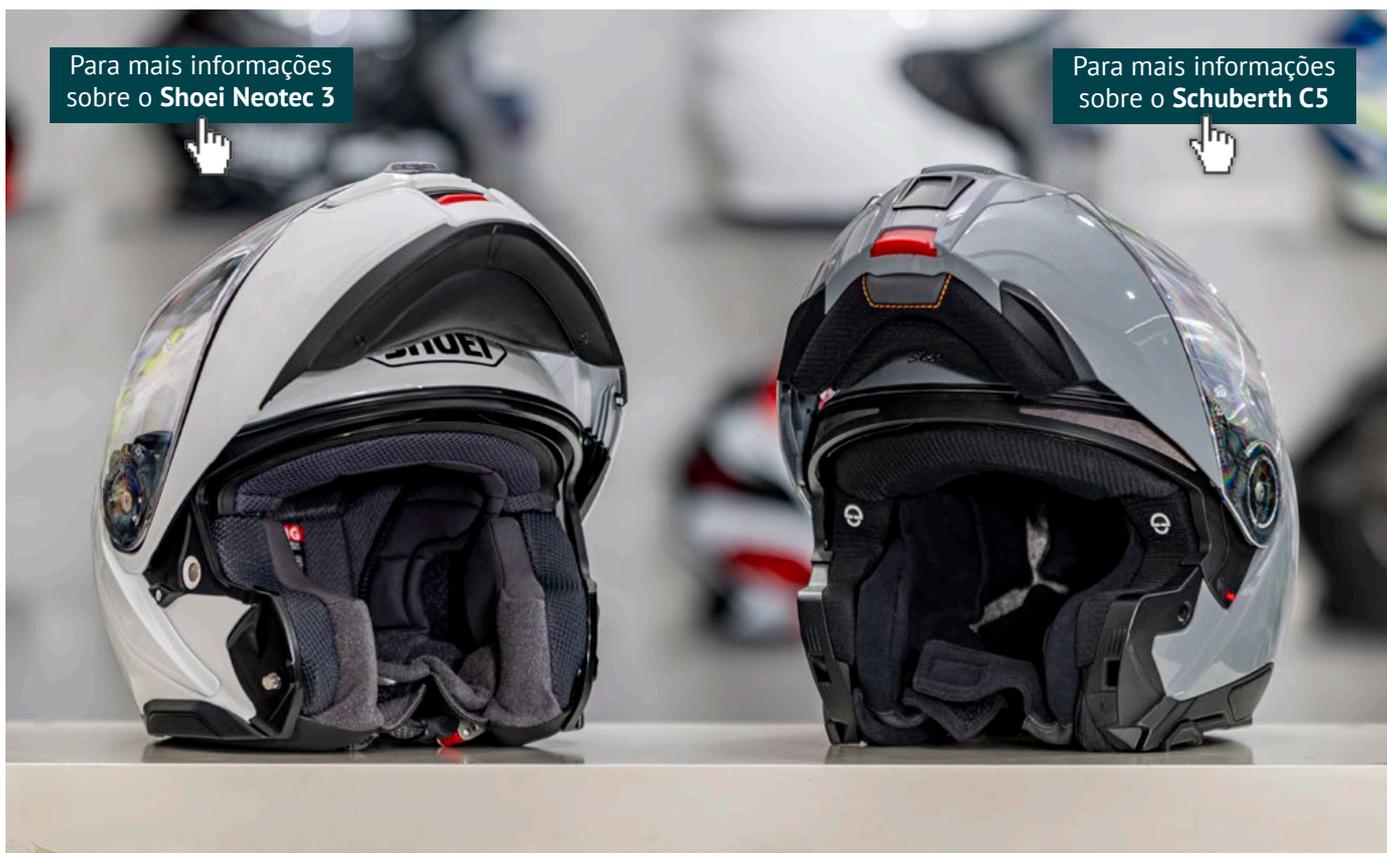
A única maneira de descobrir qual deles é o mais adequado para si, é experimentando ambos e eventualmente pedir à loja que configure o interior para a sua cabeça.

Estes capacetes modulares são mais silenciosos do que a maioria dos capacetes integrais, pois têm uma proteção de pescoço e queixo mais justas, o que significa que entra menos ar no capacete. E menos ar a entrar num capacete significa menos ruído.

As calotas mais flexíveis dos capacetes modulares permitem o uso de forros muito mais justos, pois neste tipo de capacete podemos afastar as laterais para o enfiar na cabeça, retraindo-se estas depois, ajustando-se mais firmemente em redor do pescoço e das orelhas, criando um encaixe perfeito, sem folgas nem consequentes entradas de ar.

Num capacete integral, a maior abertura que permite a passagem da cabeça inviabiliza a utilização de forros tão justos na base da calota. >>





Por outro lado, ambos os capacetes são desenvolvidos em túnel de vento para minimizarem o ruído aerodinâmico. Não consegui medidas comparativas dos níveis de ruído em decibéis, mas a Schuberth refere 85 dB a 100 km/h para o C5, numa moto naked (para evitar a variação da turbulência causada pelo ecrã para brisas que varia de moto para moto). No entanto o Neotec 3 deixou-me com a sensação que é igualmente silencioso. Mas dependerá sempre da qualidade do ajuste e de quão bem ele sela as entradas de ar ao redor da sua cabeça.

Alguns motociclistas preocupam-se muito com o peso do capacete, embora isso pouca diferença faça para a maioria. Especialmente se estiver a conduzir uma moto desportiva, de turismo ou de aventura, a velocidades legais. O que é importante é a forma como o peso do capacete está distribuído. Mas para efeitos de comparação, ambos de medida M, o Shoei pesou 1860g (1715 sem altifalantes, cablagem e Pinlock) e o Schuberth pesou 1710g (com altofalantes, cablagem e Pinlock).

Não sendo pesos comparáveis aos de um capacete desportivo, a verdade é que os modulares têm muito mais componentes e por isso serão sempre um pouco mais pesados. Nesse aspeto, a aerodinâmica a alta velocidade é muito mais importante e as horas de desenvolvimento

aerodinâmico em túnel de vento refletem-se não só no desempenho, mas também no preço do capacete, sendo estes dois modelos prova disso.

Muitos também são obcecados com o tamanho do capacete. Para algumas pessoas, as dimensões físicas de um capacete parecem ser importantes. Mas uma vez, este é um daqueles aspetos que não fazem qualquer diferença. A aparência do capacete é muitas vezes determinada por algo tão simples como a sua cabeça ser adequada para o tamanho mais pequeno ou maior da calota exterior. E nesse aspeto o Shoei pode eventualmente parecer mais pequeno numa ou noutra medida, porque a sua calota é fabricada em três tamanhos diferentes, enquanto que a do Schuberth é fabricada em apenas dois tamanhos. Mas, como disse, e sob qualquer aspeto, isso não é realmente um problema.

A Shoei oferece diferentes revestimentos para os seus capacetes e, em praticamente qualquer tamanho de Shoei, podemos instalar um forro mais grosso ou mais fino, ou uma almofada de bochecha mais grossa ou mais fina para refinar o ajuste. Mas isto pode não ser suficiente.

O C5 é o primeiro capacete para o qual a Schuberth fornece peças internas intercambiáveis. A facilidade de ajuste personalizado é há muito considerada a chancela de uma marca premium, pelo que a



Schuberth incorporou a técnica também no design do C5. Trocar as almofadas interiores num capacete C5 não é tão fácil como no Neotec, devido às fitas do sistema de segurança anti-rolamento AROS que vão desde a parte de trás do capacete até às almofadas faciais, para evitar que o capacete rode em caso de impacto, para diminuir lesões. Com um pouco mais de trabalho, os revestimentos do C5 permitirão também alterar o formato interior para um melhor ajuste.

Diferenças menos perceptíveis encontramos-as no material da calota exterior.

No Schuberth C5, a calota exterior é fabricada com a tecnologia Direct Fibre Processing (DFP), que combina fibra de vidro com reforço de fibra carbono. Por seu lado o Shoei Neotec 3 utiliza o material AIM+ (Advanced Integrated Matrix Plus), uma combinação de fibras orgânicas com elevada capacidade de absorção de impacto, e multicamadas de fibra de vidro.

A Schuberth destaca ainda os turbuladores de viseira, um relevo para criação de vórtices dissipadores de turbulência para evitar o ruído



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

ACESSÓRIOS



EQUIPAMENTO

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





de “assobio” causado pelo embate do vento nas extremidade superior da viseira, tornando-a também mais robusta, e o sistema de memória da respetiva posição de abertura (que funciona independentemente da queixeira), além de um filtro de poeiras nas entradas de ar da queixeira.

