



DUCATI MULTISTRADA V2

TESTE

HONDA
GB350S



» TESTE

PIAGGIO MP3 310 HPE
VOGE SR3

» NOSTALGIA

YAMAHA XT 500

» HISTÓRIA

CIRCUITO DEL LARIO - O TT ITALIANO

» 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

Nem moto nem scooter

Cada tipo de moto tem as suas vantagens e os seus defeitos. Tal como não dou pulos de contente se tiver de fazer 500 quilómetros numa scooter 125cc, também não gosto nada de ter que passar um dia inteiro às voltas em Lisboa com uma moto de alta cilindrada. Na primeira nunca mais lá chego, na segunda vou ter de lutar com o trânsito, aguentar o calor emitido pelo motor e ter maior dificuldade em estacionar.

E tal como não tenho interesse em fazer uma grande viagem numa moto naked, sobretudo se for de grande cilindrada, porque os mosquitos no blusão e no capacete e o frio ou o calor são extremamente desagradáveis, também não gosto de ir ver o mar a uma esplanada perto de casa, numa "Big Trail", ou numa grande Tourer, equipado a rigor para fazer apenas escassos quilómetros. Cada moto tem a sua razão de ser, o seu propósito! Menosprezar esse propósito tem como consequência um efeito negativo manifestado pela falta de prazer de condução.

Muitas vezes pedem-me a opinião sobre esta ou aquela moto. E a primeira questão que ponho é qual o tipo de utilização que essa pessoa vai lhe dar. Se para uma utilização diária e urbana, se para ir de férias numa grande viagem, ou se é para apenas ir dar uma pequena volta esporádica ao fim-de-

semana. Depois pergunto se vai usar a moto sózinho ou se pensa frequentemente levar passageiro e bagagem. Também é importante saber quanto mede de altura, que experiência tem, quanto pesa o passageiro, em que zona do país vive...

E se algumas vezes a minha opinião é considerada, outras há que me espantam pela falta de lógica! Alguém que não tem experiência comprar uma naked ou uma desportiva de 150 cavalos ou alguém de baixa estatura comprar uma Big Trail é receita para cada vez andar menos de moto, mesmo que tenha sorte e não se veja envolvido num acidente. Quem não sente prazer naquilo que faz, rapidamente se cansa.

Uma boa receita para comprar uma moto é fazer como quando se escolhem os sapatos. Querem-se leves, confortáveis e justos ao pé, adequados ao estilo e à utilização que lhes queremos dar. Afinal, ir de botas de cano alto e atacadores para a praia, faz tanto sentido como andar de moto de chinelos.

E porque muitas vezes é difícil escolher uma moto que satisfaça todos os requisitos, o ideal é não comprar nem uma moto nem uma scooter! O ideal é comprar uma de cada! Pelo menos até que um dia, alguma marca tenha uma epifania e desenvolva uma moto potente com uma leve e ágil scooter destacável no seu interior! Porque não? //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 30** BMW CONCEPT RR
- 34** BMW R 1300 RS
- 38** BMW R 1250 RT
- 40** FAT BOY GRAY GHOST
- 46** DUCATI XDIAVEL V4
- 50** YAMAHA TRACER 7 E GT
- 52** AJP PR7
- 58** QJMOTOR SRK 900

TESTE

- 62** DUCATI MULTISTRADA V2
- 70** HONDA GB350S
- 78** PIAGGIO MP3 310 HPE
- 86** VOGÉ SR3

HISTÓRIA

- 122** CIRCUITO DEL LARIO

NOSTALGIA

- 128** YAMAHA XT 500 - 1976

ENTREVISTA

- 134** CARLOS LÓPEZ PANISELLO

DESPORTO

- 136** MOTOGP
- 144** MUNDIAL DE SBK
- 150** SPORTNEWS

CRÓNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: NEM MOTO NEM SCOOTER
- 6** VITOR SOUSA: TEMPOS EXTRAORDINÁRIOS!
- 60** PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM OS INDICADORES DE MUDANÇA DE DIREÇÃO?
- 94** ADELINA GRAÇA: BORA LÁ
- 156** TOM VITOÍN: ÀS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 158** SUSANA ESTEVES: MOTOCICLISTAS CONTRA MOTOCICLISTAS. COMO CHEGAMOS AQUI?



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**



NOVA BMW S 1000 R

ROADSTER COM ADN DE SUPERBIKE

Um motor acelera a alta rotação: 170cv. Pura potência prestes a ser libertada. Chegou o momento de entrar em cena para a S 1000 R, ou "R" para abreviar. Uma Roadster dinâmica com ADN de Superbike. Agilidade e precisão inigualáveis. Uma moto naked por excelência, até as cores provocam palpitações. O farol LED de design "split face", com luz diurna e o logótipo R, apresentam uma estética agressiva: pronta para o derradeiro desafio, ou para as viagens mais emocionantes.

Vem descobri-la no teu Concessionário BMW Motorrad.

MAKE LIFE A RIDE*

*A tua vida é uma viagem.

5 ANOS
GARANTIA

bmw-motorrad.pt



Vitor Sousa
Jornalista

Tempos extraordinários!

Paradoxo dos tempos presentes no motociclismo – um entre vários – é-nos trazido pela coincidência circunstancial de, num mesmo momento, a indústria nos oferecer motos que apelam ao mais puro idealismo e ao ‘back to basis’ das duas rodas e outras que são o mais acabado exemplo da evolução tecnológica aplicada à mobilidade.

Penso muitas vezes (e leio sempre que posso sobre o tema) nos pioneiros desta indústria quando, há já mais de um século, procuravam soluções que fizessem avançar, em conforto, desempenho e engenharia essas máquinas barulhentas e fumegantes em cima de duas rodas. Tenho um absoluto fascínio pelas mentes que, perante uma folha em branco, criaram tudo isto: George Hendee e o seu engenheiro Oscar Hedstrom em Springfield, Massachusetts, William Harley e os irmãos Davidson no ‘barracão’ de Milwaukee, James Lansdowne ‘Pa’ Norton em Bradford Street, Birmingham, ou os imigrante alemães Sigfried Bettmann e Moritz Schulte na industrial Coventry... entre outros, todos eles visionários!

A moto ‘cresceu’, evoluiu e foi-se transformando no caminho. Carrega com ela memórias de tempos e épocas que marcaram e definiram a humanidade, construíram tendências, desenharam oportunidades, criaram cultura. Provocaram movimentos sociais, ou foram o seu motor, tornaram-se objectos colecionáveis e de culto. Na rua, na estrada ou nas pistas. No ambiente urbano de Paris, Roma ou Barcelona, nas serpenteantes estradas dos Alpes, nas intermináveis ‘highways’ do midwest americano ou nas areias de Marrocos. Em Spa, Monza, Le Mans ou Daytona.

É, em parte, para manter vivo esse legado, e dele tirando o devido proveito comercial, que as marcas lançaram neste século motos de apelo emocional, de estilo ‘vintage’, mais ou menos datado, cavalgando a onda nostálgica de um mundo cada vez mais desumanizado

e vazio de valores ou referências. E bem! Fizeram-no – e continuam a fazê-lo - com sucesso, rapidamente juntando à simplicidade dos desenhos alguma tecnologia que, respeitando o original, acrescenta facilidade e capacidade de utilização. Nem vale a pena referir marcas ou modelos, vocês sabem-nas de cor.

Paradoxalmente - lá está! – os construtores de motos levaram o desenvolvimento a patamares nunca antes atingidos, numa evolução tecnológica que, para além da parafernália de termos exóticos, oferece reais soluções com aplicação prática. Ainda no século passado, a eletrónica deu, timidamente, os primeiros passos na forma dos sistemas de ABS e controlo de tração, ou da alimentação de combustível por injeção. Muitos destes, herdados diretamente da indústria automóvel, mais poderosa e, por isso, mais rápida no desenvolvimento.

Já este século, a revolução digital e o aperfeiçoamento dos sistemas eletrónicos levou ao aparecimento de um sem número de ‘ajudas’ que se aplicam a motores e componentes vários. Na sua génese estão várias motivações: desde a natural procura de evolução, replicando assim o espírito dos pioneiros de 1900, à necessidade de cumprir regras ambientais de determinados mercados. Ou ainda porque razões meramente concorrenciais na disputa das quotas de mercado. Se a marca X tem, a marca Y também tem de ter...

Seja como for, qual a razão ou o motivo, a verdade é que os construtores – de uma ponta à outra do alfabeto e do espectro geográfico – nos propõem coisas fantásticas, como Modos de Condução, Mapas de Motor, Cornering Traction Control e ABS, Wheelie Control, Launch Control, Slide Control, suspensão eletrónica, Cruise Control, GPS com routing, luzes adaptativas, bancos e punhos aquecidos, ecrãs ‘touch’... tecnologia capaz de envergonhar os foguetões e módulos lunares que colocaram o homem na Lua.

É ou não é extraordinário? //



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.



Grupo Multimoto faz parceria estratégica com Salvador Caetano Auto

O GRUPO MULTIMOTO, COM 35 ANOS DE EXPERIÊNCIA NO SETOR DO MOTOCICLISMO IBÉRICO, ANUNCIOU UMA IMPORTANTE REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA QUE VAI CULMINAR NUMA PARCERIA COM A SALVADOR CAETANO AUTO, QUE PASSA A DETER UMA PARTICIPAÇÃO NO CAPITAL DO GRUPO, ENQUANTO O ATUAL CEO, ADRIANO DUARTE, ASSUME A LIDERANÇA COMO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E CEO.

O GRUPO Multimoto, impulsionado por 35 anos de crescimento e relações sólidas no mercado de motociclismo da Península Ibérica, anunciou uma nova fase na sua história. A empresa estabeleceu uma parceria estratégica com a Salvador Caetano Auto, um grupo com forte presença global no setor automóvel, que passa a integrar a estrutura acionista da Multimoto.

No seguimento de uma reorganização interna, a família Duarte decidiu, por unanimidade, manter apenas o seu atual CEO, Adriano Duarte, como acionista e líder do Grupo Multimoto. Duarte passa a assumir as funções de Presidente do Conselho de Administração e CEO, liderando um projeto de controlo conjunto com o novo parceiro estratégico.

A Salvador Caetano Auto, com uma vasta gama de serviços no setor automóvel e uma presença global em 45 países, representando diversas marcas e atuando nas áreas de importação, retalho, rent-a-car e soluções de mobilidade, registou um volume de negócios agregado de cerca de 4,5 mil milhões de euros em 2024, contando com mais de 8.900 colaboradores.

A Multimoto expressou confiança de que esta parceria deve marcar o início de uma nova etapa de crescimento para o grupo, as marcas que representa e os seus parceiros, mantendo o foco numa estratégia de expansão sustentada e respeito pela sua história. A operação encontra-se atualmente sob análise da Autoridade da Concorrência, com um desfecho esperado nos próximos meses. //



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



Bruxelas pode obrigar Portugal a implementar inspeções periódicas obrigatórias para motos

A COMISSÃO EUROPEIA, NUM PACOTE DE REVISÃO SOBRE A INSPEÇÃO DE VEÍCULOS NA UNIÃO EUROPEIA, DEMONSTROU A INTENÇÃO DE TORNAR OBRIGATÓRIAS AS INSPEÇÕES PERIÓDICAS PARA MOTOCICLOS COM CILINDRADA SUPERIOR A 125CC, O QUE PODERÁ FORÇAR PORTUGAL A REVERTER A SUA DECISÃO DE NÃO AVANÇAR COM ESTA MEDIDA.

PORTUGAL, juntamente com a Finlândia, a Irlanda e os Países Baixos, tinha optado por não implementar inspeções obrigatórias para motociclos acima dos 125 cm³ no final de 2024, aproveitando que a União Europeia permitia a dispensa caso fossem implementadas "medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária". No entanto, uma nova revisão das diretivas europeias poderá obrigar-nos a reconsiderar esta posição.

A Comissão Europeia, ao apresentar em abril deste ano um pacote de revisão sobre a inspeção de veículos na UE, defende que a "testagem regular" de motociclos tem "impactos positivos na segurança rodoviária". De recordar que, em dezembro do ano passado, o Parlamento português tinha travado a implementação das inspeções a motos, gerando críticas por parte de especialistas em segurança rodoviária.

Apesar de a obrigatoriedade da inspeção para moto-

ciclos acima de 125 cm³ vigorar na UE desde janeiro de 2022, Bruxelas permitiu aos Estados-membros abdicar desta medida sob certas condições. Contudo, o Governo português vai mesmo ter de cumprir as regras definidas pelo executivo comunitário.

Alain Areal, presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa, considera a iniciativa de Bruxelas "uma boa medida", admitindo que era "uma questão de tempo" até a inspeção de motos se tornar obrigatória na Europa. Areal defende ainda que, "se isto for para a frente é positivo para a segurança rodoviária. Esperemos que a inspeção obrigatória se alargue a veículos com motorizações inferiores. Precisamos de mexer em todas as variáveis do sistema porque Portugal está a ficar na cauda dos países com pior performance de sinistralidade".

Pode consultar [AQUI](#) a proposta legislativa. //

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





9.ª Edição do Lisbon Motorcycle Film Fest com a Ducati e a BMW

LISBOA FOI PALCO DA 9.ª EDIÇÃO DO LISBON MOTORCYCLE FILM FEST (LXMFF) QUE, PELA PRIMEIRA VEZ, CONTOU COM A PARTICIPAÇÃO DE DESTAQUE DA DUCATI COMO ANFITRIÃ DO CONCORRIDO DUCATI NIGHT RIDE, E TAMBÉM COM A PRESENÇA DA BMW.

O FIM DE SEMANA, de 17 a 19 de maio de 2025, marcou mais um capítulo de sucesso para o Lisbon Motorcycle Film Fest (LxMFF). A nona edição do festival, que anualmente reúne apaixonados pelas duas rodas e pelo cinema, teve este ano um brilho especial com a estreia da Ducati como parceira oficial e anfitriã do Ducati Night Ride, um dos pontos altos do evento.

Durante três dias intensos, cerca de 1.500 participantes encheram o emblemático Cinema São Jorge, principal cenário das exhibições. A programação foi diversificada, com filmes e curtas-metragens centradas no universo das duas rodas, destacando-se a

abertura com "Angels of Dirt" e a exibição de "Wild at Heart", ambos aclamados pelo público. Para além das projeções, o festival incluiu várias conferências e a transmissão ao vivo da corrida do Mundial de Superbike (WSBK) da quinta ronda do campeonato, realizada em Most, na República Checa.

Um dos momentos mais aguardados foi o Ducati Night Ride, que encerrou o primeiro dia do festival. Cerca de mil pessoas, incluindo clientes e membros do Ducati Official Club de Lisboa, reuniram-se às portas do cinema para um percurso noturno que atravessou alguns dos locais mais emblemáticos da capital. Esta

caravana de motos transformou-se num verdadeiro evento dentro do festival, solidificando a ligação da marca com os seus fãs.

No sábado foi possível assistir a uma conversa sobre a primeira moto elétrica de competição construída em Portugal, por um grupo de estudantes do Instituto Superior Técnico e foi também no sábado que se realizou talvez o momento mais aguardado desta edição: uma conversa com Charley Boorman, um aventureiro das duas rodas, protagonista da série documental de viagens de moto "Long Way".

No domingo, foi tempo de ver a curta "Road To Namibia" e houve conversa com Vasco Santos e Nikki van der Spek, que participaram numa viagem desde a Alemanha até à Namíbia de moto.

A participação da Ducati como patrocinador oficial em 2025 foi sublinhada pela exposição da nova XDiavel V4, um dos modelos mais recentes da marca de Borgo Panigale, que teve a sua primeira aparição na Península Ibérica precisamente no LxMFF, atraindo olhares e admiração.

A BMW também esteve presente com fãs e com motos expostas durante os três dias do evento.

O Lisbon Motorcycle Film Fest encerrou, assim, mais

uma edição recheada de arte e paixão pelo motociclismo, reafirmando o seu papel como uma referência internacional na fusão da cultura motociclistica e da sétima arte. //



MOTRON



X-NORD 125



TOURING

NOMAD 125



Leave Boring Behind



facebook/
Motron.Motorcycles/



instagram/
Motron.Motorcycles/

IMPORTADOR: **MOTOXPERT**

RECOMENDAÇÃO





Novidades da gama V2 da Ducati chegam a Portugal com a Ducati Emotion Tour

A EMOTION TOUR COMEÇOU EM BARCELONA EM ABRIL E PASSA POR PORTUGAL NOS DIAS 13, 14 E 15 DE JUNHO, EM LISBOA, LEIRIA E PORTO, RESPETIVAMENTE

A **DUCATI** traz a Portugal a sua inovadora gama V2 - composta pelas Multistrada V2, Panigale V2 (que já testámos) e Streetfighter V2 (sim, também já andámos nela) - através do muito aguardado evento "Ducati Emotion Tour 2025". Esta é a oportunidade dos entusiastas das duas rodas experimentarem a performance e verem de perto o design dos novos modelos, impulsionados pelo motor bicilíndrico mais leve da marca com apenas 54,5 kg.

As Multistrada V2, Panigale V2 e Streetfighter V2, as três joias desta nova gama, serão as estrelas do "Ducati Emotion Tour 2025".

Este roadshow internacional, que teve início em Barcelona no passado dia 25 de abril, percorrerá um total de cinco cidades espanholas antes de desembarcar em Portugal, não se destina apenas aos clientes

da Ducati, mas a todos os apaixonados por motos, oferecendo uma experiência imersiva na tecnologia, design e performance que são imagem de marca de Borgo Panigale.

Um camião especialmente adaptado, acompanhado de tendas e material de apoio, garante todas as condições para que os participantes possam realizar test drives guiados, explorando o comportamento dinâmico destes modelos reinventados.

Após passagens por Valência, Málaga e Bilbao, a "Ducati Emotion Tour 2025" fará as suas três paragens em Portugal:- Lisboa: 13 de junho- Leiria: 14 de junho- Porto: 15 de junho

A tour ibérica culmina em Madrid.

Os interessados devem procurar mais informação no website criado para o evento. //

CAISMOTOR

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



PIAGGIO®

Medley

PRÁTICA, DINÂMICA, LEVE ...
COM ESTILO!



KTM “salva” pela indiana Bajaj

OS ÚLTIMOS TEMPOS TÊM SIDO VERDADEIRAMENTE CONTURBADOS PARA A KTM E, POR CONSEQUENTE, TAMBÉM O FORAM PARA AS SUAS MARCAS HUSQVARNA E GASGAS, SENDO QUE A BANCARROTA E FECHO DEFINITIVO DE PORTAS TEM ESTADO IMINENTE. MAS TUDO INDICA QUE VÃO CONTINUAR A LABORAR GRAÇAS À NOVA INJEÇÃO DE CAPITAL DADA PELA BAJAJ.

A BAJAJ tem vindo a afirmar-se como um dos grandes fabricantes mundiais de motos e até já tinha uma antiga parceria com a KTM, detendo parte do seu capital. Mas com a recém anunciada injeção de capital na ordem dos 600 milhões de Euros poderá ir muito mais longe na sua relação com o fabricante austríaco, cuja dívida ascende a cerca de 2 mil milhões.

Com este financiamento tudo aponta que o plano de reestruturação previsto da KTM poderá mesmo avançar e os cerca de 1200 credores irão agora receber 30% do valor em dívida, ou seja, os 600 milhões que a Bajaj vai injetar na KTM. A data-limite do pagamento do referido valor cumpre-se dentro de dias, a 23 de

maio de 2025.

Gottfried Neumeister, CEO da Pierer Mobility AG, dona da KTM, em comunicado, citado pelo jornal espanhol El Economista.es afirmou a este respeito:

“Os nossos funcionários fizeram tudo o que estava ao seu alcance nos últimos três meses para garantir que a corrida continue. Hoje encerramos um capítulo importante. Mas um capítulo nunca conta toda a história. Agora podemos continuar a grande história da KTM.!”

Resta-nos aguardar para percebermos se esta operação vai ser suficiente para a KTM continuar de pé, incluindo na competição, com destaque para o MotoGP e para os campeonatos de enduro e motocross. //

ELIMINATOR



JUST RIDE

Quando as ruas chamam, responde com a nova Eliminator 500. Esta moto abala o convencional com um design elegante, um assento baixo e confortável, manuseamento leve e fácil para a cruiser mais acessível de sempre da Kawasaki. Não penses demasiado - o design intemporal combina com tecnologia moderna para que simplesmente possas desfrutar.

PRVP 6.890,00€

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.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Recomendamos Lubrificantes

CEPSA
SCORPION
EXO

Castrol

Recomendamos Equipamentos



Vêm aí quatro dias de celebração Harley-Davidson

O LENDÁRIO EUROPEAN HARLEY OWNERS GROUP (H.O.G.®) RALLY ESTÁ DE PARTIDA PARA A CIDADE COSTEIRA DE MEDULIN, NA CROÁCIA, ENTRE 12 E 15 DE JUNHO, PROMETENDO REUNIR ENTUSIASTAS DE TODA A EUROPA PARA UM FIM DE SEMANA INESQUECÍVEL DE MOTOS CUSTOM, DESFILES ÉPICOS, MÚSICA AO VIVO E O ESPÍRITO HARLEY-DAVIDSON.

A 31.ª EDIÇÃO do European H.O.G.® Rally está já a aquecer os motores para se preparar para a viagem até à deslumbrante península da Ístria, na Croácia, transformando Medulin e a vizinha e histórica cidade de Pula no epicentro de uma festa de quatro dias dedicada à paixão pelas duas rodas. O evento, de entrada gratuita e aberto a todos os públicos, oferece uma vasta gama de atividades, desde demonstrações de condução aos espetáculos mais emblemáticos da cultura Harley-Davidson.

Os participantes vão ter a oportunidade de vibrar com atuações de música ao vivo durante três noites, com artistas locais e internacionais a animar o ambiente. Haverá a oportunidade de testar os mais

recentes modelos da Harley-Davidson através de demo rides e experiências off-road, além de apreciar os novos modelos de 2025 e exemplares históricos da marca em exposição.

Um dos pontos altos do rally será o custom bike show, agendado para sexta-feira, 13 de junho. Este evento especial permite aos motociclistas exibirem as suas criações únicas no ancestral anfiteatro de Pula, prometendo um espetáculo que conjuga a arte das motos custom com a rica história deste local icónico.

No sábado, 14 de junho, as estradas de Medulin serão tomadas pelo icónico desfile Harley-Davidson. Motociclistas de toda a Europa vão exibir as suas máquinas, num desfile que será um dos momentos

mais emocionantes e impactantes do fim de semana, oferecendo um espetáculo único tanto para os participantes como para os espectadores.

Para os membros do H.O.G.[®], está disponível uma H.O.G. Zone no recinto, um espaço exclusivo para relaxar e usufruir de serviços dedicados. Fazer parte do H.O.G. é uma experiência de comunidade global, unida pela paixão pela liberdade de conduzir e pelo espírito de aventura, com acesso a eventos exclusivos e ofertas especiais. O European H.O.G. Rally é, de facto, uma celebração deste laço forte.

Para além dos motores e da música, o evento conta com uma variedade de comerciantes a oferecer merchandise exclusivo e peças custom, bem como uma vasta seleção de bancas de comida e bebida para todos os gostos.

Com a data a aproximar-se a passos largos, é o momento ideal para planear uma viagem a Medulin. Quer sejam entusiastas Harley de longa data ou recém-chegados à comunidade, o European H.O.G. Rally promete ser uma celebração imperdível, marcando a sua 31.^a edição com uma experiência verdadeiramente inesquecível.

Há mais informações disponíveis [AQUI](#). //



ARON

FROM TRACK DNA
TO ROAD THRILL



distribuidor oficial

LUSOMOTOS
PIÇAS E ACESSÓRIOS

SHARK
START THE THRILL



GoPro avança com capacete inteligente em parceria com a AGV

DEPOIS DE ADQUIRIR A AUSTRALIANA FORCITE, GIGANTE DAS CÂMARAS DE AÇÃO JUNTA-SE À CONCEITUADA FABRICANTE AGV PARA LANÇAR CAPACETES "INTELIGENTES".

A **GO PRO**, conhecida mundialmente pelas suas câmaras de ação, está a concretizar os planos de entrar no universo dos capacetes inteligentes para motociclistas. A marca anunciou uma parceria estratégica com a AGV, uma das mais prestigiadas marcas de capacetes, para desenvolver uma nova geração de equipamentos "tech-enabled". O anúncio foi feito pelo CEO da GoPro, Nicholas Woodman, durante a apresentação de resultados do primeiro trimestre de 2025. A novidade surge na sequência da aquisição da startup australiana Forcite, concretizada em 2024, especializada em capacetes com tecnologia integrada.

A Forcite já tinha dado nas vistas com o capacete inteligente MK1S, que incluía uma câmara Sony voltada para funcionalidades de tipo dashcam, focada mais na utilidade do que na estética. A integração

com a GoPro promete levar o conceito mais longe, ao combinar alta definição e funcionalidades típicas de uma câmara de ação, diretamente no capacete - algo que muitos motociclistas já improvisam com suportes na queixeira dos capacetes.

A colaboração com a AGV, empresa italiana reconhecida por modelos de alta performance como o Pista GP RR, confere ao projeto uma base sólida e credível no universo motociclístico. O objetivo é produzir capacetes que aliam proteção, tecnologia e qualidade de imagem, numa solução integrada para quem vive as aventuras de estrada e quer registá-las com qualidade profissional.

Ainda não há data de lançamento, mas tudo indica que o produto resultante desta parceria poderá marcar uma nova era para a forma como se documentam viagens de mota, aliando segurança e tecnologia. //



OFERTA KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI



**+ CRASH BARS
ORIGINAIS BENELLI**

TRK 702 X

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 30/06/2025, 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€**

Multimoto



info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Škoda apresenta conceito futurista de moto elétrica

O DESIGNER FRANCÊS ROMAIN BUCAILLE TRABALHOU NA CHAMADA SLAVIA B.

A **ŠKODA**, empresa automóvel checa e subsidiária da Volkswagen, embora não venda nos Estados Unidos ou no Canadá, é uma das principais empresas de automóveis do mundo, tendo entregue quase um milhão de veículos no ano passado; o modelo Octavia da marca - um concorrente do Honda Civic - é especialmente popular na Europa.

No entanto, a empresa começou em 1895 a produzir bicicletas, fazendo a transição para as motos em 1899, conforme o Andar de Moto já contou. Em 1905 estava a produzir os primeiros automóveis. Agora está aparentemente a explorar um regresso parcial às suas raízes.

A empresa encarregou o designer interno Romain Bucaille, um francês, de conceber um conceito de moto elétrica inspirado na Slavia B, uma das suas

primeiras motos.

Embora a moderna Slavia B provavelmente nunca venha a estar disponível comercialmente, traz uma mensagem poderosa: o passado ainda pode inspirar o futuro. Mais do que um simples conceito, esta moto incorpora a memória viva da Škoda, ao mesmo tempo que abre perspetivas sobre a exploração de veículos elétricos de duas rodas pelo grupo automóvel que, recorde-se, já é proprietário da Ducati.

Apresentado apenas em imagens e modelação 3D, este protótipo não traz ficha técnica, mas assume o seu papel de expressão criativa. E mesmo que não esteja a circular pelas nossas ruas, é um sonho que se tornou realidade, e impressiona graças à sua coerência visual, à sua homenagem e à sua audácia conceptual. //

QJMOTOR

MTX 125



2.990€*

BOOST DE LIBERDADE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO DE 15 CV COM REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA
- SISTEMA MICRO-HÍBRIDO
- ABS DE DUPLO CANAL E TCS (CONTROLO DE TRAÇÃO)
- PAINEL DE INSTRUMENTOS COM ECRÃ TFT DE 5" E FUNCIONALIDADE MIRRORING
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- SISTEMA KEYLESS
- ENTRADA USB E USB-C
- SISTEMA START & STOP
- COMANDOS RETRO ILUMINADOS
- TOP CASE DE SÉRIE
- CORES DISPONÍVEIS CINZA MATE PRETO BRANCO

VER VÍDEO



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



BMW substitui Honda e fornece Superbikes S1000RR aos marshals do Isle of Man TT

A BMW ANUNCIOU UM NOVO ACORDO DE TRÊS ANOS COM AS CORRIDAS ISLE OF MAN TT, TORNANDO-SE NO FORNECEDOR OFICIAL DE SUPERBIKES S1000RR DE QUATRO CILINDROS PARA OS TRAVELLING MARSHALS DO EVENTO, SUCEDENDO À HONDA NESTA FUNÇÃO CRUCIAL PARA A SEGURANÇA DA PROVA.

A **BMW** estabeleceu uma parceria de três anos com as prestigiadas corridas Isle of Man TT, comprometendo-se a fornecer as suas potentes superbikes S1000RR aos travelling marshals do evento. Este acordo marca a transição da Honda, que anteriormente equipava os pilotos voluntários com as suas CBR1000RR-R Fireblades.

Os travelling marshals desempenham um papel vital na gestão de incidentes, por vezes no próprio percurso de 60,72 quilómetros da corrida, tornando essencial a utilização de motos rápidas e fiáveis para o seu trabalho. Para além da frota de S1000RR, a BMW vai também fornecer veículos de duas e quatro rodas para os oficiais e equipas médicas do TT.

Scott Grimsdall, chefe de Marketing e Relações Públicas da BMW Motorrad no Reino Unido, sublinhou, em nota enviada à imprensa internacional, a importância dos mar-

shals e equipas de resposta do TT: "Os experientes oficiais, travelling marshals e equipas de resposta médica do TT são parte integrante da organização de um dos maiores espetáculos do desporto motorizado. Deslocarem-se de forma segura e eficiente é crucial para as suas funções, e estamos muito satisfeitos por colaborar com as corridas Isle of Man TT e fornecer-lhes uma gama de máquinas BMW repletas de tecnologia líder de classe para garantir que o possam fazer".

Adicionalmente, dois modelos M1000RR serão disponibilizados aos Oficiais de Ligação aos Pilotos do TT, John Barton e Richard 'Milky' Quayle, que apoiam os estreadores e realizam inspeções ao percurso durante o evento. Esta parceria reforça o compromisso da BMW com a segurança e o sucesso do lendário Isle of Man TT. //

Uma SUZUKI na mão **800€** no bolso



Descobre aqui tudo!

www.suzukimoto.pt/800-desconto-cc



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Lambretta marca presença no Lés-a-Lés com grupo exclusivo

A ICÓNICA MARCA DE SCOOTERS LAMBRETTA VAI PARTICIPAR NA 27.ª EDIÇÃO DO PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS, DE 7 A 10 DE JUNHO, COM UM GRUPO EXCLUSIVO QUE PROMETE UMA EXPERIÊNCIA MOTOTURÍSTICA ÚNICA E IRREVERENTE, OFERECENDO AINDA DOIS CONVITES ESPECIAIS A QUEM DEMONSTROU A OUSADIA NECESSÁRIA PARA PERCORRER O PAÍS DE NORTE A SUL NUMA... LAMBRETTA.

A LAMBRETTA, um nome lendário na história das scooters, vai marcar presença no prestigiado evento Portugal de Lés-a-Lés com uma iniciativa que sublinha o espírito de autenticidade, elegância e liberdade da marca. Um grupo exclusivo de participantes vai percorrer os cerca de 1090 km que ligam Portugal de norte a sul a bordo de scooters Lambretta, numa jornada de quatro dias que visa destacar o caráter único da experiência mototurística sob o mote "Não é sobre a viagem. É sobre como a fazes!".

Para tornar esta participação ainda mais especial, a Lambretta vai oferecer dois convites exclusivos através de um passatempo nacional que decorreu até 19 de maio. Os dois vencedores terão a oportu-

nidade de integrar este grupo restrito e desfrutar de uma experiência completa com tudo incluído, desde a cedência de uma scooter Lambretta e alojamento, até ao apoio logístico durante todo o percurso.

A participação no passatempo está sujeita a requisitos específicos, incluindo a posse de carta de condução de motociclos (pelo menos A2) e experiência prévia na condução de veículos de duas rodas. Os interessados inscreveram-se através de um formulário disponível na página oficial da ação, onde têm de responder a um conjunto de questões e apresentaram respostas originais e diferenciadoras que justificaram a sua seleção para esta memorável aventura em duas rodas. //



CYCLONE



RX600

A AVENTURA CHAMA POR TI. NÃO A FAÇAS ESPERAR!

Honda prepara cruise control adaptativo

A ASTEMO, EMPRESA DE COMPONENTES MAIORITARIAMENTE DETIDA PELA HONDA, REVELOU A MAIS RECENTE VERSÃO DO SEU SISTEMA DE AJUDAS ELETRÓNICAS À CONDUÇÃO, BASEADO EM CÂMARAS.



OS SISTEMAS de ajuda eletrônica à condução baseados em radar, incluindo o controlo de velocidade adaptativo e a assistência à travagem, estão a tornar-se cada vez mais comuns nos produtos de várias marcas, em grande parte devido aos componentes "off-the-shelf" da Bosch.

Contudo, apesar da sua reputação de líder em tecnologia, a Honda ainda não introduziu qualquer equipamento equivalente na sua gama de motociclos. Esta situação poderá estar prestes a mudar, após a Astemo, uma empresa de componentes controlada pela Honda, ter demonstrado a versão mais recente do seu sistema de assistência ao condutor baseado em câmaras.

Empresas como a Tesla e a Subaru, líderes no campo da condução semi-autónoma, demonstram preferência por câmaras em detrimento de radares. A utilização de duas câmaras para criar uma imagem estereoscópica permite que estes sistemas meçam a distância dos objetos no seu campo de visão.

Apesar de terem uma menor capacidade para detetar obstáculos em condições de fraca visibilidade em comparação com os radares, as câmaras oferecem a vantagem de poderem reconhecer cores, como as luzes de travagem dos veículos à frente, ou identificar se um semáforo está vermelho ou verde.

O sistema da Astemo, demonstrado numa Honda Africa Twin, permite ajudas eletrónicas à condução como o controlo de velocidade adaptativo. Contudo, após vários anos de desenvolvimento, este sistema é agora capaz de detetar alterações na superfície da estrada antes que a

mota as atinja. Pode, por exemplo, reconhecer lombas de velocidade.

E dado que a Astemo é a empresa-mãe da Showa (suspensões), Nissin (travões) e Keihin (injeção de combustível), está perfeitamente posicionada para fazer com que estes sistemas funcionem em conjunto em resposta à deteção de alterações na superfície da estrada. Potencialmente, isto significa que a mota poderia ajustar as configurações do ABS, controlo de tração e amortecimento antes mesmo de chegar ao obstáculo.

A própria Honda também tem registado patentes que mostram como as câmaras duplas poderiam ser incorporadas nas suas motos de forma mais simples do que os radares.

Apesar de terem uma menor capacidade para detetar obstáculos em condições de fraca visibilidade em comparação com os radares, as câmaras oferecem a vantagem de poderem reconhecer cores, como as luzes de travagem dos veículos à frente, ou identificar se um semáforo está vermelho ou verde.

O sistema da Astemo, demonstrado numa Honda Africa Twin, permite ajudas eletrónicas à condução como o controlo de velocidade adaptativo. Contudo, após vários anos de desenvolvimento, este sistema é agora capaz de detetar alterações na superfície da estrada antes que a mota as atinja. Pode, por exemplo, reconhecer lombas de velocidade.

E dado que a Astemo é a empresa-mãe da Showa (suspensões), Nissin (travões) e Keihin (injeção de combustível), está perfeitamente posicionada para fazer com que estes sistemas funcionem em conjunto em resposta à deteção de alterações na superfície da estrada. Potencialmente, isto significa que a mota poderia ajustar as configurações do ABS, controlo de tração e amortecimento antes mesmo de chegar ao obstáculo.

A própria Honda também tem registado patentes que mostram como as câmaras duplas poderiam ser incorporadas nas suas motos de forma mais simples do que os radares. //



MOBILIDADE URBANA



SKY TOWN 125

A Sky Town 125 vem equipada com um novo motor ainda mais potente e amigo do ambiente. Minimalista, compacta, cidadina e fácil de manobrar.
SKY TOWN 125 - MOBILIDADE URBANA!



PRVP 2.790€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

INCLUI TOP CASE

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.

Importador **Multimoto**

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

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**

O futuro

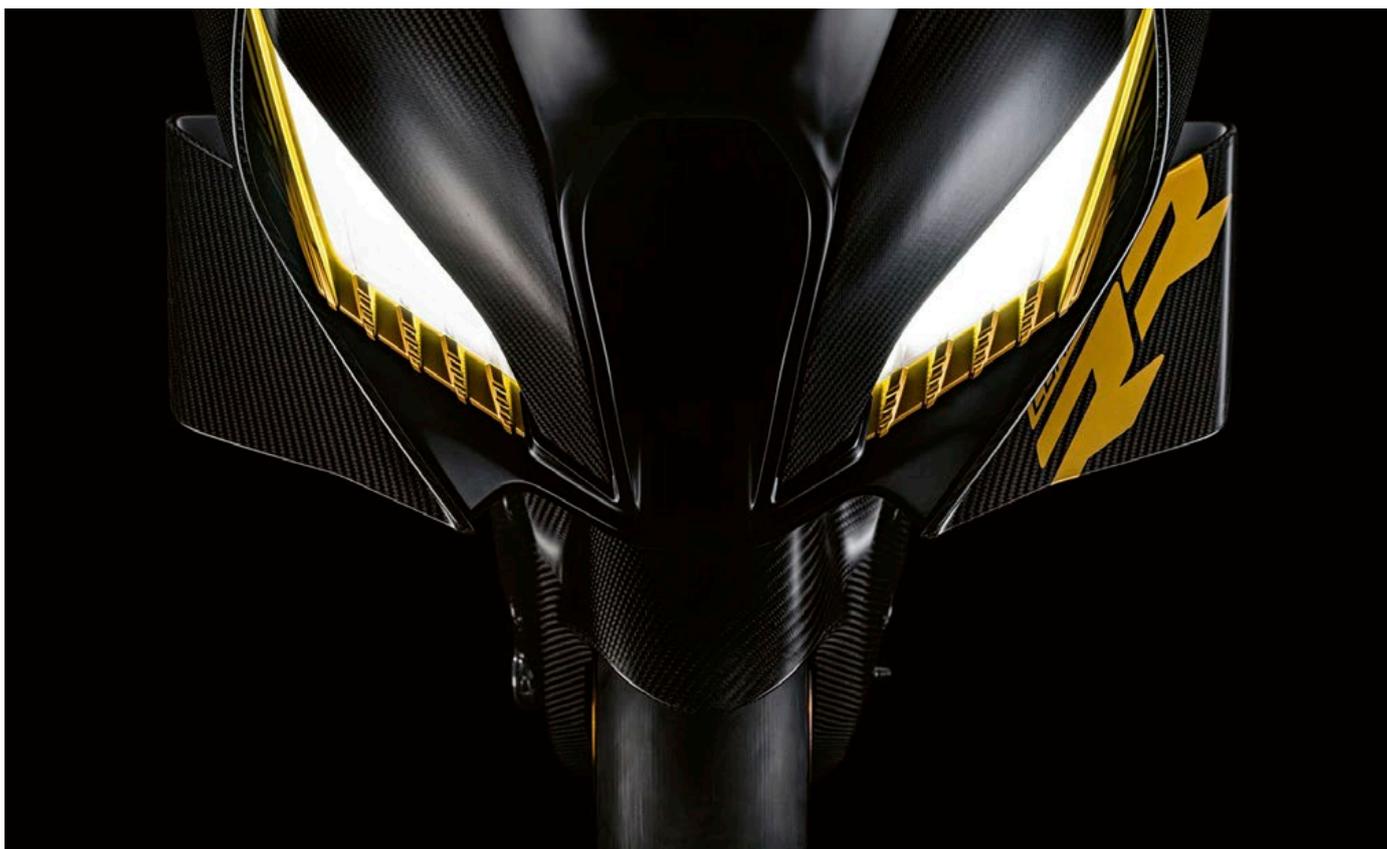


» [Galeria de fotos aqui](#)

DAS SUPERBIKES COMEÇA AQUI?

A Concept RR é o expoente máximo da engenharia desportiva da BMW Motorrad- Foi desenvolvida nas pistas, mas pensada para a estrada.





Foi no prestigiado Concorso d'Eleganza Villa d'Este, em Itália, que a BMW Motorrad revelou a nova BMW Concept RR, um protótipo que antecipa a próxima geração de superbikes da marca bávara.

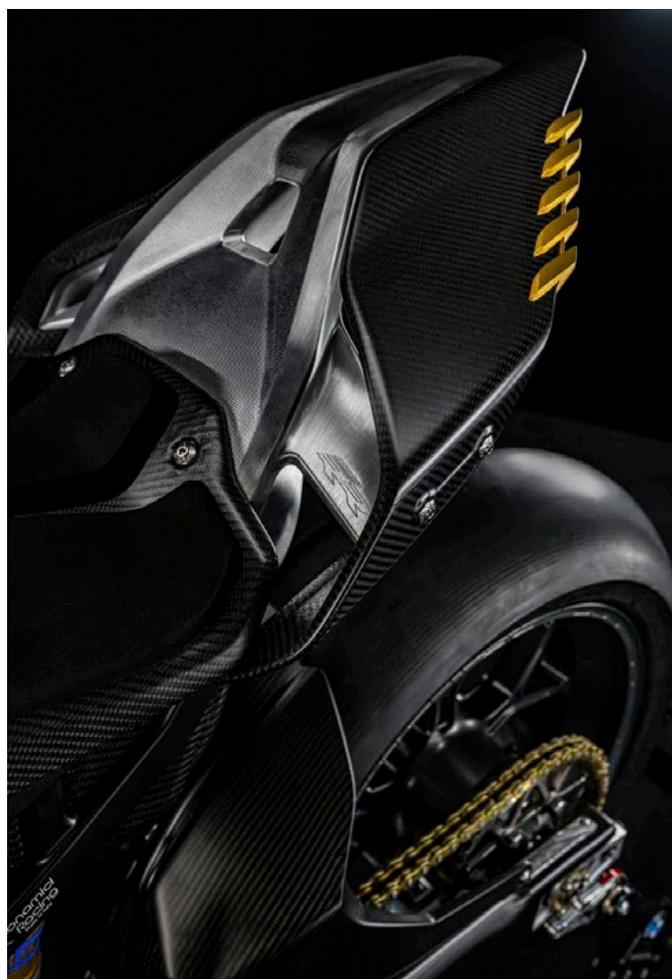
Inspirada na BMW M 1000 RR, que levou Toprak Razgatlioglu ao título no Campeonato do Mundo de Superbikes (WSBK) em 2024, a BMW Concept RR representa o expoente máximo da engenharia, performance e design da BMW Motorrad.

No coração da Concept RR está o motor de quatro cilindros em linha, com refrigeração por líquido, inspirada na moto campeã mundial BMW M 1000 RR, com mais de 230cv de potência.

Este protótipo está equipado com avançados sistemas eletrónicos, entre eles a gestão de mapas de motor e o controlo de tração e travão-motor diretamente derivados da competição, afigurando-se ao que irão ser as motos do futuro.

A BMW Concept RR eleva a fasquia em termos de construção com um quadro leve, aerodinâmica avançada e componentes concebidos em fibra de carbono e alumínio, numa abordagem radical de redução de peso e aumento de rigidez estrutural.

A aerodinâmica foi otimizada ao pormenor, destacando-se pormenores como a entrada de



APRESENTAÇÃO *BMW CONCEPT RR*



ar frontal que se estende até à secção traseira monolugar, tudo pensado para minimizar a resistência ao ar e maximizar a estabilidade a alta velocidade e em curva.

O conjunto é complementado com carenagens aerodinâmicas com apêndices aerodinâmicos integrados e travões de alta performance, sublinhando a sua vocação desportiva e o compromisso com a alta performance.

Esteticamente a BMW Concept RR combina a agressividade, com a fluidez de linhas, reforçada por uma nova assinatura visual que inclui o logótipo RR em relevo na traseira e uma iluminação LED exclusiva na parte inferior, reforçando o carácter vanguardista do modelo.

Para acompanhar este lançamento, a BMW Motorrad apresenta também o exclusivo blusão de pele Concept RR LTD, uma peça exclusiva de estilo intemporal, desenvolvida em colaboração com a prestigiada marca bávara MEINDL, numa série limitada a apenas 50 unidades. //





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€

DESCOBRIR 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



» [Galeria de fotos aqui](#)

Desempenho **APURADO**

A nova BMW R 1300 RS chega ao mercado como uma verdadeira sport-touring e não lhe faltam atributos. Destaque para um design ainda mais dinâmico, um quadro redesenhado e o motor boxer mais desportivo de sempre, mas há muito mais.

Herdeira de uma longa linhagem de motos de perfil turístico-desportivo, que começou com a BMW R 100 RS in 1976, a nova BMW R 1300 RS combina o espírito das viagens de longa distância com uma postura mais provocadora, quer ao nível do design, quer da condução.

Ou seja, mantém o legado da gama RS, mas vai mais longe em termos de performance, conforto e segurança, seja em estrada, curvas de montanha ou viagens com passageiro e/ou bagagem.

Hauke Glässing, o Project Manager da BMW R 1300 RS, resume a essência da sua nova moto:

"Com a nova BMW R 1300 RS, elevámos a nossa sport-touring com motor boxer ao mais alto nível. A moto foi concebida tendo em mente uma condução dinâmica. Graças a um motor, chassis e conceito aerodinâmico totalmente novos, a moto oferece uma experiência de condução ainda mais desportiva do que a sua antecessora.

Ao mesmo tempo, continua a ser a companheira perfeita para passeios confortáveis e viagens de longa distância."

Motor boxer mais desportivo e ergonomia otimizada

No coração da nova BMW R 1300 RS, que já

conhecemos, por exemplo da R 1300 GS, está o motor boxer de dois cilindros e 1.300cc mais potente alguma vez produzido pela BMW Motorrad. São 145cv (107 kW) às 7.750 rpm e um binário máximo de 149Nm às 6.500 rpm, permitindo uma resposta forte e imediata em todos os regimes. Aliás, necessita apenas de 3,3 segundos para atingir os 100 km/h!