Relativamente aos sistemas de intercomunicação, o Schubert C5 tem pré-instalação dos alto-falantes, microfone, antena e respectiva cablagem, tornando a montagem do sistema extremamente fácil. O Schubert pode ser equipado com equipamento Sena ou, desde recentemente, com Cardo, enquanto o Shoei apenas pode receber o sistema da Sena.

Em termos de operação o Neotec 3 leva vantagem, porquanto para ligar e desligar é necessário apenas premir um botão. No Schubert é necessário premir dois botões sendo que a unidade de comando tem uma pequena pilha de duração limitada que quando descarrega tem de ser substituída. Por outro lado, os sistemas de comunicação da Schubert podem ser facilmente intercambiáveis entre outros modelos atuais da marca, como o E2, S3 ou J2, uma vantagem

para quem tem diversos capacetes para diversas utilizações.

Mas as grandes diferenças ficam-se por aqui.

Ao nível da calota interior, o Schubert C5 e o Neotec 3, possuem um conjunto de blocos EPS de densidade múltipla, projetados para absorção otimizada de impactos.

Ambos apresentam um sistema de ventilação multicanal, com entradas de ar ajustáveis na parte frontal e superior, além de saídas na parte traseira, garantindo um fluxo eficiente, mesmo em situações exigentes fisicamente. Tanto um capacete como o outro são homologados de acordo com a norma ECE 22.06, garantindo altos padrões de segurança. Como modulares, possuem certificação P/J para poderem circular com a queixeira aberta, graças ao seu sistema de travamento.

Além disso, possuem amplas viseiras de classe óptica 1, com distorção mínima e que promovem um grande campo de visão, facilmente removíveis para limpeza e fáceis de voltar a montar, dotadas de um sistema antiembaçamento topo de gama Pinlock 120.

A abertura da queixeira pode ser feita com apenas uma das mãos. O sistema de accionamento da viseira solar escamoteável também é fácil em ambos os modelos, feito com o polegar esquerdo e na base do capacete para evitar que se afaste muito o braço da proteção aerodinâmica e a mão do guiador. O Schuberth oferece ainda a possibilidade de limitar o curso da viseira de sol, para que não toque em narizes mais proeminentes.

Os dois modelos também oferecem forros internos removíveis e laváveis, fabricados em materiais respiráveis e hipoalergênicos. O forro superior da Schuberth distingue-se por permitir uma configuração para inverno ou verão, ajustando-se de forma a tapar parcialmente ou destapar todos canais do ventilador superior. Desta forma, é possível controlar o fluxo de ar que incide diretamente na cabeça, consoante as condições climáticas – mais fechado em dias frios ou totalmente aberto em dias quentes. Nos dois capacetes, o sistema de retenção é por fivela de aperto rápido micrométrico.

OPINIÃO:

O Shoei revela-se sólido e bem construído. Mas o Schuberth não lhe fica atrás. Na minha cabeça, ambos em tamanho M, assentam bastante bem, mantendo-se igualmente silenciosos e confortáveis, fáceis de utilizar. Pessoalmente encontro os forros do Schuberth ligeiramente mais agradáveis ao toque e com acabamentos mais requintados. Ainda relativamente ao formato, o que noto diferente

entre estes dois capacetes é que o Neotec é menos generoso na zona do queixeira, tornando-se um pouco mais claustrofóbico, isto porque, por razões aerodinâmicas, a Shoei deu ao Neotec 3 um perfil de nariz mais plano, o que o tornou visivelmente mais apertado à frente do queixo. Se tem um queixo ou nariz proeminente, o C5 pode ser melhor para si. Pessoalmente também dou bastante valor ao sistema de segurança AROS e à possibilidade de configurar os forros para verão/inverno.

No que respeita ao botão de abertura da queixeira acho o do Schuberth mais intuitivo e fácil de usar, sobretudo com luvas grossas calçadas. No sistema de retenção não gostei da lingueta metálica do fecho micrométrico do Shoei. Acho a do Schuberth, fabricada em resina, muito mais “user friendly”. De qualquer forma, ao longo de muitos anos, desde o primeiro Neotec e do primeiro C3 que estes capacetes têm sido os meus companheiros de viagem preferidos. E exceção feita ao C4, que considero ter sido um retrocesso quando comparado com o anterior C3 Pro que tantos quilómetros partilhou comigo, estes capacetes sempre me proporcionaram conforto sem nunca me terem dado qualquer problema. Com o Schuberth C5 e com o Neotec 3 os níveis de conforto e segurança aumentaram substancialmente, resta saber se em termos de fiabilidade e longevidade vão ser melhores ou piores que os das gerações anteriores.

Nota: Agradecemos à Moto Ponto a utilização do seu espaço para a realização do trabalho fotográfico. //





Proteção TOTAL

UMAS BOTAS DE MOTOCICLISMO QUE FORAM CONCEBIDAS PARA OS ENTUSIASTAS DO ENDURO ENFRENTAREM TRILHOS DESAFIANTES.

As botas SG22 GORE-TEX ENDURO da Gaerne, são fabricadas em Itália e foram concebidas para os praticantes de enduro enfrentarem as condições mais difíceis com elevados níveis de proteção e conforto.

A membrana GORE-TEX inserida no seu interior garante um desempenho de alto nível, em termos de impermeabilização, garantindo pés secos em quaisquer condições. As aberturas de ventilação junto à placa frontal e os canais 3D asseguram um fluxo de ar ideal para a evacuação da humidade e

a dissipação do calor, mantendo os pés frescos e confortáveis durante passeios intensos.

Em termos de conforto, as SG22 incluem o sistema Gaerne Dual Stage Pivot System 1.0 que apoia o tornozelo com dois limitadores que restringem eficazmente a hiperextensão, a hiperflexão e os movimentos laterais. Os aperfeiçoamentos na geometria do movimento permitem que a bota imite os movimentos excessivos do tornozelo, melhorando a ergonomia sem sacrificar as características de proteção.

As fivelas de aperto, Superlight de alumínio,

possuem vários ajustes para permitir um aconchego personalizado, enquanto a proteção frontal da canela oferece opções de posicionamento duplo para maior versatilidade.

Esta combinação garante um ajuste personalizado e confortável, ao mesmo tempo que permite a integração perfeita de protetores de joelho. No lado interior da perna, os elementos de borracha Grip Guard 1.0 melhoram a proteção contra o calor, garantindo uma aderência excepcional à moto.

A palmilha proporciona um apoio adequado com material de absorção de choques na parte traseira, enquanto o design frontal promove a ventilação para um pé fresco e confortável. A construção artesanal Ideal da Gaerne, uma técnica aperfeiçoada desde 1962, assegura a criação de estruturas de sola robustas e duradouras para as suas botas.

A sola Gaerne Enduro é fabricada com um composto dedicado, proporcionando uma aderência excepcional. O design personalizado da sola melhora o desempenho, proporcionando uma tração fiável e uma funcionalidade ótima para as exigências da condução de enduro, especialmente em terrenos molhados e lamacentos.

As botas SG22 GORE-TEX ENDURO têm certificação CE em conformidade com a norma EN 13634:2017 e o Regulamento UE 2016/425. //





Proteção E TECNOLOGIA

CONTINUAMOS A ASSISTIR AO AUMENTO E DIVERSIFICAÇÃO DA OFERTA DOS CAPACETES DO TIPO MODULAR (FLIP UP). DADA A SUA GRANDE VERSATILIDADE E CONFORTO, CONTINUAM A MERECEER A CONFIANÇA DE MUITOS MOTOCICLISTAS.

Este Caberg Levo X Carbon é disso um bom exemplo, e com a sua construção em carbono, além do magnífico efeito estético, vai um pouco mais longe e consegue mitigar uma das principais "desvantagens" dos capacetes modulares: o maior peso face aos integrais.

DE BERGAMO PARA O MUNDO

O fabricante italiano, sedado em Bergamo (daí o nome Ca-Berg, ou seja, Caschi di Bergamo) completou em 2024 os seus 50 anos de idade

e continua empenhado em produzir capacetes cada vez mais seguros, mas que sejam também esteticamente atrativos e inovadores.

O Levo X Carbon responde a esses requisitos e é herdeiro de uma extensa linhagem de capacetes modulares da marca, sendo que esta foi pioneira ao lançar o primeiro capacete modular de aventura, o Tourmax, em 2014.

Para 2025 a Caberg apresenta o Levo X Carbon que cumpre com a Norma ECE 22.06 e tem dupla homologação P/J, o que lhe permite poder ser usado fechado, como se de um integral se

tratasse, ou aberto, na lógica de um capacete do tipo jet, perfeito para uma utilização mais urbana e descontraída.

A sua construção, com recurso a fibra de carbono garante que o seu peso é mais contido. Cerca de 1450 g para a calota usada nos tamanhos mais pequenos (XS, S e M) e mais cerca de 100g para a calota usada nos tamanhos L, XL e XXL.

A sua aerodinâmica, desenvolvida em túnel de vento, garante-lhe um bom desempenho em termos de estabilidade e ruído. O sistema de retenção conta com uma prática fivela de ajuste micrométrico.

MAIS DETALHES E PREÇO RECOMENDADO

Pensado em particular para aqueles que gostam de viajar, este capacete tem vários pontos fortes a destacar. É o caso da viseira panorâmica, que oferece um amplo campo de visão e o facto de vir equipado com Pinlock Max Vision, ainda que não montado de origem. As primeiras utilizações fizémo-las sem a aplicação do mesmo e a sua instalação fez toda a diferença, sobretudo nos dias mais húmidos.

Os interiores são bastante confortáveis, proporcionando uma grande insonorização, sendo ainda fáceis de retirar para lavagem. A ventilação é suficiente e ajustável, proporcionada por duas entradas de ar frontais, uma na queixeira e outra por cima da viseira, e canais

integrados na calota EPS interior que direcionam o ar quente e a humidade para dois exaustores colocados na traseira.

Outra nota positiva vai para a viseira solar. É eficaz na filtragem dos raios solares e fácil de operar. Tal como a viseira exterior e a queixeira é operada com apenas uma mão.

Para comunicação, o Levo X Carbon está preparado para receber o sistema Caberg Pro Speak Evo, à prova de água e dotado de Bluetooth 5.0, redução de ruído DSP e uma bateria com uma autonomia de 7 a 8 horas, para uma carga total de 2,5 horas.

Representado em Portugal pela Salgados Moto, o capacete Caberg Levo X Carbon já está disponível nos revendedores autorizados por um preço recomendado a partir de 519,99 Euros e em várias cores sólidas ou com decoração. Esta cor preta assenta-lhe muito bem, e dá-lhe um ar mais clássico, embora no verão possa ser um pouco mais quente face às cores mais claras. Desta-se ainda o elevado nível dos acabamentos e os pormenores cuidados

Com uma avaliação muito positiva durante as diversas utilizações a que tem sido sujeito, este Caberg é uma opção muito interessante dentro da vasta oferta de capacetes modulares do mercado, em que o recurso à fibra de carbono foi a forma encontrada de reduzir peso, sem comprometer a segurança. //





Versatilidade E CONFORTO

O GULLWING NÃO É APENAS UM CAPACETE, MAS UM VERDADEIRO COMPANHEIRO DE AVENTURA, COM HOMOLOGAÇÃO ECE 22.06 E CERTIFICAÇÃO P/J.

Os capacetes modulares são dos mais usados pelos motociclistas, devido à sua versatilidade e conforto. Como a estética não pode ser dissociada da versatilidade e conforto para a maioria dos utilizadores, as novas decorações do SMK Gullwing vêm reforçar o leque de opções para os utilizadores que não abdicam destas qualidades num capacete. Com uma combinação imbatível de preço acessível e qualidade superior, este modelo oferece um rácio de custo-benefício difícil de igualar.

Produzido em termoplástico de alta resistência a embates, segundo as mais avançadas técnicas

de fabrico, o Capacete SMK Gullwing não é apenas um capacete, mas um verdadeiro companheiro de aventura.

Homologado pela norma ECE 22.06 e com certificação P/J, adapta-se à sua preferência: use-o como um jet, com a queixeira levantada, ou como um capacete integral, garantindo proteção total para o rosto.

O SMK Gullwing foi projetado para o acompanhar a cada momento da sua viagem. O conforto é prioridade! Um sistema de ventilação eficiente, com entradas de ar no queixo e no topo, garante a entrada abundante de ar fresco, enquanto o ar quente é expelido pelo ventilador traseiro.

E para garantir um ajuste perfeito, a SMK desenvolveu duas calotas em tamanhos diferentes, respeitando a ergonomia e mantendo a proteção com o EPS de densidade variável.

Os forros internos são confeccionados em material hipoalergénico e respirável, e podem ainda ser removidos e lavados para uma higiene prática. A viseira de dimensões generosas é resistente a riscos e complementada com uma viseira interior escurecida e retrátil para ajustar a luminosidade nos dias ensolarados. Para os dias de frio, a viseira está preparada para receber o sistema anti-embaciamento Pinlock.

O SMK Gullwing está disponível nas cores sólidas preto ou branco, com um PVPR recomendado de 119.95€ e nas decorações Kresto, Navigator e Supertour, por 129.95€.

Os tamanhos disponíveis vão desde o XS ao XXXL.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado SMK ou visite @goldenbat.pt //



O SEU PARCEIRO DE VIAGENS DE LONGA DISTÂNCIA



**BATLAX
SPORT TOURING
T33**

NOVO



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



BRIDGESTONE EUROPE NV/SA
SUCURSAL EM PORTUGAL

Para mais informações visite a nossa página
www.bridgestone.pt



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

R. do Barreiro, N.º 31 | 3780-621 Agulm - Anadia - Portugal
Tel. (+351) 231 510 860 geral@lusomot.com | www.lusomot.com

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Estilo URBANO



A TCX, ESPECIALISTA EM CALÇADO PARA MOTOCICLISTAS, LANÇOU AS IKASU 2 AIR, UMAS BOTAS URBANAS QUE COMBINAM UM VISUAL MODERNO E VERSÁTIL COM OS ELEVADOS PADRÕES DE PROTEÇÃO DA MARCA, OFERECENDO LEVEZA, CONFORTO E SEGURANÇA PARA OS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS NA CIDADE, COM UM FOCO EM MATERIAIS SUSTENTÁVEIS.

A TCX, marca dedicada exclusivamente ao desenvolvimento de botas para motociclistas, expandiu a sua linha urbana com o lançamento das IKASU 2 AIR. Estas botas foram projetadas para quem procura o equilíbrio perfeito entre estilo contemporâneo e a proteção essencial para o uso diário em ambientes citadinos.

Com uma forte preocupação ambiental, as IKASU 2 AIR são fabricadas com materiais sustentáveis, totalmente livres de PFAS. O seu exterior em tecido respirável, aliado a um forro interno em rede, maximiza a circulação do ar, mantendo os pés frescos e secos mesmo em condições de calor intenso.

A segurança e o conforto ao pilotar são garantidos pela sola Groundtrax®, que proporciona uma excelente aderência nos comandos da moto e uma sensibilidade otimizada durante a condução. Para o conforto ao caminhar, a inserção ZPlate® acompanha os movimentos naturais do pé, protegendo-o

simultaneamente contra compressões laterais em caso de desliz.

A proteção dos tornozelos é assegurada pelas inserções D30®, um material inteligente que combina liberdade de movimentos com um elevado nível de absorção de impacto. O sistema de fecho com zíper e velcro permite um ajuste rápido, fácil e personalizado, adaptando-se de forma precisa à anatomia de cada pé.

As botas IKASU 2 AIR destinam-se a quem quer combinar proteção e funcionalidade com um design atual, seja para usar com calças de ganga ou para garantir o desempenho técnico necessário no ambiente urbano, sem faltar ao estilo.

As IKASU 2 AIR estão disponíveis na combinação de cores preto/ocre, nos tamanhos que vão do 38 ao 48, com um Preço de Venda ao Público Recomendado (PVPR) de 169,00 euros.

Para obter mais informações detalhadas e um aconselhamento especializado, os interessados podem contactar um distribuidor autorizado TCX. //

aprilia®

TUONO 14



APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be a racer



Sem medo DA TORMENTA

A NÃO UTILIZAÇÃO DE CALÇADO ADEQUADO PARA ANDAR DE MOTO CONTINUA A SER UM DOS MAIORES PECADOS DOS MOTOCICLISTAS PORTUGUESES. MAIS GRAVE AINDA QUANDO SABEMOS QUE O EQUIPAMENTO TÉCNICO É CRUCIAL PARA UM MAIOR CONFORTO E SEGURANÇA, NOMEADAMENTE NAS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS MAIS ADVERSAS.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Luís Duarte

As Everest GTX são umas botas de estilo touring-adventure, mas mais vocacionadas para o primeiro, até porque a própria marca possui modelos outros modelos mais direcionadas para a aventura.

Muito confortáveis, fáceis de calçar e retirar, ainda que algo volumosas, as Everest GTX podem ser usadas em qualquer circunstância, mas estão particularmente vocacionadas para uma utilização com temperaturas mais baixas e níveis de pluviosidade e humidade mais elevadas, não sendo adequadas para temperaturas mais quentes.

Com construção à base de couro nobuck, merecem destaque pela membrana Gore-Tex impermeável e respirável, pelo menos até ao limite do razoável. Oferecem uma boa liberdade de movimentos, sobretudo depois de algum tempo de adaptação inicial ao pé.