Inclui três modos de condução de série: "Rain", "Road" e "Eco". Com o pacote opcional Riding Modes Pro, pode ainda integrar os modos "Dynamic" e "Dynamic Pro", permitindo afinações mais desportivas. A tecnologia BMW ShiftCam, presente de série, otimiza a entrega de potência e a eficiência, tornando a condução mais envolvente e dinâmica.

Toda a moto se apresenta mais estreita e desportiva, com apontamentos aerodinâmicos e um farol LED em forma de "split-face", agora com luz adaptativa em curva, como opcional.

A posição de condução também está melhor. Foi revista, oferecendo uma postura mais ativa, sem comprometer demasiado o conforto em viagens longas. Aliás, para os que procuram um nível superior de conforto para viagens mais longas, também já está disponível a nova R 1300 RT.

Tecnologia de ponta ao serviço de condutor e passageiro



APRESENTAÇÃO *BMW R 1300 RS*

O quadro é completamente novo, com estrutura em aço e sub-quadro em alumínio fundido, o que melhora a rigidez, traduzindo-se também numa maior agilidade e estabilidade na condução.

Destaque para o novo sistema DSA (Dynamic Suspension Adjustment), que ajusta eletronicamente a compressão, rigidez das molas e a carga em ambos os eixos, sendo o primeiro sistema deste tipo instalado numa forquilha telescópica.

A travagem está a cargo do sistema Integral ABS Pro, com travões desportivos como opcional.

A segurança é reforçada com o Riding Assistant (opcional), que inclui cruise control adaptativo (ACC), aviso de colisão frontal, aviso de mudança de faixa e aviso de risco de colisão traseira. Em complemento, o ASA (Automated Shift Assistant) permite mudanças de relação de caixa automáticas e suaves, sem necessidade de acionar a embraiagem.

Com várias soluções opcionais, a nova R 1300 RS oferece assento aquecido para o condutor e pendura, sistema de navegação, porta USB-C,

malas e topcase eletrificadas com iluminação.

VERSÕES DISPONÍVEIS E PREÇO

A nova R 1300 RS vai estar disponível em quatro versões – Base (Racing Blue), Triple Black (inclui escape em Dark Chrome), Performance (Lightwhite) e Option 719 Cuyamaca (Brooklyn Grey), oferecendo, como é habitual, diversas possibilidades de personalização e pacotes (Dynamic, Innovation, Comfort e Touring), permitindo reforçar a expressão individual de cada motociclista.

A moto conta ainda com 5 anos de garantia. Ou seja, a marca oferece dois anos adicionais de garantia, para além do período legal de 3 anos, e inclui também a cobertura de assistência em viagem durante esse período.

O preço recomendado de venda ao público é de 18.092€, incluindo IVA à taxa legal em vigor de 23%, excluindo despesas administrativas e de transporte

Mais informações podem ser obtidas junto de uma concessão BMW. //



HIGHSIDER™
GERMAN DESIGN & ENGINEERING

VENTURA

PRODUCT SERIES



Descubra-o em myBihr.com

#HIGHSIDERYOURBIKE



Turística **EVOLUÍDA**

A BMW continua a expansão da sua família de motores boxer de 1300cc com a introdução da nova R1300RT, uma moto de turismo que sucede à R1250RT e que estará disponível nos concessionários a partir do verão.

A BMW revelou a sua mais recente adição à linha de motores boxer de 1300cc, com o lançamento da nova R1300RT, uma moto de turismo que substitui a bem-sucedida R1250RT, apresentada em 2019. O modelo de 2025 destaca-se por um design que poderá gerar debate, integrando carenagens laterais ajustáveis para melhor proteção contra as intempéries, um grande para-brisas e linhas que remetem aos modelos topo de gama da BMW.

A R1300RT junta-se assim à família de modelos bicilíndricos de 1300cc, que teve o seu início com a R1300GS em 2023, seguida pela GS Adventure e, mais recentemente, pela roadster naked R1300R em abril de 2025. A nova tourer é equipada com o mesmo motor boxer bicilíndrico de 1300cc com refrigeração líquida e DOHC que os seus irmãos, debitando 143,5 cv às 7750 rpm e um binário de 149 Nm às 6500 rpm.

A ciclística também é nova, com um quadro principal em aço que utiliza o motor como elemento estrutural e uma estrutura traseira em treliça de alumínio. A altura do assento de 780mm contribui para uma maior facilidade de apoio dos pés, importante dado o peso de 281 kg pronta a

circular

A suspensão é eletronicamente ajustável, com um Telelever dianteiro e um Paralever traseiro, oferecendo 149mm e 158mm de curso, respetivamente. As novas jantes de alumínio fundido de 17 polegadas são 1,4 kg mais leves que as do modelo anterior, e o guidador foi ligeiramente avançado para melhorar a sensação da dianteira.

De série, a R1300RT vem equipada com malas laterais de 27 litros, estando disponíveis como opção malas Vario expansíveis até 33 litros de cada lado, bem como top cases de 39 e 54 litros (este último com apoio de costas aquecido para o passageiro). A moto conta com três modos de condução de série e controlo de binário do motor para evitar bloqueios em reduções de velocidade.

O catálogo de opcionais inclui modos de condução adicionais (Dynamic e Dynamic Pro) e o sistema de assistência de mudança de velocidade automático da BMW (ASA). Está também disponível um sistema de radar opcional, que integra cruise control adaptativo, aviso de colisão frontal, deteção de ângulo morto e aviso de colisão traseira.

Podem clicar [AQUI](#) para ir obtendo mais informações sobre a disponibilidade em Portugal. //



Brilhante E MISTERIOSA

A Gray Ghost é o quinto modelo da Icons Motorcycle Collection. Celebra o 35º aniversário do lançamento da Fat Boy, que continua a ser um ícone cultural e uma das motos mais reconhecidas que circulam pelas estradas. Uma superestrela do design com um novo e brilhante acabamento Reflection, que dá ao modelo a aparência de estar coberta de cromados.





A Icons Motorcycle Collection faz lançamentos de edições limitadas de um novo modelo de moto e proporciona uma nova interpretação de uma icónica Harley-Davidson. Os modelos da Icons Motorcycle Collection são numerados e poderão incluir características adicionais para além da moto base.

A produção do modelo Fat Boy Gray Ghost será limitada a 1.990 motos no total, em todo o mundo, com um PVPR de 32.600 euros, mais despesas.

A Fat Boy Gray Ghost celebra a relevância da moto "fat custom" original.

"O modelo Fat Boy original adotou o look, as proporções e a silhueta de uma Hydra-Glide 1949 e modernizou-a completamente para uma nova geração de motociclistas", explica Brad Richards, Harley-Davidson Vice President of Design and Creative Director. "Estes motociclistas apreciaram o nosso ADN de design do pós-guerra, mas também se sentiram atraídos pela simplicidade do design industrial contemporâneo".

No início, a moto foi concebida para ter uma vida

útil limitada. Em vez disso, a Fat Boy passou por três gerações de motores e um redesign completo do seu chassis Softail que, durante 35 anos, manteve uma presença incomparável e um estilo incontestável.

O acabamento Reflection é criado através do processo de deposição física de vapor (PVD), também conhecido como revestimento de película fina, no qual um material sólido é vaporizado no vácuo e depositado na superfície de uma peça, neste caso, o depósito de combustível e os guarda-lamas da moto. Após o processo de deposição, a peça é pintada com um acabamento transparente standard.

O PVD foi utilizado no passado pela Harley-Davidson para finalizar algumas peças pequenas, como medalhões de depósito e protetores de escape. Com a sua utilização nos guarda-lamas e no depósito de combustível da Fat Boy Gray Ghost é a primeira vez que o PVD é utilizado em peças tão grandes, num modelo de produção da Harley-Davidson. A precisão deste revestimento resulta num acabamento impressionante, com um aspeto semelhante ao cromado.





As tampas laterais cromadas completam o acabamento geral. O quadro apresenta um acabamento prateado brilhante. Os detalhes de estilo adicionais inspirados no modelo Fat Boy original incluem um filtro de ar redondo, detalhes amarelos nas tampas do motor e inserções da consola do depósito, um assento em pele com borlas em pele e uma faixa de depósito em pele preta. Os medalhões tridimensionais do depósito de combustível reproduzem o design do modelo original. Uma inserção comemorativa na consola do depósito é gravada com o número de série e um medalhão da Icons Collection está localizado no guarda-lamas traseiro.

As jantes de alumínio fundido Lakester são exclusivas do modelo e enfatizam a postura ousada. Os pneus Michelin Scorcher High Performance (dianteiro 160/60R18, traseiro 240/40R18) aprimoram a condução.

PERFORMANCE E TECNOLOGIA DE ALTO NÍVEL

A Fat Boy Gray Ghost partilha a elevada

performance e as características técnicas introduzidas na Fat Boy 2025.

O novo motor Milwaukee-Eight 117 Custom está ajustado para debitar 101 cavalos de potência e 171 Nm de binário máximo. Mais 7% de potência e mais 3% de binário em relação ao modelo Fat Boy 114 de 2024.

Este motor está equipado com um escape 2 em 1 com catalisadores individuais. Os silenciadores contam com material leve e avançado que trabalha para reduzir as frequências altas e enfatizar as frequências baixas para se obter um som possante.

As cabeças de cilindro, de quatro válvulas, apresentam um formato de câmara de combustão revisto, portas de admissão ovais e sedes de válvula de admissão de baixo perfil, concebidas para melhorar a performance e a economia de combustível.

O óleo do motor é direcionado a partir de um radiador de óleo montado no quadro através das passagens de refrigeração da cabeça do cilindro. Este sistema de arrefecimento da cabeça otimiza ainda mais o conforto térmico para o condutor,



especialmente em situações de condução a baixa velocidade e clima quente.

MAIS DETALHES

As forquilhas de 49 mm com válvula dual-bending mantêm a roda dianteira em contacto com a superfície da estrada para uma viagem confortável.

O ajuste hidráulico da pré-carga permite ao condutor manter a performance ideal da suspensão traseira para a carga e condições da estrada predominantes.

Os modos de Condução seleccionáveis (Road, Rain e Sport) controlam eletronicamente as características de performance da moto e o nível de intervenção da tecnologia.

Os novos Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson são uma coleção de tecnologias concebidas para aumentar a confiança do motociclista durante situações inesperadas ou condições adversas da estrada. Em destaque:

- Straight Line/Cornering Antilock Braking System (ABS/C-ABS)

- Straight Line/Cornering Traction Control System (TCS/C-TCS)
- Straight Line/Cornering Drag Torque Slip Control (DSCS/C-DSCS)
- Tire Pressure Monitoring (TPMS)
- Nova iluminação ALL-LED – incluindo faróis, luzes traseiras e de travagem e sinais de mudança de direção – aumentam a visibilidade.
- A nova porta de alimentação USB-C proporciona uma transferência de dados mais rápida do que a porta USB-A anterior, orientação reversível da ficha e compatibilidade com dispositivos mais recentes. A localização da porta é na parte frontal esquerda da moto, abaixo do depósito de combustível.
- Os novos conectores para equipamentos de aquecimento foram deslocados de trás de um painel lateral para a parte superior do guarda-lamas traseiro, por baixo do assento, onde são mais fáceis de aceder.
- A nova instrumentação de 5 polegadas montada na consola coloca um velocímetro analógico acima de um visor digital LCD





multifunções. O condutor pode utilizar o botão de controlo manual Trip para percorrer a informação disponível no visor LCD.

COMEÇO DA HISTÓRIA DE UM ÍCONE

Em 1990, uma época em que os meios de comunicação social especializados em motociclismo e grande parte do público motociclista estavam absorvidos com a crescente performance das motos desportivas, a Fat Boy chegou como um poderoso acorde de heavy metal.

Foi inspirado numa moto Harley custom, baseada na plataforma Softail, criada em 1987 na Harley-Davidson Montréal pelo diretor-geral do concessionário Duc Dufour e pelo técnico Denis Lavoie, a quem chamaram Lowboy.

A moto tinha suspensão traseira slammed, jante de disco em alumínio, guarda-lamas em fibra de vidro à frente e um guiador largo. Um exemplar foi visto pelo executivo da Harley-Davidson, Jerry Wilke, e enviado para Milwaukee. Embora a Lowboy custom tenha oferecido alguma inspiração, a moto que viria a ser o modelo Fat Boy foi criada pela equipa de styling da H-D liderada por Willie G. Davidson e Louie Netz.

As palavras de Davidson no seu livro 100 Years of Harley-Davidson

No modelo Fat Boy 1990, as jantes são a característica definidora. A ideia era criar um visual diferenciado utilizando jantes de disco solid-cast. Levamos esta diferenciação ainda mais longe com uma pintura monocromática prateada e um quadro com pintura powder-coated prateada. Como toda a moto era prateada, precisávamos de algo chamativo para a destacar. Adicionei detalhes amarelos às rocker boxes, derby cover, timer cover e interruptor de ignição. Construímos um protótipo da Fat Boy e levei-o para Daytona para que pudéssemos obter feedback one-on-one dos motociclistas.

E continua depois afirmando sobre o nome do modelo:

Provavelmente estão a perguntar-se como surgiu um nome como Fat Boy, e já ouvi muitas histórias sobre isso, quase todas não correspondem à verdade.

A história real é a seguinte: é difícil inventar nomes que sejam populares nas ruas. Queríamos algo invulgar e talvez até um pouco irreverente, porque há algo de agradável em gozar com os nossos produtos de vez em quando. Para mim, e para muitos outros insiders que a tinham visto, a moto tinha um look enormemente 'fat'. Então, o



peçoal do marketing criou o nome Fat Boy.

RÉGUA DO TEMPO DO MODELO FAT BOY

- 1990: O modelo Fat Boy estreia-se numa cor, Fine Silver Metallic, equipado com um motor Evolution V-Twin de montagem rígida.
- 1991: A moto Fat Boy entrou na cultura popular com a sua participação no filme “Exterminador Implacável 2: O Dia do Julgamento”, no qual o ator Arnold Schwarzenegger conduz uma Fat Boy por Los Angeles numa cena de perseguição. O filme foi uma sensação global, ajudando a consolidar o modelo como representante da marca Harley-Davidson em muitos mercados, especialmente na Europa. Uma das motos utilizadas no filme está agora na coleção do Harley-Davidson Museum.
- 2000: O motor Twin Cam 88B™ counterbalanced estreia-se nos modelos Softail, incluindo o modelo Fat Boy.
- 2005: O modelo CVO Fat Boy de produção limitada, equipado com um motor Twin Cam 103, iniciou uma produção de dois anos. Os destaques de estilo incluíram uma suspensão traseira slammed, um assento de aço pan-style, um pillion

cromado e um novo acabamento metálico com três opções de cor.

- 2010: O modelo Fat Boy Low reduziu a altura do assento para apenas 610 mm, graças à suspensão dianteira e traseira rebaixadas e ao assento de low-profile.
- 2016: O modelo Fat Boy S é equipado com o musculado motor Screamin’ Eagle Twin Cam 110 e apresenta um acabamento Dark Custom.
- 2018: O modelo Fat Boy é uma das oito revolucionárias motos Softail baseadas num chassis totalmente novo com suspensão traseira monoshock e motores Milwaukee-Eight V-Twin dual counterbalanced. O estilo é totalmente novo - uma frente enorme, um novo formato de farol e um enorme pneu traseiro de 240 mm – mas a moto é também claramente um modelo Fat Boy.
- 2020: A Harley-Davidson celebra um ícone com o lançamento da Fat Boy 114 30th Anniversary Limited Edition. Reestilizada com acabamentos dark com detalhes em bronze e equipada com um motor Milwaukee-Eight 114y. A produção da Fat Boy comemorativa do 30º aniversário foi limitada a 2.500 exemplares. //



Irresistível TENTAÇÃO

Com a nova XDiavel V4 a Ducati apresenta uma Sport Cruiser, cuja alma combina o desempenho do motor V4 derivado do MotoGP, com uma posição de condução descontraída e a beleza sensual que caracteriza todas as motos da marca. Uma pura Ducati, para os amantes das cruisers de elevada performance.

Desde a sua apresentação na EICMA de Milão, em novembro de 2010, com a motorização da 1198 Superbike, que a Diavel sempre se afirmou como uma cruiser única na forma e no conteúdo, mas com a XDiavel V4 a Ducati vai ainda mais longe.

Criada sob a direção de Pierre Terblanche e com o génio criativo do designer Glynn Kerr o resultado foi brilhante e dos primeiros esboços até à moto final foi um processo de crescimento relativamente rápido.

No modelo de produção, a estética já tinha um papel fundamental, com destaque para o monobraço traseiro, o quadro em treliça à vista ou o gordo pneu traseiro, mas as suas performances sempre foram surpreendentes: o bicilíndrico em V de 1198 cc já debitava 162 cv às 9500 rpm e um binário de 120 Nm às 8000 rpm, ou seja, verdadeiras prestações de superbike. Uma pura muscle bike.

As versões posteriores mantiveram sempre a identidade agressiva e provocadora da primeira geração, incluindo nas versões especiais, e a performance do motor continuou sempre a ser de excelência.

Atualmente a XDiavel V4 está melhor do que nunca: especial destaque obviamente para o motor V4 de 1158cc, capaz de debitar 168 cv às 10.750 >>





rpm e um binário máximo de 128 Nm às 7500 rpm, para um peso em ordem de marcha ligeiramente abaixo dos 250 kg.

PRINCIPAIS DESTAQUES

No modelo de 2025 as linhas continuam a jogar com o forte contraste entre as superestruturas refinadas e sofisticadas na parte superior e o brutal impacto componentes mecânicos que caracterizam a metade inferior da moto, com destaque para o V4.

O design assume elementos-chave da Ducati e que rapidamente identificam o modelo: o depósito em forma de lágrima, cujas superfícies transmitem dinamismo e elegância graças a um estudo cuidadoso da luz e dos seus reflexos, até ao farol dianteiro de aparência limpa, com texturas internas que jogam com os dissipadores de calor e o duplo C DRL, a fazer lembrar o rosto de um super-herói.

As tampas do radiador transmitem uma sensação metálica, para destacar os componentes mecânicos e melhorar o aspeto técnico do motor. As tampas do motor, sob o depósito, ecoam as linhas do quadro em treliça, um elemento característico da XDiavel anterior, mantendo sua distribuição de volumes.



Naturalmente que o escape, com as suas quatro ponteiras negras, do lado esquerdo, é outro elemento de destaque, tal como o monobraço traseiro e a vistosa jante de cinco braços, equipada com um largo pneu de 240/45-17.

Também o motor Granturismo V4 da XDiavel, o único motor Ducati com um acabamento brilhante na superfície, domina o cenário. A sua presença é sublinhada pela tampa com o logótipo “V4” nos cilindros traseiros, que realçam a singularidade técnica da XDiavel no segmento.

O subquadro em alumínio fundido, esculpido e deixado claramente visível, tem uma forma complexa, para acentuar a sensação de movimento quando vista lateralmente e enfatizar os componentes mecânicos como parte do estilo da moto.

MAIS DETALHES, CORES E PREÇO

Disponível nas novas cores Black Lava e Burning Red, criadas especificamente para a XDiavel V4, estas produzem reflexos fluidos e elegantes, quando atingidos pela luz.

A assinatura dos conjuntos luminosos dianteiro e traseiro e os indicadores de mudança de

direção dinâmicos, integrados nos painéis laterais, naturalmente full-LED, contribuem para caracterizar de forma inequívoca o aspeto da XDiavel V4.

O DRL dianteiro, com o seu perfil em duplo C, chama a atenção num jogo de contrastes com a textura interna do farol. Juntamente com o conjunto de luzes traseiro, posicionado sob a carenagem traseira, recebe o condutor com o Welcome Effect quando o painel de instrumentos é ligado, realçando a sofisticação e atenção a todos os detalhes da XDiavel.

Referência ainda para o pacote eletrónico de última geração, composto por Unidade de Medida Inercial de 6 eixos (6D IMU), ABS Cornering, Ducati Traction Control (DTC), Ducati Wheelie Control (DWC), Ducati Power Launch (DPL), Ducati Quick Shift up/down (DQS) e cruise control. O painel de instrumentos TFT é de 6,9", proporção 8:3, com integração Bluetooth e Ducati Link App.

A XDiavel V4 vem ainda com 48 meses de garantia (4 anos) e o preço recomendado de venda é de 29.560€, incluindo ISV e IVA a 23%, bem como transporte, gestão de bateria e SGPU. Os valores de despesas de matrícula e emolumentos não se encontram refletidos no PVP. //



APRESENTAÇÃO YAMAHA TRACER 7 E GT



Uma NOVA ERA

A Yamaha apresentou as novas versões da Tracer 7 e Tracer 7 GT, com atualizações significativas no motor, eletrônica e chassis.

As novas versões da Tracer 7 e Tracer 7 GT trazem atualizações significativas no motor e na eletrónica. A gama 2025 passa a incluir cruise control de série, modos de condução personalizáveis e um depósito de combustível ampliado para 18 litros, mantendo o motor 690cc bicilíndrico da MT-07.

PRINCIPAIS NOVIDADES:

Motor e desempenho - Motor Euro5+: O mesmo 690cc parallel-twin da MT-07, com 72,4 cv e um aumento de 0,8% no binário (68 Nm a 6.500 rpm);

Eletrónica avançada - Cruise control (novidade na série); três modos de condução (Sport, Street e um modo personalizável para chuva); controlo

de tração ajustável (com opção de desligar); dois mapas de aceleração (ride-by-wire);

Suspensão - Maior estabilidade em retas e curvas graças a uma suspensão com forquilha invertida de 41 mm e um amortecedor traseiro com pré-carga ajustável (apenas na GT);

Embraiagem - sistema Assist & Slipper que reduz a força que é necessário fazer na manete em 22%.

Design e equipamento - TFT de 5 polegadas com conectividade smartphone (app MyRide para chamadas, música e notificações); navegação por GPS via app Garmin StreetCross;

GT exclusivos: Malas laterais em alumínio; ajuste remoto da pré-carga da suspensão traseira.

Preços e disponibilidade no site oficial da Yamaha Portugal. //





Novidade lusa

NO SEGMENTO ADVENTURE TRAIL

A nova AJP PR7 2025 representa o culminar de décadas de experiência no desenvolvimento de motos, fundindo o espírito ágil das motos de enduro com a vocação expedicionária das adventure trail. Projetada, desenvolvida e fabricada em Portugal, a PR7 assume-se como uma proposta singular no mercado mundial, combinando leveza, robustez, simplicidade mecânica e performance.

A AJP Motos, empresa portuguesa fundada em 1987, em Penafiel, foi pensada e criada pelos irmãos António e Jorge Pinto, para o desenvolvimento e fabrico de motos para enduro, todo-terreno, lazer e aventura em estrada.

O nome AJP deriva das iniciais dos fundadores e transformou-se em sinónimo de qualidade e fiabilidade, com máquinas que enfrentam terrenos hostis com leveza e eficiência.