Incorporam reforços no calcanhar, tornozelo, lateral e dedo do pé, sendo de destacar também a palmilha Ortholite, e a entressola EVA.

O fecho lateral é complementado por um amplo painel de velcro ajustável na zona da canela, reforçando a sua proteção contra os elementos e garantindo um ótimo ajuste. Aliás, são certificadas de acordo com a Norma CE - EN 13634:2017.

MAIS DETALHES E PREÇO

A escolha para o nome da mais alta cordilheira existente à face da terra (o Monte Everest tem no seu pico mais alto 8849 metros acima do nível do mar) talvez seja um pouco hiperbólica. Contudo, não se pode negar que são umas botas adequadas para uma utilização em ambientes difíceis, em que a comodidade e a proteção andam de mãos dadas, para garantir uma melhor experiência ao motociclista.

Desde a sua aquisição tem sido essa a experiência pessoal e são as companheiras inseparáveis nos dias mais chuvosos e frios dos últimos tempos, o que não invalida que em condições mais radicais não possam ser complementadas com umas sempre úteis cobres botas, para uma superior proteção contra a intempérie.

Estão disponíveis apenas na cor preta, e nos tamanhos 39 ao 48, abrangendo desse modo um vasto leque de possíveis utilizadores. Naturalmente que o teste prévio do tamanho é fundamental no ato da compra.

Por último, de acordo com o importador para o nosso país, a GoldenBat, o preço de venda recomendado é de 289,99€ e podem ser encontradas em qualquer um dos representantes da marca. //





Três anos em duas rodas

No início dos anos trinta a “Scuderia Ferrari” alargou o seu raio de ação com uma feliz incursão pelas competições de motociclismo. Enzo Ferrari, o histórico fundador da equipa (antes de ser marca), adquiriu ao seu fornecedor inglês de rodas raiadas Rudge-Witworth algumas unidades de 250cc, 350cc e 500cc para participar nas mais prestigiadas corridas nacionais e internacionais.

Texto: Vitor Sousa Fotos: Arquivo

Esta é a época em que os grandes pilotos de duas rodas passam para as quatro rodas, cujas recompensas monetárias eram bem mais atrativas, sobretudo em matéria de prémios de corrida. Entre 1932 e 1934 passam pelos comandos

das Rudge e Norton da equipa Ferrari talentos como Tazio Nuvolari (um dos melhores da sua geração que viria a correr pela equipa Ferrari ao volante dos seus Alfa Romeo), Giordano Aldrighetti, Mario Ghersi, Antonio Ascari (pai do bi-campeão mundial Alberto Ascari), Achille Varzi e Piero Taruffi.

Nesse início dos anos 30, a Ferrari obteve 44 vitórias com 15 pilotos em 39 corridas em várias classes e três títulos nacionais.

No ano passado, aquando da realização do mais recente Salão da Moto em Milão, os milhares de visitantes puderam observar, em excelente estado de restauro, a Rudge 500 TT Replica que venceu o Targa Florio a 17 de junho de 1934. Trata-se de um modelo de 1932, equipado com o motor monocilíndrico de 499cc, caixa de 4 velocidades e capaz de atingir uma velocidade máxima de 160 km/h... É propriedade do Museu Ferrari.

O INÍCIO

Enzo Ferrari fundou a Scuderia Ferrari em 1929, com sede na Via Trento Trieste, em Modena. A sua estreia oficial aconteceu a 10 de julho de 1932, nas 24 horas de Spa-Francorchamps, na Bélgica, onde Antonio Brivio e Eugenio Siena levaram à vitória o Alfa Romeo 8C 2300 LM da equipa.

Ferrari era um apaixonado da engenharia e dos motores. Escolhera para símbolo da sua equipa a imagem de um cavalo empinado que era o emblema pintado na fuselagem do avião de caça do "ás" da Grande Guerra, Francesco Baracca.

Enzo foi, igualmente, um entusiasta das duas rodas desde muito cedo. Consta que terá sido proprietário de algumas motos na juventude, nomeadamente uma FN de 4 cilindros e uma americana Henderson, provavelmente material do exército americano deixado para trás no final da Grande Guerra. O italiano trabalhava então para uma empresa, a CMN, que convertia veículos militares para uso civil e, enquanto seu piloto de testes, começou a desenvolver o gosto pela competição. Em 1919 encetou uma carreira de piloto que chegou a levá-lo à equipa oficial da Alfa Romeo, mas o seu interesse maior era a gestão, a organização e a componente técnica, não tanto a pilotagem. Em 1929, aproveitando o desmantelamento da equipa oficial da marca de Milão, Enzo formou



Equipa Ferrari com 'farda' Rudge



Repare-se no logotipo da equipa no guarda lamas dianteiro



a sua própria “Scuderia” aproveitando o material existente e todo o apoio que a Alfa Romeo poderia prestar à sua equipa. Em breve, mais de 50 pessoas trabalhavam para a equipa Ferrari, entre trabalhadores a tempo inteiro e contratados em ‘part-time’.

Foi nessa época que se juntou à formação um dos mais talentosos pilotos de motociclismo daquela transição dos anos 20 para os 30: Tazio Nuvolari. Era já um piloto credenciado no mundo das duas rodas em que se destacara aos comandos das motos Bianchi, em especial com a Freccia Celeste, um modelo de 348cc de dupla árvore de cames à cabeça, introduzido em 1925 e que estava muito à frente da concorrência. Com esta máquina, ‘Nivola’ conquistou o Campeonato Europeu de 1925 (o ‘Mundial’ só arrancou em 1949), ano em que começou a acumular participações em duas e quatro rodas. Tazio foi uma das primeiras contratações da recém-criada Scuderia Ferrari, logo em ’29, mas para participar ao volante dos Alfa Romeo de Enzo nas principais corridas automobilísticas. Tal como Achille Varzi, que também fora piloto de motociclismo antes de ingressar na formação de Modena. Quando criou a ‘Scuderia Moto’ em 1932, Enzo não contou com ambos pois estavam totalmente concentrados na sua mais lucrativa atividade em quatro rodas.

Para equipar a sua formação e sem poder adquirir as competitivas Moto Guzzi e Bianchi (que não estavam à venda para privados), Ferrari virou-se para as britânicas Norton e Rudge, cujos modelos ‘International’ e ‘TT Replica’, respetivamente, ofereciam bons argumentos técnicos e fortes hipóteses de sucesso. Para mais, a Rudge-Witworth era já fornecedora de Ferrari que utilizava as rodas raiadas inglesas nos seus Alfa Romeo cuja montagem permitia trocas rápidas durante as corridas.

Mas havia um problema. O nacionalismo italiano estava em alta e Ferrari correr com motos inglesas não era propriamente a atitude mais popular, desportiva e socialmente. Sobretudo porque teria de defrontar em pista as marcas italianas que, à época, ombreavam perfeitamente com as motos inglesas; Bianchi, Benelli, Moto Guzzi, Gilera... todas poderiam fornecer material competitivo à jovem ‘Scuderia’, mas não ao nível das motos de fábrica. Para contornar o problema, Enzo pensou em desenvolver um motor próprio, em colaboração com Vittorio Guerzoni, engenheiro da fábrica Mignon e com o colaborador deste, o engenheiro Vittorio Bellentani (que viria a desenhar o primeiro carro Ferrari de competição, o 815, em 1940). A ideia era copiar o motor Norton, mas o resultado

acabou por não satisfazer (o Norton continuava superior) e o projeto foi posto de parte.

O SUCESSO E O EPÍLOGO

A equipa de motociclismo não tardou a conseguir o sucesso da sua congénere automobilística. Ferrari, com a sua capacidade de liderança, organização e ambição ajudava a vencer etapas e a acelerar os projetos. Em 1932, Giordano Aldrighetti venceu quase todas as provas em que entrou, tanto nas cilindradas de 250cc como de 350cc, incluindo uma Medalha de Ouro nos ISDT desse ano. Percebendo o talento do seu piloto, Ferrari promoveu-o à classe de 500cc para a temporada de 1933. O sucesso não se fez esperar, tendo o piloto conquistado o campeonato italiano de velocidade. Aldo Pirogini, em 1934, conseguiu mais um título nacional para a SF, ao impor-se na cilindrada de 350cc. Ao longo desses três anos, A equipa Ferrari brilhou também nalguns circuitos internacionais e pilotos como Mario Ghersi e Piero Taruffi tornaram-se conhecidos e temidos ao longo desse tempo.

Taruffi foi um dos bons pilotos que passou pela 'Scuderia', tendo vencido o Campeonato da Europa de 1932, com a Norton. Viria a tornar-se, posteriormente, num piloto automóvel de relativo sucesso, tanto na Fórmula 1 como nos Sportscars (venceu a última edição da famosa 1000 Miglia), em... Ferrari. Para além dos Alfa Romeo com que correu na 'Scuderia',

pilotou ainda para a Ferrari, claro, Mercedes, Maserati e Vanwall. Nas duas rodas foi diretor da equipa oficial da Gilera durante algum tempo.

Por esta altura a equipa de Enzo era uma das principais equipas organizadas – como as entendemos atualmente - no panorama motociclístico internacional e ninguém lhe roubou esse estatuto até ao pós-II Guerra Mundial. No entanto, por alguma razão, nunca devidamente explicada, nem pelo próprio Enzo, a equipa de motociclismo terminou a sua atividade no final da época de 1934, ano em que a formação italiana confiou apenas na maquinaria Rudge para se apresentar nas competições.

Talvez porque os efeitos da Grande Depressão se estivessem ainda a fazer sentir, e o dinheiro fosse escasso, apesar de alguns apoios de peso com que sempre contou. Talvez porque Enzo Ferrari não quisesse dispersar-se demasiado, pois na sua mente o projeto automobilístico ia crescendo, cimentado no sonho de criar uma marca com o seu próprio nome e tornar-se um construtor... O que veio a suceder com o sucesso que hoje sobejamente se conhece. O certo é que a aventura motociclística da Ferrari durou apenas três anos. Intensos, produtivos e vitoriosos três anos. Ficou sempre no ar, a eterna dúvida do 'se'... Se a Ferrari tivesse mantido a sua equipa até ao despontar do Mundial de Velocidade em 1949... Se a Ferrari se tivesse tornado num construtor de motos... Se... //



A XR do novo milénio

Depois de na edição da revista de março termos apresentado a icónica Honda VFR 400R, damos agora lugar a um outro modelo, também da marca da asa dourada, que representou o pináculo da família XR. A ainda hoje muito popular Honda XR 650 R.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Luís Duarte





Quando surgiu no mercado, exatamente no início do novo milénio, a Honda XR 650 R rapidamente se mostrou como uma digna herdeira de uma extensa linhagem de motos da família XR, sendo que o seu fantástico motor com refrigeração por líquido e o seu quadro de alumínio eram dois dos seus principais pontos de destaque.

Mantendo sempre a imagem muito próxima das suas irmãs de menor cilindrada, com especial destaque para a 250 R, a 450 R e a 600 R, a nova 650 representava um grande passo em frente e o seu mercado primordial, os Estados Unidos, recebeu-a com elevado entusiasmo, sendo que rapidamente se tornou numa campeã de bajas.

UM POUCO DE HISTÓRIA

Durante muitos anos praticamente não existiam motos que fossem verdadeiras máquinas de enduro que tivessem capacidades para viajar. Regra geral, eram adaptações mais ou menos conseguidas de motos de estrada, eventualmente com suspensões

de maior curso e alguns extras de proteção.

No universo das motos a quatro tempos com um carácter mais dual, como é do conhecimento geral, coube à Yamaha com a fantástica XT 500 a primazia nesse importante mercado, mas as rivais não ficaram paradas e começaram a chegar concorrentes de todo o lado, incluindo do Japão.

Ainda no final da década de 70 a Honda lançou a XR 500, enquanto comercializava também a sua versão mais civilizada, a XL 500. Na prática eram duas versões da mesma moto, mas com especificações e públicos-alvo distintos.

A XR, desde o seu início da sua comercialização, veio a afirmar-se como uma pura moto de enduro, preparada para vencer corridas, com uma fiabilidade elevada e também capaz de acompanhar os aventureiros de fim de semana um pouco por todo mundo.

Aliás, a aposta do fabricante era de tal forma elevada que foi uma Honda XR 550 que venceu o Rali Dakar em 1982 pelas mãos de Cyril Neveau, aumentando ainda mais a fama da moto e a sua aceitação pelo grande público.

Ao longo dos anos seguintes a marca diversificou»



as cilindradas, mas focando-nos apenas nos motores de um cilindro, não há como negar que todas tinham um denominador comum: motos fáceis de conduzir, muito robustas e capazes de suportar maus-tratos como quase nenhuma outra moto! Ainda hoje assim é.

No virar do milénio, numa derradeira aposta e numa fase em que a concorrência já tinha ofertas mais modernas e ágeis, a Honda lança a derradeira evolução da família XR “pura e dura”. A XR 650 R, uma moto feita à medida das bajas americanas, pronta para vencer corridas praticamente sem alterações, exceto talvez um depósito de maior capacidade. Afinal de contas, o original comporta menos de 10 litros e numa condução atrevida esvazia-se rapidamente.

PARADA NO TEMPO OU OPÇÃO ESTRATÉGICA?

No final do milénio passado as motos de enduro e off-road no geral começaram a ser mais especializadas e os europeus, em especial a KTM com a sua RFS (Race Four Strokes), mudaram o panorama das motos de enduro. Ainda assim, a

grande revolução deve-se à Yamaha com a sua YZ 400 que mudou por completo a ordem conhecida no que dizia respeito à performance dos motores a quatro tempos no enduro e motocross.

Quase indiferente a tudo isso a aposta da Honda foi numa direção distinta: mais fiabilidade, menor manutenção, ainda que com performances inferiores, que eram compensadas por um motor de maior capacidade e com um binário impressionante.

Se compararmos, por exemplo, uma XR 650R de 2000, como a desta crónica, com uma KTM EXC 520 do mesmo ano, a KTM tem valores mais modestos de potência e sobretudo de binário: 57 cv vs 61 cv ou 50 Nm vs 64 Nm, mas tem também várias vantagens: caixa de 6 velocidades, motor de arranque e peso muito inferior são as mais relevantes!

Ou seja, a Honda XR 650 evoluiu imenso face às suas antecessoras, mas foi também uma oportunidade perdida de a dotar mais alguns elementos que a tornariam ainda mais universal. Bastava uma caixa de 6 velocidades e um motor de arranque! >>>

MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS




MOTO GUZZI®

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Há algum tempo que não tinha oportunidade de conduzir uma XR, sendo que eu próprio, há muitos anos, tive uma XR 400 que me deixou boas referências, sobretudo pela elevada fiabilidade, sendo que foi depois trocada por uma KTM EXC 400, mais leve, ágil, potente... e com motor de arranque!

A presença desta magnífica XR 650 R impressiona-nos positivamente, mesmo sendo um modelo com 25 anos e que, pasmem-se, tem menos de 1000 km rodados, ou seja, ainda nem terminou a rodagem e está como nova, literalmente falando! Quase senti problemas de consciência por um ou outro exagero da minha parte e pedi desculpas ao Luís, seu orgulhoso proprietário.

A moto é alta (assento a 940 mm do solo), mas o longo curso das suspensões (285 mm de curso à frente e 307 mm atrás) ajuda e depois o assento continua a ser tão confortável que até causa estranheza, mesmo para quem anda quase sempre de pé!

Tudo é minimalista, mas está lá o essencial para

a diversão e colocar o motor em funcionamento, ao contrário do que muita gente pensa, é muito fácil, desde que estejam reunidos alguns requisitos: gasolina nova, carburação correta e válvulas afinadas são os principais.

Procurar o ponto morto superior (PMS), atuar ligeiramente o descompressor (manete situada do lado esquerdo), baixar ligeiramente a bota, voltar a subir e depois dar uma “kikada” decidida! Durante o test ride pegou sempre à primeira, mesmo encharcada de água!

Claro que se o motor estiver muito quente ou tiver “afogado” por causa de uma pequena queda ou estivermos no meio de uma trialeira... vamos sentir a falta do motor de arranque, mas quando o objetivo é andar para a frente... esquecemos tudo isso e só queremos desfrutar! Já agora, não é nada conveniente colocar a moto em funcionamento apoiado no descanso lateral. Mais cedo ou mais tarde este vai ceder.

A posição de condução é excelente seja de pé ou sentado, os travões chegam para as encomendas embora o dianteiro pudesse ser mais contundente





e as suspensões absorvem praticamente tudo o que possam imaginar, mesmo sendo a Kayaba dianteira de 46 mm do tipo convencional. O próprio quadro de alumínio tem uma rigidez impressionante e melhora as sensações na condução.

No meio de tudo isso, é o motor que mais se destaca, mesmo que a caixa tenha apenas 5 velocidades. Quase nem se sente a falta de uma sexta, tirando talvez num estradão alentejano, a velocidades proibitivas com a nossa integridade física a correr perigo e o escape a emitir um ruidoso cantar, mais audível ainda se não tiver o redutor de ruído.