A sua origem remonta a 1981, quando António Pinto iniciou uma oficina de preparação de motos. O primeiro modelo, a Ariana 125cc, surgiu em 1987. Desde o início, a marca destacou-se por soluções técnicas inovadoras, como o depósito de combustível sob o assento, para melhorar a distribuição de peso, conceito ainda usado nos modelos atuais.

Nos anos 1990, a AJP venceu vários campeonatos nacionais de enduro e todo-terreno. A internacionalização começou em 2001, com a PR4 125cc, e a marca expandiu-se por diversos mercados europeus (França, Alemanha, Inglaterra, Espanha, Polónia, Itália e Grécia).

Em 2007, lançou a PR3 200 MX, a mais leve da sua classe. Seguiram-se modelos icónicos como a PR5 e a PR7, esta última uma referência no segmento trail de aventura.

Atualmente, a AJP é reconhecida globalmente pela sua qualidade, inovação e fiabilidade, exportando para vários países. Mantém uma filosofia de proximidade e controlo de qualidade, garantindo o ADN da marca em cada unidade.

AJP PR7 2025 - REFERÊNCIA APRIMORADA, COM CORAÇÃO DE 600 CC

A PR7 é uma moto de aventura desenvolvida pela marca portuguesa, concebida para oferecer leveza, robustez, conforto e versatilidade em longas viagens, seja em estrada ou fora dela. Unindo o espírito das motos de enduro com a funcionalidade das trails adventure, destaca-se pela agilidade, autonomia e capacidade para enfrentar terrenos técnicos e viagens exigentes, garantindo sempre prazer e confiança na condução.

Está equipada com um motor monocilíndrico de 600 cm³, 4 tempos, 4 válvulas e árvores de cames dupla, dotado de injeção eletrónica (EFI) com corpo de borboleta/injeção de 45 mm. Proporciona uma entrega de potência progressiva, suave e previsível. Com uma relação de compressão de





11,5:1. Este propulsor oferece até 64 cv e 68,3 Nm, com o kit de potência opcional.

A lubrificação é assegurada por sistema de cárter húmido com dupla bomba rotativa e o arranque é elétrico. O sistema de ignição utiliza vela NGK CR8EB. A linha de escape é equipada com silenciador GPR.

A transmissão é composta por uma caixa manual de 6 velocidades, com transmissão final por corrente de O-rings e embraiagem hidráulica, operada por bomba Brembo de 10 mm, com atuador Oberon.

Esta configuração oferece uma boa performance, seja em velocidades elevadas, seja em terrenos mais técnicos, proporciona confiança ao motociclista em todas as condições.

CHASSI, TRAVAGEM, RODAS E ERGONOMIA

A base estrutural da PR7 é um chassi híbrido em aço e alumínio, que combina resistência e absorção com rigidez e precisão. O braço oscilante traseiro, integralmente construído em alumínio, oferece estabilidade sem penalizar o peso, um dos grandes trunfos do modelo.

Em termos de suspensão, a versão Standard

conta com forquilha ZF Sachs de cartucho fechado (48 mm) totalmente ajustável e amortecedor traseiro ZF Sachs regulável. A versão Gold Edition, por sua vez, adota suspensão de topo Öhlins RXF na dianteira e amortecedor TTX na traseira, oferecendo uma performance refinada para pilotos mais exigentes.

Os cursos são generosos: 300 mm à frente e 280 mm atrás, permitindo uma boa resposta em todo-o-terreno técnico e conforto notável em longas tiradas. Destaca-se pela sua excelente manobrabilidade, especialmente em terrenos técnicos. A sua leveza e resposta rápida fazem dela a escolha ideal para quem procura precisão, agilidade e controlo na sua condução.

A travagem é assegurada por um conjunto Brembo: disco dianteiro de 300 mm com pinça de 2 pistões e disco traseiro de 240 mm com pinça de 1 pistão, ambos com pastilhas sinterizadas. O sistema é hidráulico e compatível com fluido DOT 4 ou 5.

As jantes são de 21 polegadas na frente e 18 atrás, montadas com pneus Michelin Tracker (90/90-21 e 140/80-18, respetivamente), podendo ser substituídos por outras opções. Os cubos são



maquinados em CNC, anodizados, com raios em aço inox de 4 mm, oferecendo leveza e resistência superiores.

A PR7 exibe uma ergonomia pensada para a aventura: guidador largo, assento a 920 mm de altura, postura elevada e conforto em posição de pé. A geometria atualizada do quadro (novidade em 2025), aliada a uma distância entre eixos de 1530 mm e distância ao solo de 310 mm, resulta num comportamento previsível, responsivo e seguro.

PESO, AUTONOMIA E TECNOLOGIA

Com peso a seco de apenas 140 kg, a PR7 destaca-se pela agilidade no segmento adventure. O depósito de 17 litros, posicionado sob o assento para centralizar massas, permite uma autonomia superior a 300 km – ideal para expedições sem reabastecimento frequente.

Um dos pilares do projeto é a ausência de ajudas eletrônicas desnecessárias: a PR7 não conta com modos de condução, controlo de tração ou ABS configuráveis. Esta abordagem reforça a fiabilidade mecânica, a simplicidade na manutenção e o controlo direto nas mãos do piloto, tal como as





aventuras mais autênticas exigem.

A PR7 2025 incorpora de série um tablet Samsung Galaxy A9 Lite de 8.7", com 64 GB de memória, sistema Android e integração completa com roadbooks digitais e apps de navegação. O sistema interage com o módulo OBD Bluetooth, que permite ao piloto consultar dados em tempo real como RPM, tensão da bateria, temperatura do líquido de refrigeração ou códigos de erro da ECU.

O painel de instrumentos é um ecrã digital KOSO, que fornece informação detalhada: velocidade, rotações, nível de combustível, hodómetro total e parcial, avisos de avaria e muito mais.

A iluminação frontal é em LED com Angel Eye, garantindo visibilidade noturna e assinatura estética distinta. O sistema elétrico foi revisto para 2025, com relés impermeáveis, ficha para botão de navegação e novo circuito para os faróis atualizados.

EVOLUÇÕES DA VERSÃO 2025

Para 2025 apresenta diversas atualizações, em relação à versão anterior:

- Nova geometria do quadro

- Novos painéis laterais e guarda-lamas traseiro
- Defletor frontal redesenhado com melhor aerodinâmica
- Nova caixa de filtro com geometria revista e filtro TwinAir em espuma
- Novo design gráfico
- Nova geometria do coletor de escape GPR
- Novo sistema elétrico com relés selados e ligação para botões de navegação
- Novo reservatório de expansão com proteção
- Nova linha de combustível
- Iluminação em LED com tecnologia Angel Eye

DISPONIBILIDADE E PREÇOS

Ainda não foi dada a conhecer a data de entrega dos primeiros exemplares com as especificações de 2025, mas deve ocorrer em breve.

Relativamente aos preços também ainda não são conhecidos, mas há o compromisso da AJP Motos de manter “uma relação qualidade / preço imbatível, dando exatamente o que o cliente pretende.”

Mais informações podem ser obtidas nos contatos: +351 255 815 122 ou info@ajpmotos.com //

aprilia®

TUONO V4



APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be a racer



Maior EM TUDO!

A SRK cresce em cilindrada, chegando aos 900 cc, o que melhora o desempenho e também o equipamento técnico.

A QJMOTOR SRK900 chega aos mercados como a nova referência entre as Naked do fabricante chinês, procurando satisfazer os motociclistas que buscam um equilíbrio entre alta performance e agilidade na condução. O design, intencionalmente minimalista, esconde uma alma desportiva, concebida para maximizar o prazer de condução no dia a dia.

A SRK900 +e movida por um motor bicilíndrico em linha de 904 cc, com arquitetura DOHC** e 4 válvulas por cilindro. Este propulsor pode produzir uma potência máxima de 70 kW (cerca de 95 CV) às 9.000 rpm**, com um binário de 90 Nm disponível desde as 6.600 rpm.

O pacote eletrónico é um dos pontos fortes da SRK900, permitindo escolher entre **três modos de condução (Standard, Sport e Rain)**, cada um otimizado para garantir uma experiência adaptada às diversas condições da estrada.

Outro avanço significativo consiste na introdução de um quickshifter bidirecional, que permite mudanças de relação de caixa mais rápidas e precisas sem necessidade de usar a embraiagem. O pacote eletrónico também inclui acelerador

eletrónico com cruise control, tão agradável nas viagens mais longas.

A ciclística da SRK900 assenta num quadro em treliça de aço, combinado com um braço oscilante traseiro em liga de alumínio, resultando num peso total da moto de 221 quilos. Esta configuração promete uma condução ágil e manobras facilitadas também graças a uma altura do assento ao solo de 810 mm, com possibilidade de ajustes ergonómicos para diferentes tipos de motociclistas.

Relativamente às suspensões, a QJ Motor SRK900 conta com componentes MARZOCCHI, incluindo uma forquilha e um amortecedor desenhados para oferecer um equilíbrio ideal entre conforto e controlo, ajustando-se dinamicamente às condições da estrada e às variações de carga.

A QJMOTOR SRK900 apresenta-se, assim, como uma nova opção interessante no segmento das Naked de média-alta cilindrada, combinando um design contemporâneo de linhas simples, com soluções técnicas de alto nível e um avançado sistema eletrónico, que prometem uma experiência de condução agradável e segura.

Ainda não temos informação sobre a sua disponibilidade ou preço para o nosso país. Para mais informações contacte a QJ MOTOR Portugal. //





Pedro Pereira

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

Para que servem os indicadores de mudança de direção?

No passado mês de março partilhei a minha opinião sobre a má utilização que está a ser feita da sinalização luminosa, ou seja, dos semáforos. Pegando no pedido/sugestão de uma leitora (obrigado Milú), venho partilhar convosco uma análise sobre os tantas vezes mal-amados e esquecidos indicadores de mudança de direção ou, simplesmente, piscas.

Contava o meu falecido Pai que, quando obtive a sua Carta de Condução, algures na década de 50, ainda nem todos os carros tinham piscas. Assim, durante as aulas práticas, aprendiam a usar o braço esquerdo para indicar a mudança de direção. Fora do vidro e esticado para a esquerda, significava mudar de direção nesse sentido. Para a direita a solução era levantar o braço esquerdo acima da porta, indicando com a mão apomntando para a direita, que se pretendia mudar de direção nesse sentido.

Os tempos hoje são outros e, no caso das bicicletas, trotinetas e dos veículos motorizados sem piscas, o princípio não é muito diferente, usando a mão esquerda para sinalizar a mudança de direção para esse lado e a direita para o sentido oposto.

A situação assume outros contornos em veículos que

os têm instalados de origem, seja em automóveis, ciclomotores, motociclos e por aí adiante. Muitas vezes foram removidos, ou trocados por outros minúsculos, ou não são usados, ou são usados de forma incorreta (pisca à esquerda para virar à direita ou vice-versa) ou ficam acionados, esquecidos durante quilómetros, o que também é uma prática habitual.

O Código da Estrada, no Artigo 60.º (Utilização de luzes) é bem claro ao referir na sua alínea 2 - b) Luz de mudança de direção, destinada a indicar aos outros utentes a intenção de mudar de direção;

Existe até coima para o incumprimento. Quando o condutor faz manobras de mudança de direção sem assinalar a sua intenção, pode ser multado entre 120€ e 600€.

Todos sabemos isso, pelo menos na teoria, mas na prática são tantas as vezes que não o fazemos! Existe até uma teoria de conspiração que diz que o melhor é não acionar o pisca! Afinal de contas, os outros não têm nada que saber para onde vamos!!!

Fora de brincadeiras, mudar de direção, sem sinalizar previamente essa intenção, é algo perigoso. Para nós e para os outros. E todos devemos ser promotores da segurança. Reduzir a sinistralidade rodoviária passa por cada um de nós. //

125NK



Pura Diversão

A nova 125NK chegou para transformar cada viagem num momento de pura diversão. Descontraída, leve e fácil de conduzir, esta naked combina um design compacto com tecnologia moderna e um estilo irreverente. Perfeita tanto para quem está a dar os primeiros passos nas duas rodas como para quem já tem alguma experiência e quer uma moto divertida para o dia a dia.

PRVP* 3.490,00€ 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.



EVOLUÇÃO ou revolução?



DUCATI MULTISTRADA V2



» [Galeria de fotos aqui](#)

Renovada com alterações significativas, como um novo motor e uma apreciável redução de peso, a Multistrada V2 foi recentemente apresentada ao mundo, e nós fomos testá-la nas serranias de Almeria.

Texto: Helder Monteiro **Fotos:** Ducati

Evolução ou revolução? Estes são conceitos que muitas vezes empregamos quando testamos novos modelos de motos, e que na maior parte das vezes a palavra evolução acaba por ser a mais apropriada. Tal é o caso da nova Multistrada V2, mas nela

encontramos também revolução não só no novo motor, que deixa de ter distribuição desmodrómica, mas essencialmente na cura de emagrecimento do conjunto, sendo esse um dos principais objetivos dos engenheiros da marca na reformulação desta nova Multistrada V2.

Tratando-se de um segmento muito preenchido, com vários modelos a disputarem a liderança nas vendas e no qual a facilidade de condução é essencial para o sucesso, foi com o propósito de avaliar essas qualidades que saímos do hotel, em Almeria, para as estradas montanhosas de Serra Nevada, mesmo ali ao lado, num cenário perfeito para experimentar e comprovar a leveza e facilidade com que, no papel, a Ducati já tinha

demonstrado, numa apresentação, antes do jantar, na noite anterior.

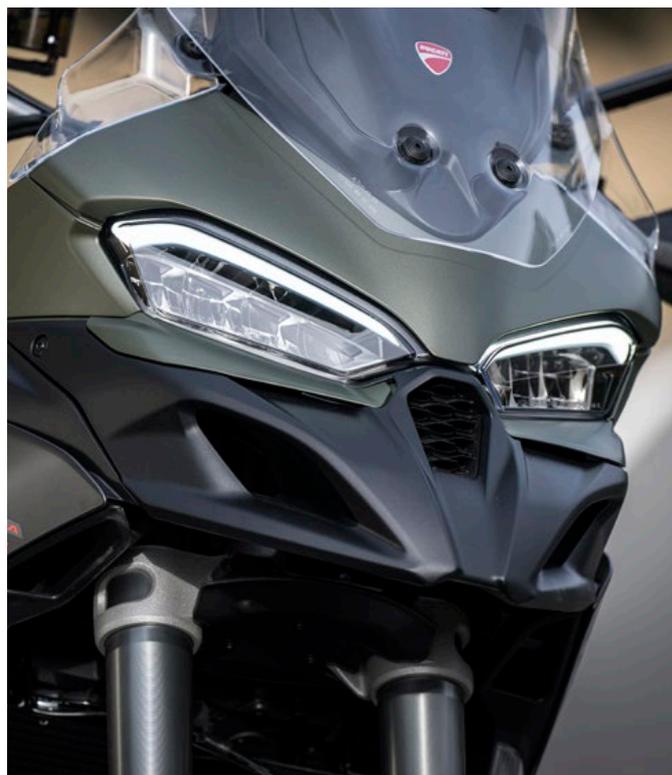
Tinha experimentado a anterior Multistrada 950 há uns tempos e não fiquei particularmente fã da resposta do motor que, de alguma forma, comprometia a dinâmica de toda a moto, especialmente em ritmo mais calmo, de passeio, algo que neste segmento é uma parte importante da experiência de condução.

Estas motos são para os seus proprietários uma ferramenta para viajar, seja a solo ou acompanhado, e uma das características mais importante será ter um motor com uma resposta que, para além de razoável potência, essa seja entregue de uma forma linear.

Este novo motor é em tudo idêntico ao que a Streetfighter e a Panigale V2 partilham, mas com algumas alterações para melhor servir o conceito da Multistrada que é fazer...adivinham? Muitas estradas!

Na Multistrada V2 encontramos uma caixa de velocidades diferente, cuja 1ª velocidade foi encurtada e a 6ª foi alongada. O volante do motor >>>





"ESTAS MOTOS SÃO PARA OS SEUS PROPRIETÁRIOS UMA FERRAMENTA PARA VIAJAR, SEJA A SOLO OU ACOMPANHADO"

tem mais 20% de inércia de rotação para permitir mais suavidade, precisamente a baixa velocidade e nos arranques.

A Ducati parametrizou a potência gerada pelo motor V2 para um máximo de 115 cv registados às 10.750 rpm, e o binário de 92 Nm é atingido às 8.250 rpm, valores não muito diferentes do modelo anterior de 950cc que registava 113 cv às 9.000 rpm. A forma como a potência é agora disponibilizada e como a sentimos, é que faz toda a diferença, sendo neste caso uma brilhante evolução.

As alterações no motor ajudaram a criar uma curva de binário incrivelmente plana, com uns impressionantes 75% do valor máximo, sempre disponíveis entre as 3.500 rpm e as 11.000 rpm, o que permite que a moto navegue as estradas mais retorcidas com perfeição.

Este comportamento vivo do motor é ajudado pela admissão variável pois o novo sistema

IVT desenvolvido pela Ducati faz com que as válvulas de entrada da admissão abram apenas o necessário em cada momento. A abertura é reduzida das válvulas de haste oca (para menor peso) nas rotações mais baixas, indo aumentando conforme rodamos o punho. Ficam a ganhar as performances, mas também a facilidade com que circulamos sem quebras de potência ou solavancos e que se reflete no consumo de combustível.

A nova Multistrada V2 pesa menos 18 kg do que o modelo anterior, fixando-se agora nos 199 Kg em ordem de marcha, sem combustível, contribuindo para isso o peso do motor (apenas 54,9 kg) e também o novo quadro mono-coque em alumínio que a Multistrada V2 partilha com os restantes modelos de média cilindrada da marca (Panigale e Streetfighter).

Felizmente ainda temos "resquícios" das antigas máquinas de Bolonha, com a utilização na traseira de um subquadro de aço com o saudoso design em »

890 CC
115 CV
15 720 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A DUCATI PARAMETRIZOU A **POTÊNCIA** GERADA PELO MOTOR V2 PARA UM MÁXIMO DE 115 CV REGISTRADOS ÀS 10.750 RPM"

treliça... Salvé os deuses de Bolonha!

O motor funciona como elemento estruturante de todo o conjunto, levando a que o conjunto se sinta muito ágil e leve. Em estrada a Multistrada revela todo o seu esplendor, ajudada por uma proteção aerodinâmica melhorada, com um ecrã ajustável com apenas uma mão, defletores de ar laterais e uma posição de condução beneficiada pelo reduzido arco de perna que permite mais conforto por mais quilómetros, permitindo aproveitar a grande autonomia proporcionada pelos 19 litros de capacidade do enorme depósito.

As suspensões, totalmente ajustáveis e com 170mm de curso à frente e atrás, absorvem soberbamente as irregularidades da estrada, com um feedback muito direto. Diria mesmo com um "toque" de desportividade que tão bem caracteriza qualquer modelo da marca, favorecendo o

comportamento dos pneus Pirelli Scorpion Trail II instalados nas jantes de alumínio fundido de 19 polegadas na frente e 17 polegadas atrás. Apesar dessa desportividade, não me parece que isso vá sacrificar o conforto em viagens mais longas que os apenas cerca de 100 km do ensaio que tive a oportunidade de fazer, pois apesar de terem sido a um ritmo rápido pelas serras de Almeria, o conjunto nunca se revelou exigente em termos físicos, mostrando-se sempre fácil a fluir quase intuitivamente de curva em curva.

Na travagem o excelente conjunto dianteiro com dois discos semi flutuantes de 320 mm, pinças Brembo monobloco de 4 pistões com fixação radial, bomba radial e cornering ABS, demonstraram que estão à altura dos acontecimentos, sempre presentes em travagens mais exigentes nos muitos ganchos que encontrei >>





pelo caminho, nunca acusando fadiga ou degradação da travagem, tal como o conjunto traseiro com pinça de 2 pistões também da Brembo.

No posto de condução, a parte superior do depósito é agora mais plana e mais baixa, e o novo painel de instrumentos TFT a cores, de 5 polegadas e com 3 info modes (road, road Pro, e Rally), está mais longe da linha dos olhos do condutor, dando mais visibilidade e permitindo uma melhor movimentação da direção.

A suspensão Skyhook, disponível no modelo V2 S, faz uma diferença notável na usabilidade do conjunto, especialmente para quem costuma viajar ou alternar frequentemente entre andar sozinho ou com passageiro. Além de poder ajustar a pré-carga para diminuir a altura do assento (8 mm), com o toque de um botão (que está colocado numa posição de difícil acesso com o polegar), e escolher entre configurações de suspensão para acomodar passageiro e bagagem, também se pode ajustar entre diferentes modos em movimento, incluindo afinações sport, touring, urban, enduro e wet.

O equipamento eletrónico é do mais completo que existe no segmento, com quickshifter >>

"NO POSTO DE CONDUÇÃO, A PARTE SUPERIOR DO DEPÓSITO É AGORA MAIS PLANA E MAIS BAIXA, E O NOVO PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT A CORES, DE 5 POLEGADAS TEM 3 INFO MODES"

bidirecional 2.0, de resposta rápida e suave tanto em baixas como em altas rotações, e todos os auxiliares de condução típicos em motos premium, como o cornering ABS com 3 níveis de intervenção, o DWC (Wheelie control), DTC (traction control), EBC (Engine braking), Cruise control, fichas USB e sistema multimédia com conectividade, todos standard nas duas versões. Como opcionais existem a navegação curva a curva, punhos aquecidos e monitor de pressão dos pneus.

Esteticamente a Multistrada não perdeu nada do seu pedigree de família, mas parece agora mais refinada, com linhas mais homogêneas em que os novos faróis e DRL (luzes diurnas), inspirados nas novas Panigale e Multistrada V4, lhe dão um perfil facilmente reconhecível.

De todos os três modelos que partilham este novo motor de 890cc, Panigale V2, Streetfighter V2 e Multistrada V2, a que me despertava mais curiosidade em conhecer no seu ambiente natural era precisamente a Multistrada. E as expectativas não me saíram defraudadas pois se há conceito em que este novo motor encaixa bem é, sem dúvida, na Multistrada, revelando-se de facto um casamento perfeito, fazendo da V2 provavelmente uma das melhores crossover do mercado.

Em relação ao antigo modelo de 950cc existem realmente muitas diferenças, essencialmente dinâmicas, muito pela redução de peso de todo o conjunto que proporciona uma agilidade superior, mas também na forma como a potência é disponibilizada nesta nova Multistrada, e por tudo isso, parabéns à Ducati pela revolucionária evolução que encontramos neste novo modelo.

Estando disponível na versão base apenas no tradicional vermelho Ducati e na versão V2S em vermelho e num bonito e diferente verde Storm, conta ainda com as indispensáveis opções de bagagem, disponíveis num resistente tecnopolímero ou em alumínio. Para quem lhe quiser dar um look mais off-road existe também a possibilidade de montar jantes de raios nas mesmas medidas de 19" e 17".