O motor responde sempre prontamente e sem hesitações e um rodar mais agressivo do acelerador causa, mesmo em mudanças mais altas, a inevitável tendência para levantar a roda da frente ou a derrapagem da roda traseira, sendo que um pneu de medida de 140/80/18 é mais recomendável que o estreito 110/100-18. Aliás, em condução empenhada, esta XR tinha tendência para destroçar pneus num ápice e em ambas as rodas.

Nesta moto que aqui lhe apresentamos tudo parece e está novo, embora as tampas do radiador não sejam as originais por mero gosto pessoal. A proteção de cárter não tem marcas de uso, tal como as tampas do motor ou as laterais do quadro. Até tem montados os piscas que ninguém usa (lembramos que a moto não tem bateria) o que faz dela um exemplar ainda mais raro e valioso.



NOTAS FINAIS

Para uma máquina com 25 anos, que custava nova no ano 2000 cerca de 1290 contos (6450 Euros), continua a ser um portento de moto, bem capaz de ombrear com modelos bem mais modernos. Mesmo na configuração de supermotard, bastante comum, as suas performances são alucinantes, embora aí se note mais que a travagem comece a ser mais limitada e seja recomendável melhorar as suspensões.

Trata-se de uma daquelas motos que tem e vai continuar a ter admiradores no futuro por ser fácil de conduzir, fiável e divertida, tendo ainda o bônus de não ser muito apreciada tirando pelos conhecedores do modelo, uma vez que a ausência do motor de arranque acaba por afastar muitos dos seus potenciais interessados...

Diga-se, em abono da verdade, que nem sabem o que perdem! //





Marc Márquez REPÕE A NORMALIDADE

Marc Márquez impôs um regresso à “normalidade” no circuito de Losail, no Qatar, naquela que foi, no entanto, a corrida mais animada da temporada. Martín regressou e voltou a lesionar-se.

Após o deslize no GP das Américas, em Austin, na ronda anterior do Mundial de MotoGP, onde Marc Márquez demonstrou que o seu principal adversário é ele próprio, o espanhol da Ducati queria regressar à toada das jornadas anteriores, com vitórias duplas no fim de semana – Sprint e Grande Prémio.

Poderia subsistir a dúvida sobre se o seu irmão Alex, líder do campeonato por um ponto após o COTA, o acompanharia. Dúvidas desfeitas após a qualificação, onde os dois se impuseram, Marc à frente de Alex, e a surpresa a ser o francês Fabio Quartararo que colocou, inesperadamente, a Yamaha na primeira linha da grelha.

O vencedor no Texas, Francesco Bagnaia, caiu na sua tentativa de volta rápida e comprometeu o sucesso das suas corridas ao ser relegado para a 11ª posição da grelha de partida.

De regresso à actividade estava o Campeão do Mundo em título, Jorge Martín, com a Aprilia oficial, depois da ausência forçada por sucessivas lesões, nos três primeiros GP's do ano. Ainda em claras dificuldades, Martín quedou-se pela 14ª posição, quinta linha da grelha, um resultado que se pode considerar positivo face às circunstâncias.

Logo na corrida Sprint, o clã Márquez voltou às exibições do início da época, com Marc a controlar a corrida e Alex sem ser importunado. Com o terceiro posto, Franco Morbidelli dava os primeiros sinais de

um fim de semana positivo. Assim como Aldeguer, que terminou à frente de Fabio Quartararo.

Bagnaia, saindo muito atrás viu-se preso no tráfego e não conseguiu ir além de sétimo, atrás do 'rookie' Ogura. Martin, ainda à procura de uma boa familiarização com a Aprilia, foi até ao fim, terminando em P16.

SURPRESA VIÑALES, SUSTO PARA MARTIN

A corrida teria uma história ligeiramente diferente, apesar de uma conclusão semelhante. A vitória de Marc Marquez, talvez nunca tenha estado verdadeiramente em causa. Afinal de contas, o hexacampeão é mestre da tática e senhor da corrida. Mesmo quando teve de ceder a liderança a um endiabrado Maverick Viñales...

O piloto da KTM, vindo do "nada" (8 pontos no campeonato, P12 na Argentina como melhor resultado) surpreendeu ao comandar a prova e terminar em segundo. Com uma moto que exibia soluções algo diferentes das restantes austríacas da grelha e, mesmo tendo em conta a sua irregularidade reconhecida, percebia-se que havia algo mais. No final, a confirmação: a moto de Maverick rodara tempo a mais com pressões fora da janela recomendada.

Ao sofrer a penalização de 16 segundos prevista no regulamento – numa decisão que demorou demasiado tempo a surgir – caiu para P14... mas ficou a indicação de melhoria de desempenho da KTM e a injeção de moral e confiança na equipa de um construtor que passou por momentos bem conturbados nos últimos meses.

Marquez, escolheu o momento para desferir o golpe e deixar o compatriota para trás. Sem surpresa. Surpresa sim, terá acontecido na impossibilidade de ter o seu irmão a segui-lo. Alex, que chegou a dar um toque em Marc na discussão da primeira curva após a



partida, viu-se em dificuldades para acompanhar e um toque em Fabio Di Giannantonio acabou por lhe valer uma penalização de 'long lap'.

Perdendo muitas posições nesse momento, o piloto da Gresini ainda conseguiu recuperar até P6, numa demonstração que prova não ser por acaso que ocupa a segunda posição do campeonato.

Na retina ficou ainda o duelo entre 'Pecco' Bagnaia e Franco Morbidelli, com constante troca de posições. O piloto da Ducati oficial chegou mesmo a ameaçar a liderança, mas não 'teve pneus' para a fase final da corrida. Acabou em segundo, numa boa resposta aos azares do início do fim de semana.

A prova ficou marcada pelo momento arrepiante do acidente de Jorge Martin. O Campeão do Mundo perdeu a sua Aprilia em cima do corretor da curva 12, a 9 voltas do fim, quando parecia já em dificuldades físicas. Di Giannantonio que seguia imediatamente atrás, não evitou o embate no corpo do espanhol (trazendo à memória o acidente trágico de Simoncelli)...Incompreensivelmente, com Martin a ser assistido na escapatória, a corrida não foi interrompida.

O madrilenho sai do acidente com 11 costelas partidas e um pneumotórax... e a certeza de ter de enfrentar mais uma paragem prolongada. Nota de destaque para as boas exibições de Morbidelli (P3), de novo, de Johan Zarco (P4), a fazer a melhor classificação da Honda este ano, agora sexto no Campeonato, melhor não-Ducati, e de Fermin Aldeguer (P5), melhor resultado do rookie na temporada.

O Mundial prossegue a 25, 26 e 27 de abril, no Circuito Angel Nieto, em Jerez, no arranque da temporada europeia e onde poderá acontecer (pouco provável, ou desejável tendo em conta a delicadeza da lesão) o regresso de Miguel Oliveira, que esteve presente no Qatar a acompanhar os trabalhos da equipa Pramac Yamaha. //



Tribunal andaluz "APROVA" ALEX MARQUEZ

Percebia-se que dificilmente a fama e a glória, da vitória do GP de Espanha escaparia ao "Rei" Marc, mas acabou por ser o "Príncipe" Alex a ser feliz, conseguindo a primeira vitória na categoria principal perante o exigente tribunal andaluz na festa de Jerez de la Frontera.

A tradicional jornada do Grande Prémio espanhol, a festejar este ano 40 anos do circuito agora chamada Angel Nieto na alta roda do motociclismo mundial, não podia conhecer melhor desfecho. Uma jornada épica que teve um final poético.

O fim de semana começou agrídoce para o mais novo dos Marquez. Duas quedas na sexta-feira e das duas vezes o piloto da BK8 Gresini Ducati se levantou para assinar a volta mais rápida da sessão, terminando

o primeiro dia de atividade na pista com um sinal de determinação que viria a confirmar mais tarde.

É certo que na qualificação foi um tão surpreendente quanto saudado Fabio Quartararo acumprir o que as suas declarações ao longo da semana já haviam intuído, garantindo a pole position, com record da volta, numa Yamaha a dar sinais de competitividade apenas sugeridos anteriormente nos testes de pré-temporada.

Marc Marquez e até 'Pecco' Bagnaia apresentaram argumentos para se sentarem na primeira linha da

grelha, relegando Alex, Morbidelli e Viñales para a segunda. Honda a fechar o Top 10, com Mir à frente de Zarco, e a melhor Aprilia apenas P11 (Bezzecchi).

Estava lançado o mote para a corrida Sprint. A questão sobre se Fabio conseguiria manter a supremacia encontrou resposta cedo demais, quando, logo à segunda volta, o francês da Yamaha caiu na discussão da travagem para a curva 6, ombro a ombro com Marc Marquez.

A partir deste momento, os lugares da frente ficaram definidos. Alex, tinha surpreendido 'Pecco' nos momentos iniciais e, sem que o italiano pudesse, de novo, fazer alguma coisa, os irmãos Marquez terminaram em primeiro e segundo pela quinta vez este ano... em cinco corridas! Bagnaia foi terceiro... pela quarta vez (só falhou no Qatar). Nos seis primeiros lugares terminaram as seis Ducatis em pista, com Viñales, em KTM, a ser o melhor dos outros.

MARC, O MAIOR ADVERSÁRIO DE SI MESMO

Para o dia de sábado – que confirmou uma assistência superior a 220 mil espectadores para os três dias, e que teve gente nas 'bancadas' bem antes do sol nascer – havia uma sensação de que algo poderia ser diferente da véspera.

Seria Bagnaia a juntar um quarto triunfo consecutivo em Jerez ao seu sucesso recente na pista espanhola ou Marc Marquez voltaria a exibir o domínio apresentado desde o início do ano? Poderia Fabio Quartararo impor a Yamaha e corrigir o erro da véspera, ou Alex estaria pronto para assinar a surpresa da tarde? À reação ao semáforo, Quartararo saiu à frente e na sequência, sempre difícil, das curvas 1, 2 e 3 manteve a liderança. Voltou a não ser preciso esperar muito por algumas respostas: Marc Marquez caiu na terceira volta, em pleno 'estádio', deixando escorregar a frente da sua GP25 quando atacava a liderança do rival francês



à sua frente. Regressou de imediato à pista e veio a terminar em P12 (salvando quatro pontos), mas confirmou a teoria vigente de que se trata, ele próprio, do seu principal adversário.

Tal como no COTA, quando permitiu a única vitória do ano de Bagnaia.

Mas a um Marquez, sucede outro. Alex, que havia passado 'Pecco' na quarta volta, era então o homem que colocava pressão em Fabio. Atrás, o italiano perdia estabilidade na Ducati oficial sempre que se aproximava da moto da Gresini e cedo percebeu que, por cautela, melhor seria segurar o terceiro lugar a arriscar uma queda num duelo de desespero com Alex.

Reduzida a dois, a luta pela liderança manteve o público em suspenso e a admiração em 'alta', tanto para Quartararo (seria eleito pelo público 'Piloto da Corrida'), como para Marquez que levou a 'Peluqui' ao rubro quando, à 11ª de 25 voltas, se instalou no comando. A classificação ficava arrumada e a história escrevia-se com a 200ª vitória para um piloto espanhol na categoria principal e a primeira de Alex Marquez, à 94ª tentativa.

Viñales voltou a responder a boa altura, ficando em P4, à frente de um inspirado Fabio DiGiannantonio, melhor da VR46, um lugar que talvez fosse de Morbidelli caso não tivesse caído. Binder (P6), Acosta (P7) e Bastianini (P9) conseguiram colocar todas as KTM nos 10 primeiros, com Ai Ogura (P8) a ser o melhor da Aprilia e Luca Marini a levar a melhor Honda à décima posição, um lugar à frente de Zarco.

Alex Marquez volta a liderar o campeonato e, tal como aconteceu após o COTA, com um ponto de vantagem sobre o irmão Marc. Miguel Oliveira, ainda em recuperação física, voltou a não estar presente. O piloto português deverá regressar à condução da sua Yamaha-Pramac no GP de França, em Le Mans, a 9, 10 e 11 de maio. //



Suzuki Experience Tour 2025 percorre Portugal com test rides exclusivos

DE 10 DE MAIO A 5 DE JULHO, OS MOTOCICLISTAS VÃO PODER EXPERIMENTAR A GAMA COMPLETA DA MARCA NUM EVENTO QUE PASSA POR VÁRIAS CIDADES DO PAÍS COM MODELOS ICÓNICOS COMO A V-STROM 800DE E A GSX-S1000 GX.

A **SUZUKI** Portugal anunciou a edição de 2025 do Suzuki Experience Tour, um evento itinerante que promete levar o melhor da marca japonesa a motociclistas de todo o país.

Durante quase dois meses, os entusiastas terão a oportunidade de experimentar em primeira mão os modelos mais emblemáticos da marca em percursos especialmente desenhados para destacar o seu desempenho.

Uma experiência completa sobre duas rodas

Sob o lema "Testa agora, Apaixona-te para sempre", a iniciativa vai muito além dos tradicionais test drives. Os participantes serão convidados a:

- Experimentar a nova V-Strom 800DE, aventureira com motor de 776cc que já está a conquistar o mercado global;
- Conduzir a GSX-S1000 GX, a supersportiva que combina tecnologia de ponta com um design agressivo;

- Testar outros modelos da gama Suzuki em condições reais de condução.

A organização preparou percursos em diferentes regiões do país, cada um desenhado para:

- Explorar as capacidades off-road das aventureiras;
- Testar o desempenho das desportivas em troços sinuosos;
- Avaliar o conforto das tourers em viagens mais longas.

Aproveitando o evento, a Suzuki está a oferecer uma campanha de descontos "igual à cilindrada" na gama 800 e a oportunidade de usufruir de condições exclusivas na compra durante o evento, sempre com o acompanhamento por especialistas da marca em todos os test rides.

As inscrições já estão abertas no site oficial do evento. //

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 31/05/2025.



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



VER VÍDEO MONTANA XR5 510

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA **MOTUL**

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

» Mundial de Resistência - EWC



24 Horas de Le Mans: Yamaha vence edição acidentada

YART-YAMAHA VENCE AS 24 HORAS DE LE MANS APÓS REVIRAVOLTA DRAMÁTICA NOS MINUTOS FINAIS.

A YART-Yamaha teve um arranque de sonho no Campeonato do Mundo de Resistência da FIM de 2025 com uma vitória nas 24 Horas em Le Mans, depois de a Kawasaki Webike Trickstar ter caído quando seguia na liderança nos 60 minutos finais. Pedro Nuno, com a Kawasaki da Bolliger, terminou na nona posição da geral, oitavo na classe EWC.

Liderando a partir da marca das oito horas, a Kawasaki Webike Trickstar reagiu bem a uma queda no final da manhã com Mike Di Meglio e parecia estar a caminho do primeiro triunfo do fabricante no EWC desde 2019, quando começou a chover. Depois de ter ido às boxes para montar pneus para piso molhado, Román Ramos manteve-se na liderança até perder a frente da sua moto na curva Raccordement, uma das mais lentas do Circuito Bugatti.

A curva notoriamente escorregadia foi onde Marvin Fritz caiu na volta de abertura da corrida, um acidente que o atirou para a 21ª posição e desencadeou uma

impressionante recuperação até ao primeiro lugar.

Mas com a sua Kawasaki ZX 10R #11 danificada, o espanhol Ramos dirigiu-se para o pitlane para reparações, que demoraram cerca de cinco minutos a completar e entregaram uma vantagem de duas voltas à YART Yamaha #7. Apesar de Karel Hanika ter ido às boxes devido à falta de visibilidade da sua viseira, a equipa austríaca conseguiu garantir a sua segunda vitória nas '24 Heures Motos', depois de ter arrancado da pole position graças a uma volta recorde de Fritz.

Além disso, o resultado marcou um primeiro triunfo no EWC para o australiano Jason O'Halloran, a nova contratação da YART para 2025, e permitiu que Fritz comemorasse o aniversário de 32 anos em grande estilo. Fritz também se tornou o primeiro vencedor alemão desde que o seu chefe de equipa, Max Neukirchner, triunfou em Le Mans em 2007.

Entretanto, Hanika é o primeiro piloto checo a vencer a lendária prova.

"Foi a corrida mais louca que já fiz neste campeonato", disse Fritz. "Foram condições muito complicadas, com muitas quedas. A moto estava ótima, os pneus, tínhamos um conjunto muito bom e a equipa trabalhou de forma fantástica. Tantas coisas podem acontecer neste campeonato, é por isso que é tão interessante. Estávamos à espera desta vitória há muito tempo. É o meu nono ano com a YART e já terminei aqui quatro vezes em segundo e uma vez em terceiro. Estivemos muito próximos muitas vezes; Era um sonho antigo, para a equipa e para cada um de nós."

Fritz continuou: "Eu e o Karel [Hanika] estamos aqui há muito tempo. O Jason [O'Halloran] foi a primeira corrida aqui e com a equipa, o que torna ainda mais doce a vitória nas 24 Heures Motos. Estamos prontos para Spa, onde vencemos nos últimos dois anos."