As Multistrada V2 já estão disponíveis em Portugal com os seguintes preços:

V2 - 15.720 € e V2S - 18.075 €.

Vêm acompanhadas por uma garantia de 48 meses, com quilometragem ilimitada, e intervalos de serviço de 15.000 km ou 24 meses, sendo a regulação das válvulas devida a cada 30.000 km

Para mais informações contacte um concessionário Ducati //





Beleza CLÁSSICA

HONDA GB350S

Com um inquestionável estilo retro e a simplicidade de uma clássica moderna, a GB350S respira charme e elegância por todos os poros, esteja parada ou em andamento. Prepare-se para se apaixonar!

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Pedro Lopes **Colaboração:** Teresa Nunes



» [Galeria de fotos aqui](#)





Conduzir com estilo, viver com paixão. É assim que a Honda convida a que se dedique atenção a este seu novo modelo carregado de grandes ambições.

Num mundo das motos cada vez mais deslumbrado por grandes cavalagens e elevados níveis de ajudas eletrônicas à condução, sabe bem, de vez em quando, poder testar uma moto que nos faz lembrar as principais razões pelas quais somos fascinados por veículos de duas rodas: Praticidade, simplicidade, economia, facilidade de manobra e estacionamento e, claro está, um grande prazer de condução. Fatores que muitas vezes não existem nos “grandes motões”, muitos deles adequados apenas para grandes viagens ou para circuitos e para motociclistas muito experientes, que consigam desfrutar das suas capacidades dinâmicas, manobrar o seu elevado peso e dispor de meios financeiros para cuidar da sua manutenção e eventuais reparações.

Por isso, certas motos são importantes para devolver a muitos motociclistas o prazer de condução.

Tal é o caso desta nova Honda GB350S que, com o seu simples motor monocilíndrico com escassos

348cc refrigerados a ar, com um peso de apenas 178 quilos e um assento a apenas 800mm do chão, se revela extremamente fácil de conduzir e manobrar. Acrescente-se a isso um preço de apenas 4.590€, um consumo surreal de menos de 3 litros aos 100 e uma autonomia superior a 500 quilómetros, e ninguém lhe pode ficar indiferente. Nem os titulares de carta A2, para os quais a GB350S está homologada, nem os demais, habituados ou não a motos de grande porte, seja para moto única, ou segunda moto como complemento para as pequenas deslocações.

Ninguém vai ficar desiludido com o elevado prazer de condução que proporciona, graças a uma nota de escape deliciosa, um guiador largo, uma caixa de velocidades muito fácil de operar e um estilo retro irresistível, num conjunto que encerra ilimitadas possibilidades de personalização.

Não foi por acaso que a GB350S foi escolhida para protagonizar o concurso Honda Garage Dreams de 2025 e cujos resultados são verdadeiramente impressionantes. Tanto assim que vão estar expostos no festival Wheels and Waves 2025.

Com a sua modesta cavalagem, compensada por um binário máximo disponível a baixas rotações e a um volante de motor de massa elevada, permite uma condução muito agradável com retomadas fáceis >>



"O **ESTILO RETRO** É REFORÇADO POR PORMENORES COMO O GRANDE FAROL REDONDO, OS FOLES DE BORRACHA NA FORQUILHA, OS DETALHES EM PRETO"





*"NINGUÉM VAI FICAR DESILUDIDO COM O ELEVADO
PRAZER DE CONDUÇÃO QUE PROPORCIONA,
GRAÇAS A UMA NOTA DE ESCAPE DELICIOSA"*

e velocidades máximas capazes de facilmente acompanhar o trânsito, além de arranques e retomadas bastante dinâmicos, potenciados por uma caixa de apenas 5 velocidades. No interior do motor, toda a atenção incidu na eficácia energética, tendo os cilindros beneficiado de uma tecnologia de baixa fricção e o sistema de lubrificação sido otimizado para causar a mínima resistência, mantendo a eficácia. O som do escape também foi alvo de atenção e em boa hora o fizeram!

A condução beneficia ainda de uma embraiagem deslizante assistida, que além de aumentar a segurança em pisos molhados e/ou sob reduções fortes, também torna a respetiva manete extremamente leve, ótima para uma utilização urbana em que é necessário estar frequentemente a arrancar e a trocar de mudanças.

A travagem proporciona uma grande confiança,

sendo potente mas doseável. Assim como a aceleração, que apesar de ser extremamente controlável e suave, subindo alegremente de rotação até ao limitador, ainda é assistida por um sistema de controlo de tração eletrónico que aumenta a confiança em pisos urbanos molhados, nas calçadas e nos carris de elétrico, ou subidas com o asfalto muito polido.

O estilo retro é reforçado por pormenores como o grande farol redondo, os foles de borracha na forquilha, os detalhes em preto que realçam as aletas de arrefecimento do motor polidas, o pequeno guarda-lamas frontal, o cadeado para o capacete, o assento rematado pelo pequeno farolim e um minimalista painel de instrumentos, redondo e analógico, que pode ser escondido por detrás de uma pequena carenagem opcional que a vai tornar ainda mais nostálgica e apelativa. »

348 CC
21,07 CV
4590 €

» Mais dados técnicos aqui





Mas é na condução que se podem apreciar melhor os predicados da GB350S. Ao contrário do que se possa depreender da ficha técnica, para uma utilização normal, sobretudo urbana, esta nova Honda é perfeitamente capaz de satisfazer o mais exigente motociclista. Com um rolar sólido, isento de vibrações e ruídos parasitas, cuidados redobrados nos acabamentos, comandos leves e acessíveis, espelhos retrovisores também eles de aspeto nostálgico mas bem posicionados e firmes, o único aspeto menos positivo será o escasso conforto do assento que se começa a fazer sentir ao cabo de mais ou menos uma hora de condução.

Sem demasiado calor irradiado para as pernas pode-se ainda desfrutar do pequeno raio de viragem, do bom comportamento das suspensões tanto em conforto como em estabilidade, e da jante dianteira de 19 polegadas, que permite enfrentar com confiança os pisos mais degradados ou os passeios mais salientes.

A iluminação integral em LED é outro exemplo de modernidade que passa despercebido mas que faz toda a diferença.

A Honda preparou ainda uma gama de acessórios originais que permite, a baixo custo e com grande diversidade, personalizar a GB350S ao estilo de cada um. Configure a sua no site oficial da Honda. //







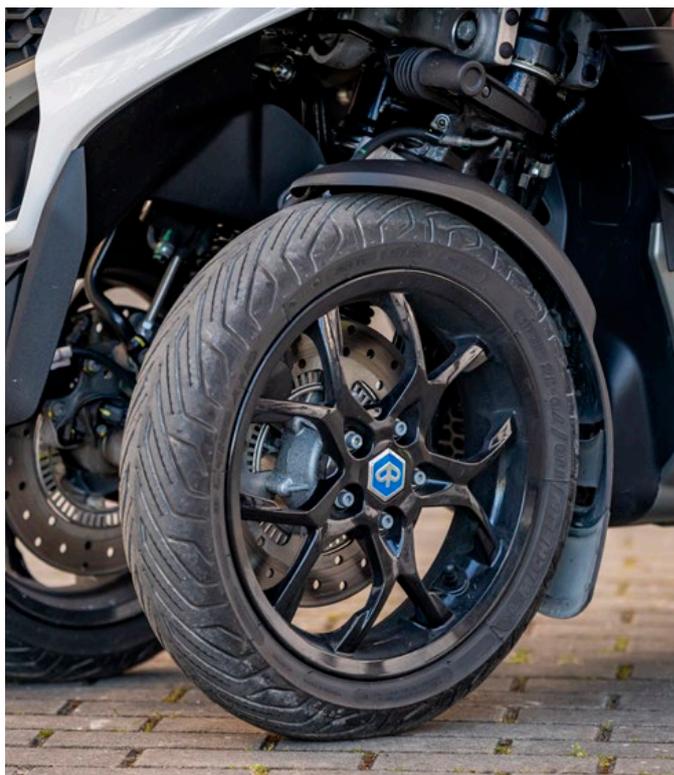
Mais refinada DO QUE NUNCA!

PIAGGIO MP3 310 HPE

A Piaggio tem motivos para estar orgulhosa: foi a primeira marca a lançar uma original proposta de scooter com duas rodas dianteiras em 2006. Hoje, passados quase 20 anos, as vendas e a notoriedade do modelo continuam a mostrar que estava certa. Até o facto de existirem, agora, várias concorrentes reforça essa realidade.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte





"COMO É HABITUAL, A **QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO** É PRATICAMENTE IRREPREENSÍVEL E NOTA-SE UM CUIDADO EXTREMO NOS ACABAMENTOS"

Conduzir uma scooter de três rodas, como esta novíssima MP3 310, é uma sensação diferente para quem não está habituado, mas rapidamente se torna familiar e se percebem as vantagens deste conceito que conjuga atributos de moto e automóvel.

ARES DE FAMÍLIA

Na lógica das suas irmãs mais velhas, a MP3 400 e 530, chegou também a hora de a 310 sofrer uma profunda atualização que, em bom rigor, quase se pode afirmar que se trata de uma revolução, tal as diferenças face à geração antecedente.

Destaque para a sua dianteira, com um estilo ainda mais moderno, com especial enfoque nos dois faróis totalmente em LED que, além de uma bonita assinatura luminosa, garantem uma iluminação de fazer inveja a muitos automóveis.

Também as bem conseguidas jantes de cinco raios ajudam a dar um ar ainda mais desportivo.

Por outro lado, com a nova motorização de 310 cc a cumprir a norma Euro 5+, o novo monocilíndrico a quatro tempos, de refrigeração por líquido, está melhor que nunca, debitando uns saudáveis 26,4 cv às 7500 rpm e um binário de 27,3 Nm às 6000 rpm.

Como é habitual, a qualidade de construção é praticamente irrepreensível e nota-se um cuidado extremo nos acabamentos e escolha de materiais. Fica praticamente ao nível das suas irmãs, mesmo tendo valores mais modestos em termos de performance, mas também vantagens inegáveis em termos de agilidade e dinâmica. Afinal de contas, são cerca de 230 kg em ordem de marcha, face aos 260 kg da 400 e dos 280 kg da 530.

Naturalmente que não tem recursos tecnológicos mais avançados, como o Bliss (detetor do ângulo morto), cruise control ou um sistema de marcha- >>

310 CC
26,4 CV
8 399 €





*"A 310 É UMA MP3 DE MUITAS VIRTUDES
E EM AMBIENTES URBANOS SENTE-SE COMO
UM PEIXE NA ÁGUA."*

atrás, mas também não precisa. A sua elasticidade e leveza compensam tudo isso, sobretudo na cidade, além de ser a mais económica da família, incluindo a isenção de Imposto Único de Circulação (IUC).

O MELHOR DE DOIS MUNDOS

Não há como negar que a MP3 foi beber muitos ensinamentos ao mundo automóvel, tentando dessa forma integrar o melhor de dois mundos, tantas vezes opostos.

Logo para começar, continua a ser possível a sua condução com a Carta de Categoria B, ou seja, qualquer pessoa que conduza um automóvel também a pode conduzir, apesar de ser importante que haja um breve período de adaptação.

Das quatro rodas herda, por exemplo, o original sistema (de que os motociclistas não costumam ser fãs) de travagem combinada, no pedal situado do lado direito. Um sistema alternativo ao tradicional uso das manetes e que resulta muito bem, sobretudo para quem não é utilizador habitual das

duas rodas.

O mesmo vale para o prático travão de estacionamento que garante a imobilização do veículo em pisos mais inclinados. A manete do mesmo é enorme, mas a sua funcionalidade é inquestionável.

No meio das suas semelhanças com o automóvel, o grande destaque vai para a suspensão de configuração de quadrilátero deformável nas duas rodas frontais. Esta assegura uma estabilidade em curva incomparável e permite, mediante o acionamento de um botão situado do lado direito, bloquear a suspensão dianteira e, desse modo, a moto fica parada direita, sem necessidade de utilização do descanso central. Uma mais-valia incontestável e que rapidamente se torna insubstituível.

No meio de todas estas semelhanças continua a dar as sensações de condução de uma moto e a ser muito ágil no meio do tráfego. Permite serpentear quase como uma moto de duas rodas, sempre com uma extrema capacidade de curvar e uma potência >>>





de travagem dianteira que nos surpreende e que convida a um andamento mais atrevido, tudo coadjuvado com uns ótimos pneus Michelin City Grip.

Também os consumos, desde que a ritmos moderados, são de passarinho, e é possível obter valores próximos dos declarados 3,1 litros aos 100 km, mas sobre esse ponto fornecemos detalhes mais adiante.

VIAS RÁPIDAS E AUTOESTRADAS: O CALCANHAR DE AQUILES

A 310 é uma MP3 de muitas virtudes e em ambientes urbanos sente-se como um peixe na água. Ao mesmo tempo é razoavelmente confortável (em pisos muito degradados ou lombas nem tanto), espaçosa para dois ocupantes e com uma boa capacidade de carga (debaixo do assento cabem dois capacetes jet ou um integral que não seja muito grande, e ainda sobra espaço), que pode ser complementada com um top case disponível no catálogo de acessórios da marca.

Porém, quando circulamos mais depressa, por exemplo num troço de via rápida, percebemos melhor as suas limitações. Durante os dias de test ride cumpriu bastantes km's em autoestrada

**"FÁCIL, ÁGIL,
DIVERTIDA,
ECONÓMICA E
SEGURA SÃO ALGUNS
DOS ADJETIVOS QUE
MELHOR CARATERIZAM
ESTA MP3"**

e é aqui que percebemos que a opção pela 400 ou mesmo pela 530 pode fazer sentido.

O pequeno motor de 310 cc é suave, vibra pouco e atinge com facilidade os 100 km/h, quando estamos a chegar às 6000 rpm, ponto em que atinge o valor máximo de binário. Daí até aos 120 km/h já se nota alguma dificuldade em progredir e se olharmos para os valores de consumo no completo painel (pena não ser um TFT colorido, em vez de um clássico LCD) já começam a ser elevados.

Case optemos mesmo por uma condução do tipo “acelerador a fundo” e o relevo e o vento sejam a favor é possível ir mais além (velocidade máxima declarada de 129 km/h), mas os consumos disparam, literalmente falando, e os 11 litros do depósito não dão para ir muito além dos 200 km.

Além disso, o bonito ecrã fumado, com defletores laterais e sem qualquer regulação, torna-se manifestamente insuficiente para nos proteger do vento, dos insetos ou da chuva e a condução deixa de ser tão prazerosa e somos convidados a abrandar o ritmo.

Ainda assim, a mais pequena das MP3 não se nega a este tipo de utilização, mas de uma forma mais calma e talvez até indo buscar ao catálogo de acessórios um ecrã dianteiro mais elevado.

Já agora, o útil compartimento situado na zona frontal, sem chave, tem uma tomada USB e espaço para colocar o telemóvel, mas se este for relativamente grande não vai caber.

NOTAS FINAIS

Fácil, ágil, divertida, económica e segura são alguns dos adjetivos que melhor caracterizam esta MP3 e para ter mais sucesso no mercado, nomeadamente junto dos condutores de automóvel, só necessita de maior divulgação.

Ainda por cima já vem com recursos muito úteis e práticos, caso do arranque sem chave, um sistema ABS de três vias e até controlo de tração (ASR) que neste motor acaba por ser testado apenas em pisos com pouca aderência, caso de gravilha.

Na versão base, que testámos, está disponível nas cores Branco Luna e Grigio Grafite, por um preço de 8199€, mais as respetivas despesas.

Para quem procura uma versão mais desportiva pode optar pela Sport. Disponível nas cores Preto Meteora, Grigio Mercurio e Blu Zaffiro vem com detalhes distintos, caso da cor das jantes ou os discos dianteiros do tipo pétala e já tem de série a aplicação Piaggio MIA. O seu preço de venda é de 8399€, mais despesas. //

EQUIPAMENTO

Capacete SMK
Blusão Merlin
Luvas RSW
Calças Alpinestars
Botas TCX





Grandes PARA QUÊ?

VOGE SR3

A Voge lançou uma scooter de 250cc que consegue ombrear com a concorrência de 300cc, graças a uma relação peso/potência favorável e um tamanho contido. Fomos conhecê-la!

Texto: Pedro Pereira Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"EM TERMOS DE **ERGONOMIA** É A HABITUAL NA MARCA: TODOS OS COMANDOS SÃO FACILMENTE ACESSÍVEIS E INTUITIVOS"

Ainda na última década do milénio passado, a marca gaulesa Renault apresentou uma publicidade para promover o Renault Clio, que exacerbava as vantagens dos automóveis mais pequenos face aos maiores. Uma analogia com a Voge SR3 faz todo o sentido perante a sua irmã mais crescida, a Voge SR4.

Para confirmar esta percepção e perceber melhor se é mesmo assim, estivemos em Espanha, onde decorreu a apresentação da nova Voge SR3, uma scooter de média cilindrada, silhueta GT e com elevado poder de sedução.

A SR3 de 250 cc, é mais pequena, leve e ágil que a SR4, de 350 cc

Fica a meio caminho entre a popular e acessível Voge SR1, que pertence à classe das 125 de perfil GT para uso mais urbano, e a Voge SR4, de 350 cc. Os

ares de família são omnipresentes em comparação com a sua irmã maior, mas o facto de pesar apenas 165 kg em ordem de marcha, para 25,5 cv às 8000 rpm, garantem-lhe uma agilidade inesperada, quase parecendo uma 125, mas com quase o dobro da potência, mais parecendo uma 300 cc.

Há alguns anos a cilindrada de 250 cc foi bastante popular nas scooters, mas assistiu-se a uma tendência para subir para 300 cc ou mesmo 350 cc. A Voge fez agora o caminho inverso e ao lançar uma 250 cc que consegue ombrear com a concorrência de 300 cc, graças a uma relação peso potência favorável e um tamanho contido.

CICLÍSTICA APURADA

Podemos contar com uma forquilha dianteira de bainhas com 35 mm de diâmetro e um duplo amortecedor traseiro com regulação em pré-carga. Sistema de travagem ABS de duplo canal e discos de 260 mm e 240 mm, respetivamente na frente e atrás. »



244 CC
25,5 CV
3 992 €

» Mais dados técnicos aqui



"O QUADRO TUBULAR EM AÇO, COM MOTOR OSCILANTE, É EXATAMENTE O MESMO DA SUA IRMÃ MAIS VELHA E GARANTE UM BOM COMPORTAMENTO"

As suspensões dão o seu melhor para garantir um bom nível de conforto, mesmo em piso mais irregular, mas acabam sempre por transmitir algumas vibrações, sobretudo em lombas ou pequenas irregularidades, mas sem nunca comprometer o equilíbrio do conjunto. O sistema de travagem chega e sobra para parar o conjunto com segurança, embora seja um pouco brusco, sobretudo na traseira. Um sistema de travagem combinada poderia ser uma mais-valia importante, em termos de conforto e de segurança.

O quadro tubular em aço, com motor oscilante, é exatamente o mesmo da sua irmã mais velha e garante um bom comportamento na selva urbana e fora dela.

Aliás a ciclística é elemento crucial para que se conduza com imensa facilidade no meio do caos urbano e quando deixamos a cidade continua a seduzir-nos pela forma harmoniosa e divertida, com um toque de desportividade, a que não é alheia a resposta enérgica do pequeno motor, sobretudo nos médios regimes.

Também as jantes de 14 e 13 polegadas, uma distância entre eixos de 1.525 mm e um assento com uma altura de 770 mm, ajudam à estabilidade e acessibilidade, transmitindo muita confiança.

O motor é uma surpresa.

A unidade motriz, desenvolvida internamente, tem refrigeração líquida, uma árvore de cames e multiválvulas, com 244 cc, e revela-se uma







agradável surpresa. Sobe rapidamente de rotação, com um baixo nível de vibrações e ter o binário máximo, 23 Nm, logo às 5500 rpm, é garantia de um bom desempenho.

Naturalmente que a velocidades mais elevadas ou com passageiro e carga, nota-se que o pequeno motor começa a ter mais dificuldade em progredir, mas nunca se sente que é submotorizado, se tivermos em linha de conta a sua cilindrada e mesmo em autoestrada não desilude, embora não seja esse o seu ambiente natural.

Também os consumos são uma agradável surpresa e com um depósito de 14 litros é possível percorrer 400 km entre reabastecimentos, o que é bastante interessante e permite longas tiradas sem se ter que preocupar com o combustível.

MUITA TECNOLOGIA E EQUIPAMENTO

A Voge SR3 vem equipada com um quadrante digital do tipo TFT, com 7 polegadas e muita informação, incluindo dois modos de visualização distintos, um mais clássico e outro mais desportivo.

A informação no quadrante é abundante e fácil

*"TAMBÉM OS
CONSUMOS SÃO
UMA AGRADÁVEL
SURPRESA E COM
UM DEPÓSITO
DE 14 LITROS É
POSSÍVEL PERCORRER
400 KM ENTRE
REABASTECIMENTOS"*

de visualizar, exceto com o sol nas costas. Possui ainda conectividade de série e possibilidade de navegação turn by turn. Continua a faltar a Língua de Camões.

Em termos de ergonomia é a habitual na marca: todos os comandos são facilmente acessíveis e intuitivos e a sua colocação não deixa dúvidas, além de que são retroiluminados, algo que devia ser obrigatório em todas as motos.

A iluminação tem sido uma daquelas áreas em que a evolução mais se tem sentido. Melhora substancialmente o conforto e a segurança e mesmo em termos estéticos acaba por desempenhar um importante papel, mais ainda quando é Full LED, como nesta scooter.

De entre o vasto equipamento de série há ainda a destacar, por exemplo, os punhos aquecidos, a câmara dianteira HD, o alerta de travagem de emergência ESS ou o arranque sem chave.

Posição de condução relaxada e confortável

A posição de condução é a que se pode esperar de uma scooter GT. Muito espaço para todo o corpo, sendo que as pernas podem ser colocadas em duas posições distintas, adequando-se ao gosto e estatura do condutor. Também o passageiro é mimado e sente-se confortável.

Vem equipada, de série, com um pára-brisas regulável manualmente (pode ser regulado em andamento), suporte lombar no confortável assento (perfeito para tiradas maiores) e um suporte para o topcase, que serve também para o passageiro apoiar as mãos.

A qualidade de construção é bastante elevada, aproximando-se da SR4, e mesmo os acabamentos são de muito bom nível, incluindo na junção dos diferentes painéis e da qualidade percebida.

Ou seja, tudo elementos que mimam o condutor e passageiro e nos convidam a desfrutar desta scooter que vai fazer moossa na concorrência, dados os seus atributos e preço contido.

Já está disponível no nosso país, com um preço atrativo de 3.992 euros, mais despesas, ficando ao nível de preço de algumas 125 GT da concorrência.

Pode ser adquirida em apenas dois esquemas cromáticos: cinzento antracite e prata. Fica a faltar uma opção mais alegre, para combater o cinzento dominante no nosso parque de motociclos.

A tudo isto acresce uma larga rede de concessões da marca no nosso país, incluindo Açores e Madeira e uma garantia de 5 anos, reforçando a dúvida existencial de “Grandes para quê?” //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Bora lá

Como disse José Mujica: “Ou você alcança a felicidade com pouca e leve bagagem, porque a felicidade está dentro de você, ou você não alcança nada.” Essa é a essência de uma verdadeira aventura sobre duas rodas – o espírito livre de explorar o desconhecido, de desafiar limites, de mergulhar no mundo com coragem e paixão. Não precisamos de muito para criar a nossa própria aventura; por mais tecnologia ou cilindrada que a tua moto tenha, a verdadeira capacidade de aventura está na tua vontade de seguir o próximo caminho, por mais selvagem ou inexplorado que seja.

Este ano, decidi reviver os anos 90, aquela era de coragem e espírito destemido, quando a aventura tinha um sabor mais puro e a estrada chamava por quem tinha coração de explorador. Comprei uma Honda NX 250 de 1992, uma verdadeira guerreira, preparei-a com a ajuda do meu companheiro. Cada peça, cada adaptação, foi um passo rumo ao desconhecido: racks feitos à mão, instalações elétricas, revisões e ajustes, que transformaram essa velha companheira numa máquina pronta para desafiar o mundo. Foram fins de

semana de dedicação – ou melhor, de pura paixão – preparando as Honda Dominator para uma aventura na essência da palavra: despida de protocolos, pura e verdadeira, não esquecendo o pormenor no velho Casio no guiador para saber a quantas ando e a velha máquina de café que se liga a uma tomada de isqueiro, sim, daquelas que tantos dedões queimou aos mais audazes.

Agora, com as motos prontas e testadas, é hora de seguir o instinto e ouvir o coração pulsar mais forte a cada quilómetro. A emoção da descoberta, a adrenalina de cruzar fronteiras e encontrar trilhos perdidos no tempo.

Enquanto escrevo estas palavras, as antigas companheiras nipónicas, testemunhas do tempo – que viram a ascensão dos Tamagotchi, dos casacos da Refrigue, dos Chevignon, dos casacos de penas que ardião mais que gasolina de avião, das calças de camurça, das blusas de gola alta, das blusas de xadrez e camisas amarradas à cintura, a ascensão do grunge e os dias de Pulp Fiction, com Uma Thurman e John Travolta espalhando charme pelas discotecas



psicadélicas – estão agora em Bucareste, prontas para mais uma aventura. Foram enviadas com o apoio da Garland, com toda a dedicação e profissionalismo, rumo à nossa próxima etapa: partir para a Turquia, atravessando a Bulgária e rumo ao desconhecido.

Desta vez, com as pequenas e aventureiras Honda, o objetivo é explorar a Turquia na sua essência mais pura e rural – caminhos esquecidos pelo tempo, trilhos de poeira e montanhas que parecem suspensas entre passado e presente. O nosso destino é descobrir lugares onde o mundo pouco ou nada mudou e onde o espírito de exploração ainda pulsa forte.

Teremos muito off-road pela frente, desafiando a resistência das máquinas que, nos anos 90, conquistaram corações e sonhos, remetendo-nos às expedições do Camel Trophy.

Queremos partilhar cada passo dessa jornada – nas páginas da revista Andar de Moto, e nas redes sociais, sob o tema Trilho Sinuoso. Preparem-se para sentir a poeira, o vento e a emoção de uma aventura sem limites.

Bora lá! //





Versatilidade E SEGURANÇA

A REV'IT! LANÇOU O BLUSÃO OFFTRACK 2 H2O, UM MODELO PENSADO PARA MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM CONFORTO, PROTEÇÃO E ADAPTABILIDADE EM TODAS AS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS. COM DESIGN VERSÁTIL, PROTEÇÕES INTEGRADAS E SISTEMAS DE VENTILAÇÃO AJUSTÁVEIS, A PEÇA PROMETE SER UM ALIADO EM TERRENOS DESAFIANTES E ROTAS IMPREVISÍVEIS.

O blusão oferece painéis de ventilação estratégicos para dias quentes e um forro térmico removível para temperaturas mais baixas. Em caso de chuva, o forro Hydratex garante impermeabilização, podendo ser usado sobre a camada exterior para proteção total.

Equipado com proteções SEEFLEX CE nível 2 (ombros e cotovelos) e compatível com acessórios SEESOFT (costas e peito), o Offtrack 2 H2O combina mobilidade com segurança avançada.

Disponível em seis cores (como preto, azul-preto e areia-azul) e tamanhos do S ao 4XL, o blusão tem PVPR de 399,99€.

Ideal para quem não abdica de desempenho e estilo, o novo modelo reforça o compromisso da REV'IT! com pilotos que encaram a estrada - e o fora de estrada - com máxima exigência.

Para mais informações e aconselhamento personalizado, os interessados podem consultar o site oficial da marca. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

CB750 Hornet

Agite a colmeia



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Conforto DIÁRIO

PENSADAS PARA O AMBIENTE URBANO, ESTAS BOTAS DE MOTOCICLISMO OFERECEM UMA COMBINAÇÃO PERFEITA DE CONFORTO E SEGURANÇA.

Fabricadas com recurso a materiais livres de PFAS, as NALBAK AIR WMN incorporam um tecido respirável no exterior e um forro respirável em rede no interior, que garantem ventilação e conforto térmico, mesmo quando o calor não passa despercebido.

O design destas botas é uma ode ao conforto e à proteção. As proteções D30, em conjunto com discos protetores, finos e rígidos, posicionados na zona dos maléolos (tornozelos), promovem um alto nível de liberdade e conforto.

Concebidas segundo o Woman Fitting Concept da TCX, as NALBAK AIR WMN asseguram um ajuste perfeito e máxima proteção para os pés femininos.

A entressola injetada em EVA garante um conforto superior, seja ao conduzir ou caminhar, proporcionando um alto nível de amortecimento. Já a sola Groundtrax, com perfil desportivo, oferece alta aderência aos apoios dos pés e estabilidade ao caminhar, para que se mova com toda a confiança.

A inserção estrutural Zplate, alia ainda flexibilidade longitudinal e rigidez transversal, promovendo o movimento natural dos pés a caminhar e protegendo-os de compressões laterais em caso de queda.

No interior, podemos ainda encontrar palmilhas Ortholite X40® para uma respirabilidade e amortecimento duradouros, mantendo os pés confortáveis e frescos durante todo o dia.

Com uma fusão de desempenho técnico e um design contemporâneo, as botas NALBAK AIR WMN são a escolha ideal para as mulheres motociclistas que não querem comprometer o conforto e a proteção no ambiente urbano, mas que também gostam de se apresentar elegantes e com um toque de sofisticação.

Disponíveis em verde/cinza, preto/iridescente e preto/dourado, nos tamanhos, do 35 ao 41, têm um PVP Recomendado de 169,00€.

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



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

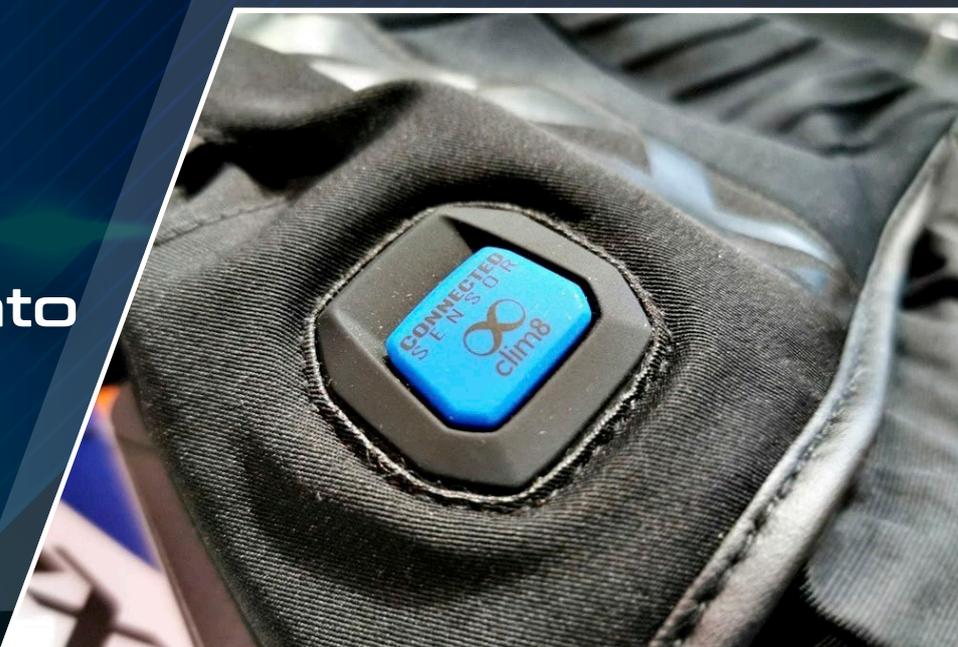


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Conforto E ESTILO

NOVO MODELO INTEGRAL JÁ DISPONÍVEL NA SALGADOS MOTO, COM PREÇOS ENTRE 169,90€ E 199,90€.

A pensar nos motociclistas que exigem mais do seu equipamento, a Salgados Moto apresenta o novo Caberg Avalon X, um capacete integral que combina segurança de alto nível, conforto diário e um estilo moderno e versátil.

Com calota em LG CHEM HI-IMPACT ABS e disponível em dois tamanhos, o Avalon X garante um ajuste preciso a diferentes fisionomias. A viseira transparente com tratamento anti-riscos e a viseira solar interior DVT asseguram excelente visibilidade, adaptando-se facilmente às mudanças de claridade durante o percurso.

O conforto também não foi deixado ao acaso:

sistema de ventilação ajustável, entradas de ar bem posicionadas e um interior totalmente removível e lavável contribuem para uma experiência fresca e higiênica, mesmo nas viagens mais longas.

O fecho micrométrico permite um encaixe rápido e seguro, mesmo com luvas, e a certificação ECE 22.06 comprova o cumprimento dos mais recentes padrões europeus de segurança.

O Caberg Avalon X está disponível em várias cores e grafismos, e apresenta-se como uma opção fiável e acessível para quem não abdica de viajar com proteção, estilo e conforto. O PVP varia entre 169,90€ e 199,90€, e já está disponível na Salgados Moto. //

MOTO GUZZI
V100
Mandello

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®



Aventuras EM QUALQUER CLIMA

AS NOVAS LUVAS SAND 5 H2O FORAM CONCEBIDAS PARA MOTOCICLISTAS QUE NÃO DEIXAM QUE A CHUVA OU O TEMPO INSTÁVEL INTERFERAM NAS SUAS VIAGENS.

A REV'IT! apresentou as novas luvas Sand 5 H2O, concebidas para motociclistas que não deixam que a chuva ou o tempo instável interfiram nos seus planos. Com tecnologia hydratex|Z-liner que garante impermeabilidade e respirabilidade, estas luvas prometem manter as mãos secas e com aderência mesmo em terrenos escorregadios.

As Sand 5 H2O destacam-se pelo forro tri-fleece push-pull, semelhante ao utilizado nas luvas GTX (GORE-TEX), proporcionando um toque premium e

maior conforto. Na segurança, incluem protetores rígidos nas articulações, reforço de polegar em TPU e uma palma resistente com camurça para limpar a viseira.

Disponíveis nas cores preto e preto-cinza, em tamanhos do S ao 3XL, as luvas têm um preço recomendado de 129,99€. A REV'IT!, marca líder em equipamento motociclístico desde 1995, reforça assim o seu compromisso com inovação e desempenho em qualquer aventura.

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

JET X

MOVE-TE COM ATITUDE!



SABE MAIS



2.999 €

ANTES ~~3.199 €~~

DESCONTO -200 €



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



WWW.SYM.PT





Revolução MODULAR

A SHARK HELMETS LANÇOU O OXO, UM CAPACETE INOVADOR QUE COMBINA AERODINÂMICA DE PONTA, CONFORTO ERGONÓMICO E MODULARIDADE INTELIGENTE, ADAPTANDO-SE A TODAS AS CONDIÇÕES DE CONDUÇÃO COM UM DESIGN FLIP-BACK E TECNOLOGIA INTUITIVA.

A Shark Helmets eleva a fasquia dos capacetes modulares com o lançamento do OXO, um modelo que integra avançada aerodinâmica, conforto de nível superior e tecnologia de ponta para proporcionar uma experiência de condução fluida e segura em qualquer situação. O seu design flip-back permite uma versatilidade excepcional, adaptando-se facilmente entre os modos integral e jet.

A aerodinâmica otimizada do Shark OXO foi cuidadosamente projetada para reduzir a resistência ao vento e minimizar as turbulências, garantindo estabilidade e controlo total, quer o capacete esteja aberto ou fechado. A modularidade inteligente é um dos seus pontos fortes, graças à tecnologia "2 Digit Unlock", que permite uma transição rápida e intuitiva entre os modos integral e jet. Para maior segurança e versatilidade, o botão P/J Lock possibilita bloquear a queixeira na posição jet, cumprindo integralmente a norma ECE 22.06.

A visão panorâmica e a proteção avançada são asseguradas por um ecrã anti-risco com duas

opções de abertura: total ou "filet d'air" para uma ventilação personalizada, e pela inclusão do Pinlock 70, que elimina o embaciamento. O capacete conta ainda com um ecrã solar UV380, com tratamento anti-risco e anti-embaciamento, de fácil ajuste.

No que diz respeito ao conforto, o interior do Shark OXO foi desenvolvido com recurso a scans 3D, proporcionando um ajuste ergonómico e uma sensação de "segunda pele". Os materiais de alta qualidade utilizados garantem um toque premium e um isolamento superior contra as intempéries. A possibilidade de escolher diferentes espessuras de almofadas permite um encaixe ainda mais personalizado.

O forro é removível e lavável, e o sistema de extração rápida das almofadas adiciona praticidade. Elementos refletivos foram incorporados para aumentar a visibilidade do motociclista. Com o OXO, a Shark redefine os padrões de conforto, modularidade e segurança, convidando os motociclistas a elevarem a sua experiência de condução a um novo patamar. //





Juntar trabalho e prazer

Neste caso seriam dois trabalhos num só: reavaliar a Suzuki GSX-S 1000GX e reportar sobre o evento 100 Colls. Pelo caminho, o prazer não foi esquecido! Curvas, paisagens, convívio e muitas emoções!

Texto: Rogério carmo **Fotos:** Crom Event

Convidado para fazer a reportagem da 4ª edição do evento 100 Colls, que como habitualmente se iria realizar nos Pirinéus da Catalunha, pensei imediatamente nas possíveis opções de moto com que gostava de partir para esta aventura. Atravessar Espanha até Andorra, enfrentar cerca de 1800 quilómetros de estradas de montanha durante o evento e regressar a Portugal, sempre a solo e sob uma previsão meteorológica ameaçadora, reduzia um pouco o leque de escolha. Mas uma moto surgiu destacada como a potencial candidata.

Seria, nem mais nem menos, do que a Suzuki GSX-S 1000GX.

Entre várias razões residia o facto de, desde a sua apresentação internacional à Imprensa (evento realizado aqui neste nosso cantinho da Europa e durante o qual tive o primeiro contacto com esta “crossover desportiva” japonesa), que tinha ficado um pouco desiludido com o seu desempenho, nitidamente por culpa da escolha dos pneus de origem. A Suzuki tinha muito mais para dar, apenas lhe faltava mais aderência para se lhe poder explorar condignamente os seus mais de 150cv de potência e a sua fantástica ciclística coroada com uma suspensão eletrónica Showa acompanhada de ABS e Controlo de tração monitorizados por uma Unidade de Medição de Inércia.

Mas entretanto a Suzuki Portugal desenvolveu uma série de experiências com outros pneus e equipou esta sua unidade de parque de imprensa com uns irrepreensíveis pneus Roadtec, da Metzeler, marca que, por coincidência, era um dos patrocinadores do Evento 100 Colls.

Trouxa pronta, parti numa manhã de quarta-feira,

com o objetivo de ir dormir a Burgos. Poderia ter feito um esforço e ir direto a Andorra, mas com a incerteza da previsão meteorológica, decidi não arriscar. Com sorte e bom tempo ainda poderia ter disponibilidade para visitar algumas atrações turísticas, durante o caminho. E assim foi. Gerindo o andamento cheguei a Burgos a tempo de ainda poder raspar a placa de mosquitos que tinha esborrachados no capacete e nos ombros do casaco, antes da hora de jantar.

Quinta feira de manhã, véspera do início do 100 Colls, rumaria a Andorra onde iria pernoitar num hotel mesmo no centro da cidade. Mas antes disso, procurei uma oficina de motos para que me subissem o ecrã pára-brisas da Suzuki para a sua altura máxima, operação que requer uma ferramenta que não constava no meu arsenal. Foram simpáticos, fui rapidamente atendido e nem sequer me quiseram cobrar nada. O mecânico quase que não queria aceitar a gorjeta que lhe deixei em agradecimento pela prontidão com que se atirou ao serviço. Cabe aqui referir que uma grande falha da GX reside precisamente na pequena dimensão e na falta de um qualquer dispositivo de regulação fácil da altura do vidro. No entanto, depois de elevado, já me conseguia manter mais limpo e sem necessidade de limpar a viseira a cada meia hora.

Em ritmo de passeio, desfrutando do bom tempo que se fazia sentir, cheguei a Huesca a tempo de petiscar uns “Huevos Rotos” e a Andorra perfeitamente a tempo de jantar, com os olhos lavados pela beleza da paisagem proporcionada pelos imponentes Pirineus.

Escolhi Andorra para começar o desafio por duas razões. Reviver aquele ambiente Pirenaico, e começar o desafio dos 100 passos de montanha, com aquele >>>





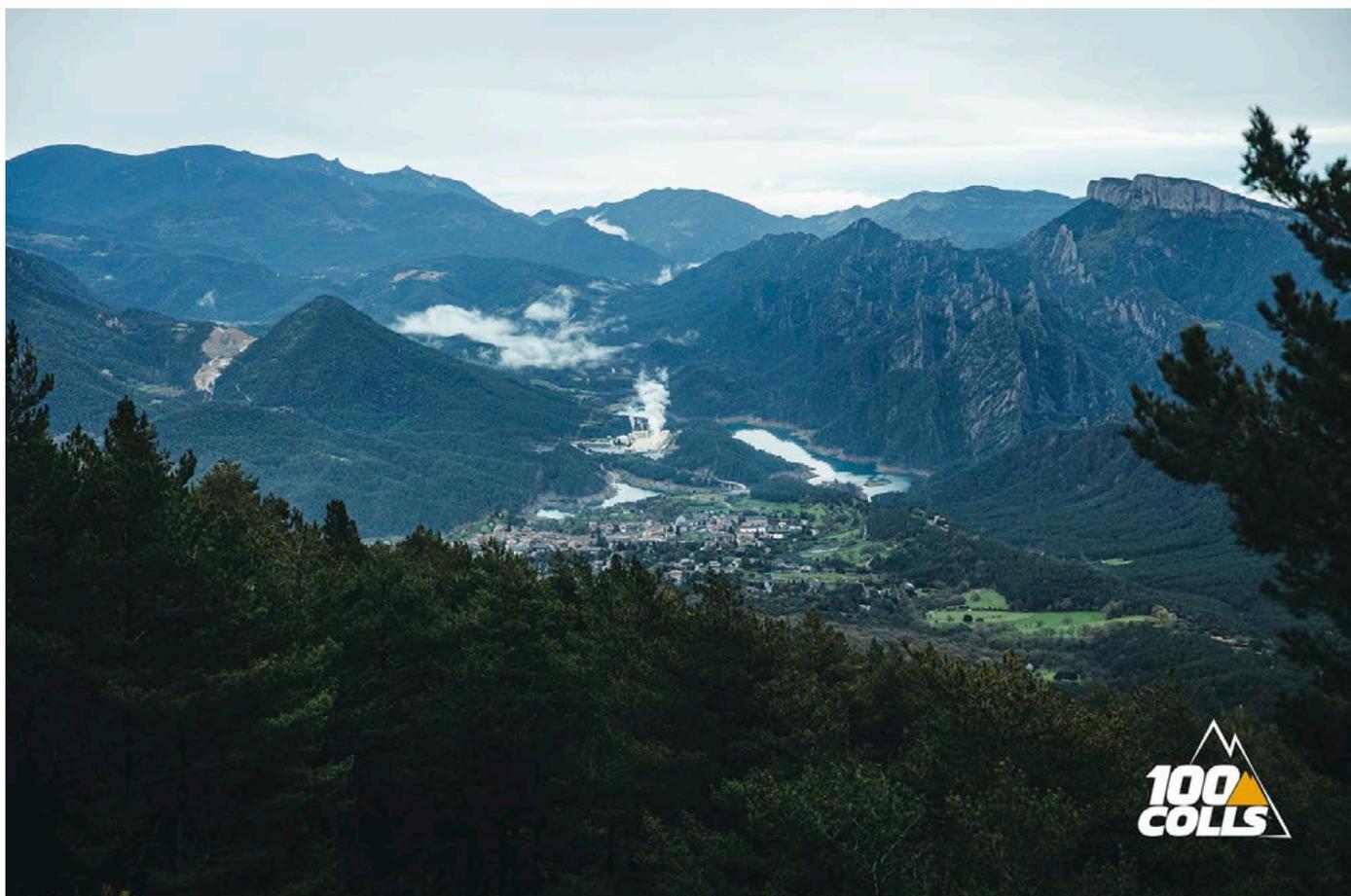
que é o mais alto passo dos Pirinéus, com 2.408 metros de altitude, e um dos mais pontuáveis. Para tal, depois do pequeno almoço e de uma pequena volta a pé pelo centro da urbe, regresssei ao Hotel, carreguei a burra e fiz-me à estrada, deseioso de ver a neve de perto, agradecido por a meteorologia estar a colaborar, deixando o sol brilhar e mantendo o asfalto seco.

À medida que ia subindo, a neve começava a insinuar-se, com pequenas almofadas brancas na berma da estrada, que iam aumentando, cada vez maiores até que um manto branco dava destaque a uma linha retorcida de asfalto negro, liso e seco, altamente abrasivo, que parecia gritar: Dá-lhe gás!