Para Ramos, a desilusão era grande, depois de ter segurado a liderança pouco antes da marca das oito horas. "A certa altura, a vitória parecia próxima – quase nas nossas mãos", disse. "Tudo o que tínhamos de fazer era trazê-la para casa, sem problemas com a moto, nada a correr mal... e teríamos ganho. No final, terminamos em segundo lugar, o que, honestamente, se me tivessem oferecido isso antes, aceitava sem hesitação. Eu nem era para correr; Sou o quarto piloto desta temporada e só tive a oportunidade porque o Christian [Gamarino] se lesionou. Então, acabar no pódio? Estou super feliz. Mas, claro, depois de liderar a corrida por tanto o tempo, perdê-la na hora final custa um pouco. Dito isto, penso que fizemos um excelente trabalho. Demos tudo o que tínhamos para tentar vencer. O bom é que estamos em condições de lutar por isso e vamos ver o que os meus companheiros podem fazer nas próximas rondas. Eu realmente acho que é possível ir em frente."



Atrás da Kawasaki Webike Trickstar, que também contou com Grégory Leblanc, cinco vezes vencedor de Le Mans, o ERC Endurance conseguiu um pódio do EWC pela primeira vez, com o terceiro lugar no seu regresso à BMW, depois de a equipa oficial, BMW Motorrad World Endurance Team, ter sido forçada a uma paragem não programada durante a manhã para reparar um escape danificado.

A Kawasaki da BMRT3D ficou em quinto, seguida pela Suzuki Yoshimura SERT Motul, dos Campeões em título, que recuperou de seis acidentes. Terminou um lugar à frente do vencedor da categoria Superstock, a equipa National Motos Honda, já vencedora em 2024.

A F.C.C. TSR Honda France também reagiu a vários contratempos para terminar em oitavo, com o Team Bolliger Switzerland a recuperar de 53º para nono depois de Alex Toledo ter caído na Dunlop Chicane na primeira volta. O português Pedro Nuno teve um papel preponderante na longa recuperação da Kawasaki #8. A Honda da Dafy-RAC 41 completou o top 10, apesar de um susto ao partir a corrente na hora final.

A primeira ronda do primeiro FIM Endurance World Trophy para motos de Produção foi ganha pelo Team Super Moto Racing à frente da ARTEC. Mas tendo dominado a qualificação, o Green Team 42 Lycée Sainte Claire sofreu um infortúnio precoce com uma forte queda.

A 48ª edição das 24 Heures Motos foi repleta de ação do início ao fim, com mais de 140 acidentes registados como resultado de chuvas intermitentes que levaram a condições escorregadias e níveis de aderência inconsistentes. Das 53 equipas que se apresentaram à partida, apenas 10 equipas evitaram a queda, com 14 a serem forçadas à desistência. //



» MXGP



Depois do domínio de Coenen e Laengelfelder, na Suíça, o MXGP ruma a Portugal

A 6ª PROVA DO CAMPEONATO DE MXGP DECORREU ESTE FIM DE SEMANA NA SUÍÇA, NO CIRCUITO DE SCHOLLENHOLZ, PERTO DA CIDADE DE FRAUENFELD. EXCECIONALMENTE, POR CAUSA DO DOMINGO DE PÁSCOA, AS CORRIDAS FORAM DISPUTADAS NA SEGUNDA-FEIRA E FORAM DOMINADAS POR LUCAS COENEN, EM MXGP, E POR SIMON LAENGENFELD, EM MX2.

O BELGA Lucas Coenen, da equipa Red Bull KTM Factory Racing, foi o mais forte nas duas corridas de MXGP, numa demonstração de grande qualidade, que lhe permitiu ascender ao terceiro lugar do campeonato com 227 pontos. Na liderança da categoria rainha continua Tim Gajser, que não pontuou na segunda manga na Suíça. Tem 305 pontos, mantendo uma vantagem confortável para o segundo classificado do Mundial, Romain Febvre (278 pontos).

Tal como Coenen, também Simon Laengelfelder exerceu domínio total na categoria de MX2. Ganhou as duas corridas, que liderou praticamente do início ao fim. Com estes resultados, o piloto alemão da Red Bull KTM Factory Racing reduziu a distância para o líder do campeonato de MX2, Kay de Wolf. O neerlandês está na frente do campeonato com 281 pontos, apenas mais três pontos do que Laengelfelder.

Crossódromo Internacional de Águeda recebe o MXGP dias 3 e 4 de maio

Tal como já tínhamos divulgado oportunamente, Águeda é a prova que se segue. Com o campeonato ao rubro e pautado por provas muito disputadas e entusiasmantes, os pilotos vão rumar a Portugal. Assim, o Crossódromo Internacional de Águeda recebe a 7ª etapa do calendário nos dias 3 e 4 de maio, perspetivando-se corridas marcadas pela elevada competitividade.

Sendo uma das pistas mais carismáticas e desafiantes do Campeonato do Mundo de MXGP, esperam-se dias de muita ação e espetáculo em Águeda, cidade que vai voltar a concentrar as atenções do motociclismo mundial.

Os bilhetes para o MXGP Portugal continuam disponíveis para compra online na BOL e também podem ser adquiridos em pontos de venda físicos (Fnac, Worten, CTT, El Corte Inglés e nos locais habituais). //



A PROTEÇÃO
COMO PRIORIDADE

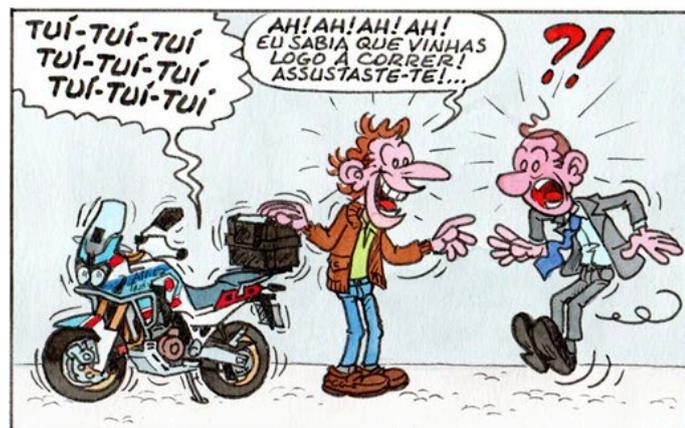
SPORT,
COMPETITION,
TOURING,
ADVENTURE



TOUR-X5

ARAIHELMET.EU | @ARAIEU | f v o i

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



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Regras de transito para totós: Moto é moto, e o chão é sempre duro

Estive no Algarve há uns dias e deparei-me com uma espécie de fenómeno turístico-local-sazonal: dezenas de pessoas a circular em motos elétricas sem capacete.

Tranquilos. De chinelo no pé, cabelo ao vento, telefone na mão. Tudo normal, certo?

Aparentemente, sim. A lei não obriga ao uso de capacete em certos veículos elétricos de baixa cilindrada. E como andam devagar, está tudo bem. Eu até percebo a liberdade, mas...

Aqui vai a verdade: em todos os acidentes de moto que tive (e já foram alguns) eu circulava abaixo dos 40 km/h. Em dois deles bati com a cabeça no chão – e só não fiquei com sequelas porque o capacete ficou com a mozza por mim.

Não interessa se vamos devagar ou não. Se o idiota que vier contra nós circular depressa, o impacto é o mesmo, o perigo é que é maior.

E é isto que não entendo. Qual é a lógica??

• Por que raio continua a ser legal andar de moto (que é moto!) sem capacete, só porque não anda depressa? Mas assumem que vai ter um acidente

sozinho?

Quem decidiu que 25 ou 40 km/h é seguro o suficiente para dispensar proteção?

E por que motivo quem anda nestas motinhas tende a arriscar mais, a subir passeios, a passar sinais vermelhos, a fazer slalom no trânsito – como se a baixa cilindrada fosse licença para desrespeitar regras básicas?

A verdade é que esta “liberdade” legal tem um preço alto: a falsa sensação de segurança.

E pior, estamos a normalizar este comportamento, a romantizá-lo como parte da mobilidade urbana moderna, divertida, limpa e “cool”.

- Mota é mota.
- O chão é sempre duro.
- E a cabeça, por mais teimosa (ou estúpida) que seja, não é feita para absorver impactos sozinha.

Porque mais vale uma mozza no capacete do que uma lesão irreversível na cabeça. E mais vale parecer ridículo... do que não estar cá para contar a história.//

Boas curvas



NOVA

PCX | POR 3.499€

MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

A melhor vista da cidade.

Descubra a nova PCX125. Com o seu motor arrefecido a líquido eSP+ de 4 válvulas, oferece-lhe uma grande aceleração e um consumo mínimo. Desfrute do seu estilo, com novas linhas futuristas que oferecem maior proteção contra o vento. E agora, esta scooter conta também com um travão de disco traseiro para melhores travagens. Prepare-se para uma condução ainda mais tranquila em cidade com a nova PCX125. **Realize o seu Sonho.**