Claro que dei! Sem o risco dos pilaretes dos rails nas bermas da estrada, agora cobertos de neve, preparei-me psicologicamente para os ignorar e abri a porta da cavalaria do tetracilíndrico. Dei por mim a rir e a pensar que aquela Suzuki acelerava tão impetuosamente que seguramente seria mais rápida a subir, do que muitas outras motos a descer! Tal como a aceleração, conquistou-me a precisão da direção e a facilidade de inserção em curva. Sem dar descanso ao controlo de tração, o pneu traseiro ia fazendo o seu trabalho, mesmo em ângulos

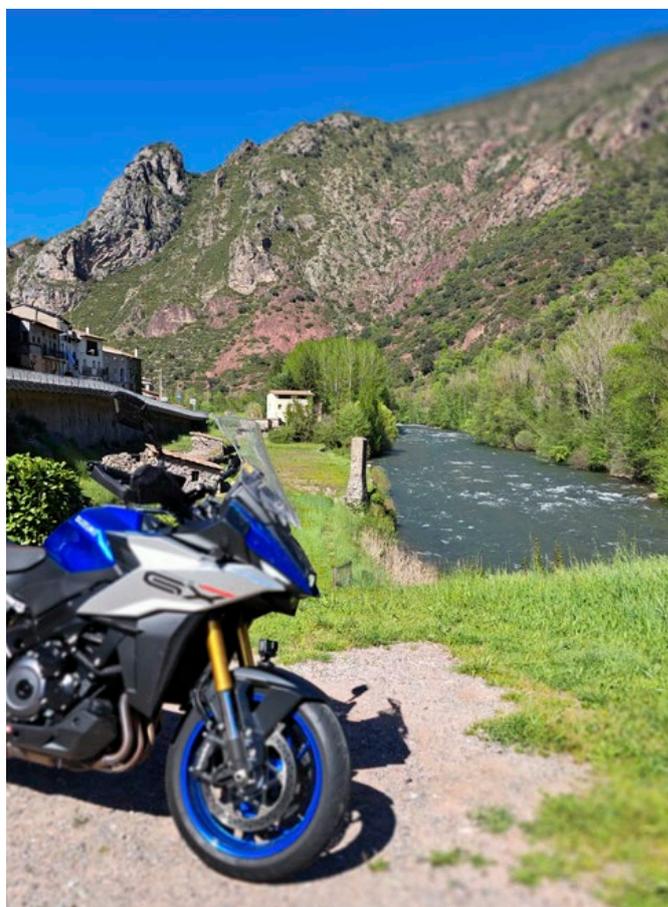
acentuados, perfeitamente ajustado ao desempenho do pneu da frente. Entusiasmado, passei o cimo da montanha e maravilhado com o cenário majestoso das montanhas nevadas, desci calmamente até Pas de La Casa onde, misturado com uma multidão de turistas que desfrutavam do maravilhoso dia de sol e de uma temperatura acima dos 25 graus, aproveitei para, com um café, concentrar-me no início do desafio. Cinco minutos antes da uma da tarde, hora local a que o cronómetro do evento iniciava a contagem, comecei a subir a montanha em sentido inverso para passar o meu primeiro Coll oficial. Do cimo, depois do apito do dispositivo que confirmava a contabilização da passagem para o cômputo final, voltei a desfrutar do cenário e, com calma, iniciei a rota que me tinha sido gentil e cuidadosamente aconselhada por um bom amigo e colega.

Foi um dia de condução carregado de curvas e paisagens e locais. Um daqueles dias que nos ficam bem gravados na memória. Cerca de 300 quilómetros depois chegava ao meu destino do dia: um hotel na pequena localidade de Temp. Apesar de alguns excessos na condução, a Suzuki estava a surpreender-me pela positiva com os seus consumos, já que o depósito de 19 litros garantia tiradas sempre



superiores a 280 quilómetros, chegando a fazer 320, apesar de isso ter sido em circunstâncias muito especiais.

A calma da pequena localidade de Temp serviu de desculpa para me deitar cedo, até porque o dia seguinte não ia ser tão agradável, tendo em conta a previsão meteorológica. Despertei com um sol muito débil que tentava espreitar através da neblina. Pequeno almoço tomado, moto carregada, novo track no GPS e lá me fiz aos Pirineus de Lérida! Pouco demorou para que os primeiros pingos de chuva, ainda envergonhada, começassem a cair. À medida que ia subindo a montanha, a chuva tornou-se num nevoeiro denso que juntamente com o piso húmido da velha e estreita estrada serpenteante, constituía um verdadeiro desafio aos reflexos e à bravura. Um verdadeiro teste às capacidades da Suzuki, que ela resolveu com distinção, mesmo quando o ritmo da condução raiava o insensato, tendo em conta as referidas circunstâncias. Primeiros Colls do dia passados, esperava-me a equipa de imagem oficial do evento, com quem tinha encontro a uns cerca de 150 quilómetros de distância, no Coll de la Creueta, a 2100 metros de altitude, dali a menos de hora e >>



meia. Nada impossível! Assim não aumentasse a precipitação! Mas por alturas de La Molina os céus abriram-se e a chuva caía impiedosamente, apenas se transformando numa neblina, cada vez mais densa, à medida que a altitude aumentava. Lá no cimo, à hora marcada, uma ensopada equipa de foto e vídeo tentava produzir algum conteúdo, mas a certo ponto a chuvada tornou-se tão copiosa e o spray que saía do carro com as câmaras era tão intenso, que tornava a visibilidade quase nula e a tarefa extremamente difícil. Apesar de poucas, algumas imagens ficaram para memória futura. Acabado o trabalho, a equipa de imagem seguiu o seu caminho, mais ensopada do que quando ali tinha chegado, e eu segui o caminho oposto, pouco crente na decisão de continuar em busca do próximo passo de montanha, no meio de um maciço rochoso recortado por estradas velhas e quase desertas, sob a enorme tempestade que entretanto ali tinha chegado. Ainda avancei uns quilómetros. Mas tinha fome, queria preparar-me para a tempestade pois já tinha as luvas de pele completamente ensopadas e a gola do casaco, mal fechada, e a começar a deixar entrar

água para o peito e nuca. Mal eu sabia que também um dos bolsos impermeáveis do casaco estava mal fechado e a acumular água, e que em cerca de uma hora juntou perto de meio litro de chuva. Tirando o tabaco estragado, não fez grande diferença. Aliás, este meu fato Poseidon da REV'IT! merece um destaque pois apesar de já estar em uso há mais de 5 anos, de ter sido usado e abusado e limpo a seco duas vezes, ainda me manteve, salvo o incidente da gola que foi culpa minha, completamente seco ao longo de praticamente todo o dia. É que depois de ter confortado o estômago com uns "pinchos de ramón y queso", ter trocado de luvas e apertado bem todos os fechos do Poseidon, mas sem vestir o desconfortável fato de chuva, esperavam-me cerca de 180 quilómetros de curvas e contracurvas até ao Mediterrâneo, sob um céu cor de chumbo, que umas vezes se desfazia em água, outras em gelo, mais fraco ou mais forte, mas permanente.

A chegada ao hotel, na Empúria Brava, foi bastante apreciada. Afinal de contas, tinha sido um longo e frustrante dia de condução, pois nem sequer tinha podido ver as fabulosas paisagens que o trajeto



prometia, porque se mantiveram quase sempre escondidas pela chuva e pelo nevoeiro. E nem tampouco dava para acelerar já que o piso, além de geralmente mal conservado, esteve sempre molhado, em muitos casos alagado e cheio de terra, ramos, folhas e pedras, exigindo uma atenção constante. Já para nem falar no trânsito, que ia aumentando conforme me aproximava da zona costeira, ao mesmo tempo que a chuva também perdia a intensidade até, a poucos quilómetros da chegada, parar completamente, permitindo que chegasse ao hotel completamente seco.

Era hora de beber uma cerveja, fumar um cigarro e fazer planos para o jantar.

Na manhã do dia seguinte, Domingo, começava a última etapa do desafio. Apesar de tudo ainda não tinha acumulado muitas passagens de Colls. A chuva e a sessão de fotos, completamente fora da minha rota planeada, arruinaram os meus planos para o dia anterior. No entanto a minha intenção nunca tinha sido ter uma grande pontuação, antes desfrutar ao máximo das estradas e das paisagens, sendo o único

objectivo chegar antes das 13 horas de domingo ao local onde o evento efetivamente terminava, pois a quem chegasse depois dessa hora, não lhe seriam contabilizados nenhuns pontos. Uma espécie de vergonhosa desqualificação.

Acordei cedo. O sol brilhava e, com uma temperatura amena foi com ânimo que me atirei novamente à estrada, em busca de montes e vales para fazer mais umas boas curva e passar uns quantos Colls a caminho do ponto do encerramento, onde me esperava um prometido bom almoço e o reencontro com alguns amigos, colegas e conhecidos dos meios e marcas do país vizinho. Como ainda estava a 300 quilómetros do destino, por encadeados percursos de montanha, resolvi dar-me um bom avanço recorrendo a uma autopista para poder começar o desafio mais adiante, numa estrada com bom asfalto.

Assim, ainda pude voltar a soltar os cavalos da Suzuki e a desfrutar do seu comportamento em curva, sob travagem e sob aceleração, a subir e a descer, trocando de caixa com intervalos de escassos segundos, apreciando o irrepreensível desempenho >>





do quickshifter bidirecional, cujo “blipper” animava a deliciosa melodia do escape, excitante sobretudo na segunda metade do regime de rotação.

Depois desses momentos de prazer, tive que me concentrar na navegação, para não correr o risco de chegar atrasado a Món Sant Benet, em Manresa. Entretanto tive um desaguisado com o GPS, que deve ter ficado enjoado das curvas, e que a paginas tantas se baralhou, fazendo-me andar em círculos durante uns 20 minutos. Valeu-me o Google Maps e o telemóvel para encontrar o caminho para o meu destino.

A chegada a Món Sant Benet deu-se 10 minutos antes da hora. Depois da foto da chegada, para a qual havia fila, mal pude estacionar começou a conversa, algo que até apreciei pois durante 4 dias pouco tinha falado, sendo que essa é uma das coisas que mais gosto quando ando de moto: não ouvir ninguém além de mim próprio, que sou de poucas palavras.

Da troca de experiências, inevitável em qualquer convívio, fiquei a perceber melhor ainda os desafios que este evento encerra. Alguns dos participantes ficaram retidos por causa de grandes quedas de granizo. Outros foram atrasados por estadas cortadas graças à neve ou a provas de ciclismo. Uns quantos tinham dificuldades em ler mapas e outros iam sucumbindo sob o cansaço provocado

pelos quilómetros de condução acumulados, uns desidratados outros carentes de prática para enfrentar tal aventura, tendo em conta os tipos de estradas e traçados, que representavam uma sobrecarga em termos de concentração, pois em algumas estradas qualquer pequeno erro podia ter consequências muito desagradáveis.

E depois, tudo isso agravado com o frio, a chuva, a navegação, o estado de algumas estradas e as grandes distâncias necessárias cumprir, para se conseguir contabilizar uma boa quantidade de passos de montanha, sendo que para que fossem validados os colls tinham que ser passados apenas uma vez e numa só direção. E para deixar uma ideia do que motiva alguns dos participantes, só recebe o troféu de “ouro” quem tiver acumulado entre oitenta e 100 % dos pontos que estão atribuídos a cada um dos 100 passos de montanha, e entre eles, o que tiver acumulado mais pontos. O mesmo para o troféu de “prata” para quem tiver conseguido mais de 65% dos pontos, o que se repete no troféu de “bronze” para quem conquistar mais de 50% dos pontos. Depois há mais prémios, como é costume neste tipo de eventos, para o motociclista vindo de mais longe, para o mais idoso, para a senhora mais bem pontuada, etc. Claro que apenas recebi um pequeno prémio de consolação por me ter apresentado à chegada! Sendo



que o grande prémio foi mesmo a experiência.

O almoço e a entrega de prémios atrasaram-se até perto das 18 horas, e o meu desejo de regressar a Portugal logo depois do almoço, necessitava ser revisto. Tinha que impreterivelmente estar em Lisboa na 2ª feira ao fim da tarde! Fosse verão e estivesse bom tempo, tinha-me aventurado a fazer uma direta. Afinal eram apenas umas 11`ou 12 horas de viagem, pelo estaria em casa mais ou menos à hora do nascer do sol. Mas com o tempo frio e a ameaça de chuva, decidi recorrer ao meu agente de viagens privado (leia-se Booking) e procurar alojamentos algures antes de Madrid. Aqui também tenho que deixar uma nota de agrado pela ergonomia desta Suzuki, porque nunca senti necessidade de parar para aliviar o fundo das costas. O assento muito confortável e a posição de condução a parecer ter sido feita à minha medida, proporcionaram-me um elevado nível de conforto que compensou todas as adversidades.

Com o sol já sob o horizonte, cheguei a um pequeno hotel à beira da A2, depois de passar Zaragoza. Tinha ganho mais de 3 horas de viagem, pelo que, segunda feira, aguentando o tédio da autoestrada, estaria em casa por volta da hora de almoço. Pensava eu! Entretanto fui ver a corrida de MotoGP que tinha sido nesse dia, apesar de ter assistido ao seu final, pois a organização do evento

passou os minutos finais da competição em ecrã gigante, no salão onde decorreu o almoço e os prémios viriam a ser entregues.

Dia 28 de Abril de 2025 acordei cedo, pouco antes das 7 horas. Os termómetros marcavam uns implacáveis 2 graus positivos e a geada emprestava um ar misterioso à paisagem pouco interessante. Tranquilamente arrumei a bagagem, tomei um pequeno almoço reforçado e, com a calma possível e muito medo dos radares, fiz-me à estrada, ainda não eram 9 horas, com o termómetro de bordo a marcar uns mais confortáveis 8 graus positivos. Com o sol e o vento pelas costas, e a temperatura a subir, desfrutei da bela paisagem que a A2 oferece até alturas de Guadalajara. Com o cruise control regulado para uma velocidade ligeiramente acima do limite permitido, houve alturas em que me dava vontade de cruzar os braços, recostar-me e apenas apreciar a paisagem.

Pouco faltava para o meio dia quando decidi reabastecer, para poder passar tranquilamente a confusão do trânsito ao redor de Madrid. Em boa hora o fiz e em melhor hora ainda a area de serviço não tinha comida que me agradasse. Com o depósito atestado percorri cerca de 10 quilómetros e entrei na área de serviço seguinte. Encomendei um >>>



hamburguer e sentei-me à mesa. Poucos minutos depois a empregada de mesa veio-me pedir desculpa porque a luz tinha faltado e ia demorar um pouco a preparar o serviço. Encomendei outra coisa qualquer do balcão, tipo queijo, pão, tortilha e uma cerveja, e comecei a ver as notícias. Saltam as parangonas com “Apagão na Europa, Atentado terrorista, informático, Foram os Russos! Toda a Europa às escuras!...” Olho à minha volta e vejo várias pessoas, agarradas ao telefone, com o ar preocupado, gesticulando... E agora? - perguntei-me... Ainda haverá gasolina? Não! responderam-me os empregados da bomba que entretanto se tinham todos sentado na esplanada do restaurante, agarrados aos seus telefones. Estabeleci prioridades: Comer, Calcular a autonomia, Fazer-me à estrada em modo de poupança de energia. Feitas as contas, estava a 450 quilómetros de Portugal, com uma autonomia de, na melhor das hipóteses, 350 quilómetros e apenas se mantivesse um andamento muito, muito regrado.

Mas com uma atitude positiva e a pensar que o apagão não podia ser assim tão grave nem tão persistente como poderia parecer, segui viagem.

Nas primeiras áreas de serviço por onde passei, a confusão via-se de longe. Muita gente fora dos carros com as portas todas abertas, que entretanto a temperatura tinha subido para uns mais do que agradáveis 28 graus, e nem o vento quente ajudava. Como resultado, a A5 estava cada vez mais deserta. Apenas os camiões passavam, e rapidamente, por mim. Em cada área de serviço a confusão repetia-se, com cada vez mais motos, que regressavam de Jerez de la Frontera, também imobilizadas, sem o precioso líquido. Bem escondido atrás do ecrã pára-brisas, com o cruise control regulado para 90km/h, lá me ia aproximando de Portugal. E já o nível da gasolina no depósito se aproximava perigosamente do último quarto da sua capacidade, à passagem por Almaraz, encontrei uma pequena gasoilneira que tinha poucos carros. Vi um a abastecer, parei numa das bombas disponíveis e nem perguntei nada a ninguém! Atestei o depósito com um grande suspiro de alívio. O posto de abastecimento tinha geradores, mas apenas para a gasolina. Por isso, “Tiene que pagar con dinero. Tarjeta no! No hay sistemas! Tampoco le puedo dar el ticket!” Ok. Felizmente tinha dinheiro suficiente. Paguei, bebi uma água e voltei à estrada. Contas feitas, faltavam cerca de 420 quilómetros para casa e se mantivesse o ritmo poderia chegar, no máximo, até Vendas Novas... Logo se veria. Entretanto, seguramente a rede elétrica voltaria a funcionar.

Ao passar no Caia, a primeira área de serviço



Portuguesa, apesar de estar a rebentar pelas costuras, tinha gasolina, aceitava cartão e até as casas de banho estavam a funcionar, segundo me disseram dois motociclistas que já estavam de saída. Eu nem pensei em meter-me na confusão. Ainda tinha mais de meio depósito de combustível, metia gasolina na próxima oportunidade. E assim, em Estremoz pude reabastecer e rejubilar pela possibilidade de me poder desferrar de todos aqueles quilómetros feitos à velocidade de carro elétrico. O ânimo serviu-me ainda para fazer um balanço dos últimos dias.

A organização tinha tido um desempenho excelente. A equipa de Joan Marti Utset, da Crom Events mostrou-se extremamente profissional, tanto no apoio dado aos mais de 300 participantes através de vários canais de comunicação, como na monitorização dos seus movimentos, alertando para situações de eventual perigo e proporcionando um final de evento com muita qualidade e emoção. Quem procurar uma aventura diferente e cheia de emoções não deve perder a oportunidade de participar no 100 Colls de 2026, que já tem data marcada para 24, 25 e 26 de Abril de 2026.

A Suzuki tinha excedido as minhas expectativas, com um desempenho dinâmico de alto nível, muito conforto e autonomia acima da média. Tendo o motor como principal protagonista, foi bom ficar a saber que a ciclística lhe faz justiça, proporcionando momentos de condução ao mais alto nível. Quem procurar uma moto para viagens rápidas e longas distâncias, deve considerar a GSX-S 1000GX com uma opção muito adequada.

Atá a meteorologia acabou por não ser tão inclemente quanto inicialmente aparentava, permitindo que em 4 dos 5 dias da viagem o tempo se tivesse mantido bastante agradável. Mas como homem prevenido vale por dois, um bom equipamento é importante para atenuar as inclemências da meteorologia, sobretudo quando é necessário fazer muitos quilómetros sob previsões preocupantes.

A aventura acabou 50 minutos depois, dando lugar à triste realidade de encarar uma sociedade cuja população, na sua grande maioria, mostrou preocupantes sintomas de insanidade mental. Que maneira de regressar à vida normal! //



A soma de todos os medos

A Macbor, no âmbito da mais recente evolução da sua unidade motriz bicilíndrica para a norma Euro5+, brindou a imprensa especializada Portuguesa e Espanhola com mais uma edição da travessia transpirenaica Montana Experience, aos comandos do seu modelo de referência, nada mais nada menos que a renovada Macbor Montana XR5 510.

Texto: Gustavo Branquinho Fotos: Marca

Antes de ingressar nesta aventura fiz a pesquisa de edições anteriores e antecipei que aí viria uma grande aventura.

A comitiva portuguesa foi recebida em Barcelona pelo João, o responsável da Motos Bordoy pelas relações públicas em Portugal da marca Macbor, que desde o início deixou transparecer o grande desejo da marca em proporcionar uns dias emocionantes e desafiadores aos comandos das suas motos.

Para quem não sabe, a Macbor é uma marca Espanhola, sediada em Barcelona, que conta com design próprio, apurado no seu gabinete de desenvolvimento técnico, não estando dependente de algum tipo de outsourcing nesse campo. Por seu lado a montagem, essa sim é feita na China, mas esclareça-se de antemão que o produto final apresenta uma fiabilidade e qualidade acima das expectativas, e tal como poderá constatar no decorrer deste artigo, a soma de todas os medos salda-se definitivamente num redondo e inquestionável resultado positivo.

Quem for cético, crente de que grandes viagens se fazem em motos grandes, desengane-se porque grandes aventuras não são problema para este modelo de cilindrada modesta e preço contido, a Macbor Montana XR5 510, que se revelou perfeitamente equilibrado e capaz de enfrentar desafios bem maiores do que a sua cavalagem deixa antever, respondendo aos desafios de forma equilibrada, encorajadora e controlada.

Como proprietário de uma mota deste segmento de cilindrada, já não partia para esta aventura sem saber as respetivas limitações, mas ainda assim o desconhecimento prático do modelo em questão,

deixava-me alguma apreensão inicial.

A nova Macbor Montana XR5 510, agora dotada de um novo motor que cresceu de 471cc para 498 cc, com o binário máximo aumentado de 43 Nm para 45 Nm e com uma potência de 47 CV às 8.500 rpm, ia enfrentar uma aventura de três dias, numa rota altamente diversificada, em que constava a travessia da zona Transpirenaica entre Puigcerdá e Donostia, num total de 726 Km, sendo que 74% seriam estrada e os restantes 26% em todo o terreno.

E à partida não imaginava o que se iria passar nos troços de todo terreno, onde acabou por nada ficar por viver e experienciar, conforme irei descrever mais adiante.

A marca Macbor encontra-se neste momento numa fase de expansão para novos mercados, após uma primeira fase em que direcionou o seu marketing para um mercado predominantemente Iberico, indo agora encetar uma segunda fase de expansão internacional e alargar horizontes além da Península Ibérica.

Aliada à grande paixão pelo que faz, a Macbor apresenta uma sólida sensatez nos seus objetivos, privilegiando uma qualidade acima da média, apostando numa grande robustez e excelência nas soluções técnicas adotadas, assim como na qualidade dos componentes escolhidos para a construção deste modelo. Como primeiro ponto posso destacar a caixa de velocidades, que se apresentou de accionamento super suave e bem escalonada, apoiada por uma embraiagem deslizante que fornece um acréscimo de confiança em ambientes em que a aderência possa estar comprometida, não causando percalços inesperados. >>





Outro ponto que me agradou na Montana XR5 510 foi o novo painel de instrumentos TFT com conectividade, bastante intuitivo na sua navegação.

Passando à 3.^a edição do Montana Experience, vivi-a, em sentido figurativo, como se tivesse sido recrutado pelo Clã Macbor para a conquista de novas terras, aludindo à nova fase da expansão internacional da marca, como se a Travessia dos Pirinéus significasse a entrada em Terras Gaulesas, numa invasão pacífica, com o objetivo de conquistar novos clientes com motos fiáveis e de baixo custo, cabendo aqui a referência ao PVP da nova Montana XR5 510, de apenas 5.999 Euros.

Durante a aventura, todo o grupo demonstrou um bom espírito de entreajuda, garantindo que, literalmente, ninguém iria ficar para trás. A própria marca, na preparação deste evento, fez-se munir de guias altamente qualificados, com cartas dadas no Enduro, e que potenciaram de forma muito positiva as qualidades e mitigaram extraordinariamente os handicaps demonstrados fora de estrada por parte de alguns participantes.

Falo daqueles que faziam o seu batismo no fora de estrada, entre os quais me posso incluir, pois a minha experiência na matéria era, até então, quase

nula constando de apenas de algumas incursões aventureiras com a minha moto, em que todo o cuidado era posto em prática para evitar despesas.

Confrontado com um desafio em que essa questão passava ao lado, tampouco quis potenciar quedas e consequentes danos que pudessem hipotecar a conclusão da aventura.

Na primeira etapa, entre Puigcerdá e Ansia, num total de 287 quilómetros, em que cerca de 80 foram fora de estrada, surgiram as primeiras dificuldades, sobretudo devido a uma visibilidade reduzida provocada pela poeira levantada pela caravana, que me impedia de poder antecipar algumas trajetórias, seguindo na roda daqueles que conseguia acompanhar.

No menu, além do pó, constava também algum terreno com bastante pedra solta e regos, numas subidas consideravelmente íngremes.

Não foi fácil mas no entanto este foi o único dia em que chegamos praticamente secos ao hotel. Foi uma etapa de alta montanha, com vistas de cortar a respiração, cujo ponto alto foi o maravilhoso voo de uma águia que, no seu planar circular procurava por uma presa, e que realmente nos fez sentir pequenos e invasores, perante a beleza do cenário natural.



Nesta etapa podemos ainda rodar ladeados de neve e atravessar uma derrocada provocada por uma avalanche, que nos deixou quase sem terreno transitável.

E se à partida tinha tido dúvidas, a soma de todos os medos começava a equilibrar-se num saldo positivo, pois podia já constatar um desempenho muito satisfatório dos pneumáticos escolhidos, nada mais nada menos que uns Metzeler Tourance, e da suspensão Kayaba, igualmente incansável, sem apresentar aspetos negativos e de uma resposta pronta e equilibrada, o que de antemão seria pouco expectável numa mota deste valor, mas que permitiu ultrapassar facilmente diversas dificuldades quando o piso se tornava mais desafiante. O dia terminou em Ansia para um merecido descanso, já que a etapa do dia seguinte prometia ser mais desafiante, com fama de ser a mais exigente.

Entre Ansia e Otxagabia antecipavam-se um total 227 quilómetros, com um total de 160 quilómetros em estrada e 67 quilómetros fora dela. O dia amanheceu soalheiro em Ansia, mas foi literalmente sol de pouca dura, e a chuva foi uma constante, aumentando a exigência às motos e aos >>



motociclistas. Será eventualmente este o momento de realçar a possibilidade de se poder facilmente desligar o ABS, disponível com três modos (em ambas as rodas ON, em ambas as rodas OFF ou apenas OFF na traseira) acionável unicamente com a moto parada e apenas mantendo a seleção enquanto a chave estiver ligada.

Recordo ainda o meu primeiro dia no fora de estrada, com alguns calafrios causados pela falta de prática, com menos tacto no acelerador e um pé mais pesado no travão traseiro, que além de me fazerem lavrar um campo de papoilas e ter uma saída em frente numa curva, serviram de abre olhos e contribuíram para aprender a dosear convenientemente o pé e o punho.

Na unidade que me foi atribuída, a afinação On-Off do acelerador, causava-me alguma dificuldade em manter o ritmo em curvas fechadas e encadeadas, mas uma pequena afinação dos cabos do acelerador e esse problema seria prontamente resolvido.

Saliento aqui o desempenho das unidades da Nissin instaladas na travagem, que se mostraram

de alto nível nesta etapa cujo o ponto alto foi a travessia de um rio com um significativo caudal.

Esta segunda etapa foi verdadeiramente húmida (quase me cresciam guelas) e como se não chegasse a travessia do rio que deixou a sua marca e presença no interior das minhas botas, resolveu a inclemente meteorologia brindar-nos com uma chuva torrencial para abençoar a nossa passagem na zona, pese embora isso não tenha comprometido o conforto, pois a qualidade do equipamento escolhido, o fato Ambush da RST, assegurou completamente a estanquicidade e o isolamento neste clima frio de montanha.

O dia terminou num ritmo bastante agradável, rolando em asfalto, desfrutando do agradável som do bicilíndrico que convidava a trocar de caixa mais frequentemente, para potenciar o seu agradável som e entrega de potência.

Para a terceira e última etapa do evento, o Clã Macbor tinha reservado um trajeto de 212 quilómetros entre Otxagabia e Donostia, antevendo-se 165 quilómetros em estrada e 47 por maus caminhos, vaticinando-se um dia mais calmo que



não veio a acontecer e que infelizmente teve de ser sujeito a alterações no trajeto pois as condições meteorológicas deixaram partes das pistas intransitáveis, até mesmo para o 4x4 de apoio. Ainda assim não deixamos de vivenciar troços com muitas lama à mistura, e imenso nevoeiro, que nos deixava numa quase visibilidade zero.

Mas de espírito aventureiro, aproveitava todas as aberturas para desfrutar das evidentes e inquestionáveis qualidades da Montana XR 510. Esta última etapa levou ao extremo as minhas capacidades de condução, mas apesar das evidentes dificuldades, já me começava a sentir mais confortável, com um melhor entendimento entre homem, máquina e técnica de condução, e apesar de alguns impropérios, esta foi a parte que mais gostei, voltando já hoje repetir esta aventura. E deixou-me verdadeiramente impressionado com a resistência das Montana, que apesar de abusadas sem clemência, conseguiram todas chegar ao destino sem qualquer problema.

Se no início, a soma de todos os medos pela aventura que me esperava, me causava alguma

ansiedade, no fim eles transformaram-se num resultado muito positivo, pelo que sugiro aos interessados, candidatos a grandes aventuras, que se desloquem a um concessionário e vão testar a Montana XR 510, de forma a validarem o que aqui apenas resumi! Pode ainda ficar a saber mais sobre a nova Macbor Montana XR5 510 aqui.

Nascida de uma base humilde, a nova Macbor Montana XR5 510 apresenta predicados reais e efetivos que a tornam num motociclo fiável, corajoso, aventureiro, desafiador e económico. Fruto de uma marca que se afigura com um futuro promissor, graças a uma estratégia de expansão equilibrada e concisa nos seus objetivos, e que levantou a ponta do véu a novos modelos e cilindradas, previstos para em breve ampliarem a sua gama.

Recordando o empenho de toda a equipa técnica que nos brindou com uma simpatia contagiante e muito profissionalismo, e a camaradagem entre os participantes, resta-me apenas dizer que foi realmente um privilégio viver esta aventura que dificilmente poderia ter sido mais gratificante. //





O TT italiano

Entre 1921 e 1939, nas margens do Lago Como, em Itália, uma prova motociclística cresceu e ganhou reputação. Inspirada no famoso 'Tourist Trophy' da Ilha de Man, o Circuito Del Lario revelou uma fantástica geração de pilotos italianos e promoveu o fortalecimento da indústria transalpina.

Texto: Vitor Sousa Fotos: Arquivo

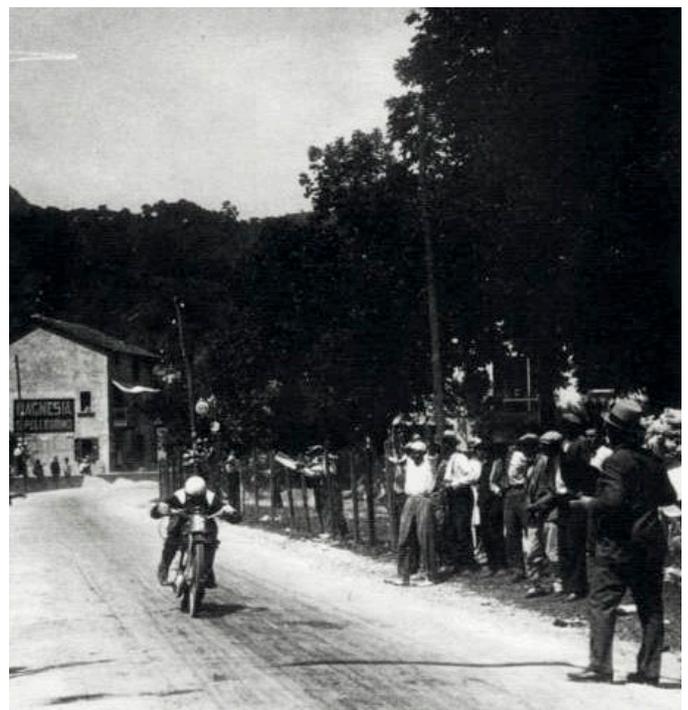
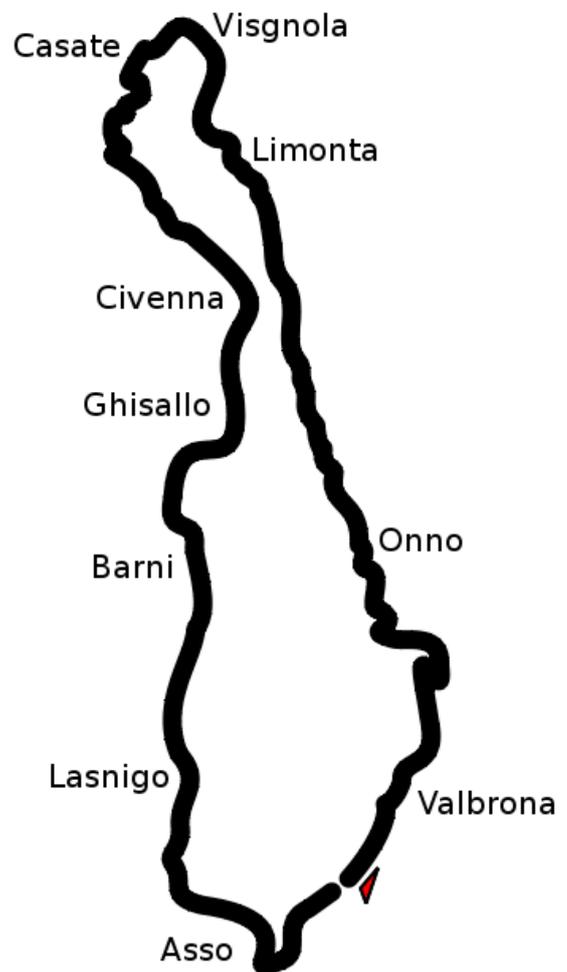
No rescaldo da Grande Guerra que assolou a Europa entre 1914 e 1918, as nações do velho continente - vencedores ou vencidos - procuravam reerguer-se após a queda dos grandes impérios centro-europeus. Das cinzas, sociais e políticas, nasceria uma nova ordem cuja consequência mais negativa seria o despontar dos nacionalismos exacerbados que conduziram, no limite, a novo confronto bélico mundial a partir de 1939.

Itália, que começara a Guerra a integrar a Triplice Aliança (ao lado do Império Austro-Húngaro e da Alemanha), veio a trocar de campo em 1915, para a Triplice Entende (alinhando com Inglaterra e França), e apesar de ter terminado do lado dos vencedores e com direito a sentar-se à mesa em Versalhes para as partilhas territoriais, nunca ficou satisfeita com a parte que lhe tocou. A crise económica e social agravou-se rapidamente abrindo caminho ao nascimento do fascismo de Benito Mussolini, que surgiu como messiânico salvador, a partir de 1922. O ditador italiano (que em 1936 se auto-intitulava 'Sua Excelência Benito Mussolini, Duce do Fascismo e Fundador do Império'...) impôs um regime ditatorial, mas contribuiu, também, à semelhança do que Hitler viria a fazer na Alemanha Nazi, para o crescimento industrial e comercial de Itália, apoiando e fomentando o seu desenvolvimento, nomeadamente no campo da indústria motociclística.

Este era o contexto que viu nascer na região norte de Itália, junto ao Lago Como, uma das mais importantes competições motociclísticas dessas décadas de 1920 e 1930 na Europa: o Circuito Del Lario.

A ideia germinou entre os membros do Moto Club Lombardo, recentemente formado e que procurava criar uma corrida com prestígio internacional. A grande inspiração era o - já então famoso - TT da Ilha de Man. Aldo Finzi, membro do clube com influência política sugeriu um percurso estradista com pouco mais de 36 km, com uma componente de montanha e outra correndo paralela ao Lago Como, cerca de 40 km ao norte de Milão, o grande centro industrial de Itália. A meta (partida e chegada) estaria nas imediações da vila de Asso, a partir daí, o percurso descia para as margens do Como, na zona de Onno e corria para norte, passava Limonta, até Visgnola, aí virava a sul e subia às montanhas em direção a Casate e ainda mais até Civenna. A passagem de Ghisalo representava o ponto mais alto do percurso, a 750 metros de altitude, e então, depois da Capela de Madonna Del Ghisalo, »

CIRCUITO DEL LARIO (1921-1939)





iniciava a descida para Barni, Lasnigo, antes de reentrar em Asso.

O percurso era exigente. Talvez mais do que o TT 'original'. A zona da montanha apresentava curvas de todo o tipo, mais de 300, incluindo ganchos apertados (cerca de 50), mas as longas retas também pontificavam. Máquinas e homens eram postos à prova em tempos de tecnologia rude e gente de coragem. A carburação dos motores era uma dor de cabeça para pilotos e mecânicos, dada a diferença de altitude. Mas o pior era o piso. Nesses primeiros anos em particular. A maior parte do percurso não era pavimentado. As estradas abertas nas rochas ofereciam um piso bastante pedregoso, e nos locais onde as pedras estavam em menor abundância, imperava a terra solta, ou a lama, em caso de chuva. Os únicos pedaços pavimentados dos 36,5 km eram o interior das principais vilas, onde as ruas de paralelepípedos ofereciam alguma aderência a seco, mas eram um autêntico inferno à chuva.

Conseguida a autorização do Reale Moto Club d'Italia (o país era uma Monarquia, sob os desígnios do Rei Vitor Emanuel III), ficou marcada a data de 29 de Maio de 1921 para a realização da primeira corrida, integrada no campeonato italiano de velocidade

(ou de 'corridas de estrada' como se dizia à época) e estaria aberta a quatro categorias (350cc, 500cc, 750cc e 1000cc). O regulamento da prova foi publicado na revista Motociclismo e no jornal Gazzetta Dello Sport. O prémio pecuniário era interessante para a época: 500 Liras para o vencedor das 'três-e-meio' e 1000 Liras para os vencedores das restantes.

Talvez esse facto - e o da novidade - tenha atraído um bom lote de pilotos estrangeiros e os melhores italianos, naturalmente. Na classe mais baixa, o plantel incluía os favoritos da Garelli que corriam em casa, mas também os ingleses da Douglas e da Calthorpe, os suíços da Motosacoche e até os americanos da Cleveland. Dos 16 pilotos que alinharam, apenas 5 concluíram a prova. A vitória pertenceu à Garelli de Aristide Fernani.

A corrida reservada às 500cc oferecia novo confronto internacional com Itália a ser representada pelas fortes equipas da Bianchi e da Gilera que alinhavam contra as Sarolea belgas, Douglas, Sunbeam e Ariel inglesas. Venceu a britânica Sunbeam, conduzida por Ernesto Vailati, à média de 49,3 km/h.

Vailati fez melhor que o vencedor da corridas reservada às motos de 750cc, Adige Fiaccodori, numa Frera V-twin. Entre as 1000cc, as atenções centravam-

se na maquinaria americana da Indian e Harley-Davidson que tinham na única Matchless presente a grande rival. Amadeo Ruggeri foi o vencedor, aos comandos da Harley-Davidson FS, com o tempo total de 4h11m36s, à média de 52,2 km/h. Terminou com 11 minutos de vantagem sobre o segundo classificado, Miro Maffei, numa Indian.

Nos anos seguintes, e dada a sua popularidade, a corrida foi acompanhando o evoluir dos tempos e as tendências a nível desportivo internacional. Recordemos que, nesta época, ainda não existia um campeonato internacional como aconteceria a partir de 1949. As grandes corridas da época lutavam entre si pela popularidade e preferência das equipas das fábricas e dos principais pilotos. Assim, as cilindradas de 750cc e 1000cc acabariam por ser abandonadas (pela sua pouca expressão global) e foram acrescentadas as de 125cc, 175cc e 250cc.

A FAMA DE NUVOLARI

Tazio Nuvolari, um dos grandes nomes do desporto motorizado italiano, em duas e quatro rodas, seria a grande estrela do Circuito Del Lario, com cinco triunfos - todas as corridas entre 1925 e 1930 - aos comandos da Bianchi Freccia Celeste 350 de fábrica. Neste último ano, Tazio tinha já uma forte atividade nas corridas

de automóveis, saltando frequentemente de circuito para circuito, a pilotar duas ou quatro rodas, e venceu a Mille Miglia, corrida de automóveis que poderá ter-se inspirado na Del Lario... Foi nestes últimos anos da sua carreira motociclística que Nuvolari conquistou uma enorme popularidade em Itália, sendo considerado pelo regime (gostasse ou não) como um verdadeiro exemplo e herói italiano.

Achile Varzi foi outro italiano que brilhou nas pistas. Grande rival de Nuvolari, viria a seguir-lhe as pisadas na transição do motociclismo para o automobilismo. Antes disso, Varzi impôs-se no Circuito Del Lario em duas ocasiões na cilindrada de 350cc - como grande rival de Nuvolari - em 1923 numa Garelli e em 1928 numa Bianchi. Venceria também na classe de 500cc em 1929, aos comandos de uma Sunbeam M90.

O piloto que mais vezes venceu no Lago Como foi o italiano Ugo Prini. Conseguiu seis triunfos entre 1926 e 1934, na classe de 250cc na Moto Guzzi de fábrica. Evidenciou-se igualmente em 125cc, aos comandos da Bianchi monocilíndrica.

MOTO GUZZI CORRER EM CASA

Na década de 1930, o motociclismo na Europa conheceu forte incremento, com os principais 'players' a apostar forte, aproveitando a competição para



Dorino Serafini



Amadeo Ruggeri a abstercer a sua Indian, em 1925



Aldo Pigorini na sua Moto Guzzi 250, em 1935

desenvolver as suas motos e respectiva tecnologia.

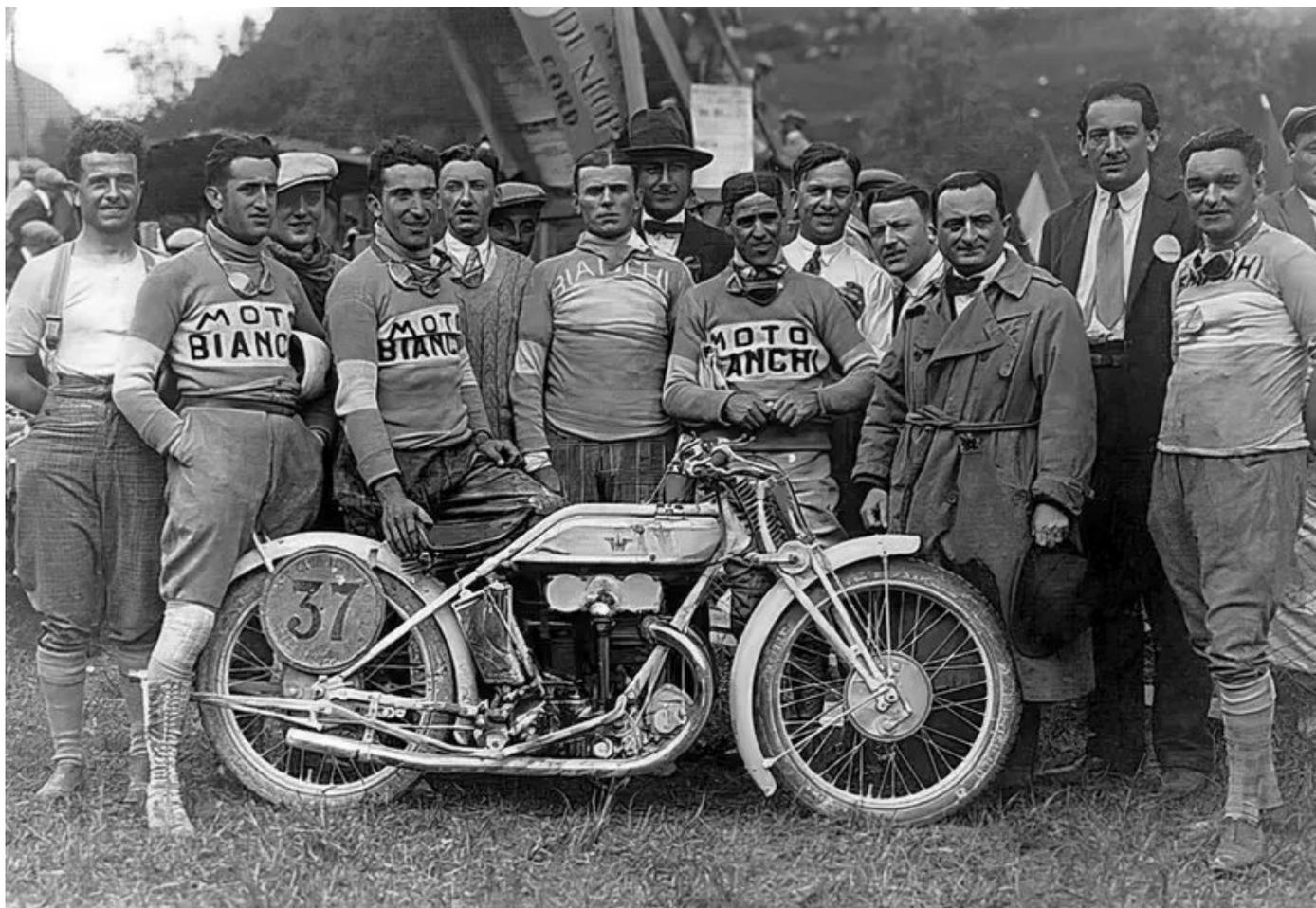
A Moto Guzzi era uma dessas marcas que, depois de alguns anos concentrada na produção de baixas cilindradas, passou a desenvolver as chamadas 'motos de Grande Prémio', na cilindrada de 500cc. O Circuito Del Lario seria a sua 'pista de ensaios' por excelência. Afinal de contas, a casa da Moto Guzzi - Mandello Del Lario - fica situada na margem oposta do Lado Como, a cinco minutos de Onno, por onde passava o percurso, numa viagem de ferry boat. O pai do futuro engenheiro Giulio Carcano que veio a ser figura nuclear nos anos seguintes na fábrica italiana, geria um desses ferries que faziam a travessia do Como. Desde miúdo, Carcano habituou-se a ver pilotos e motos atravessarem o lago a caminho da 'frente de batalha', a grande corrida de região, prometendo a si mesmo que um dia desenharia uma moto que iria vencer no Circuito Del Lario.

Fê-lo efectivamente, pois em 1939, na última edição da corrida, a poucos meses do eclodir da II Guerra Mundial, o piloto Nello Pagani cortou a meta como vencedor da corrida principal aos comandos da Moto Guzzi GTCL desenhada por si.

A evolução das máquinas, dos pneus, mas sobretudo a melhoria do piso ao longo do percurso, com mais porções do trajeto pavimentadas, levou a que os tempos por volta baixassem. Na última edição da prova, Dorino Serafini, pilotando uma Gilera Rondine sobrealimentada elevou a média para os 86,5 km/h... 28 km/h mais rápido que a Harley-Davidson vencedora em 1921. A Gilera atingia os 220 km/h de velocidade de ponta, a H-D ficava pelos 100 km/h.

A pista tornou-se demasiado perigosa e ficou evidente que o traçado era já inapropriado para as motos do pós-guerra, momento em que, aliás, se começaram a intensificar as corridas em antigos aeródromos (especialmente em Inglaterra) ou mesmo em novos circuitos fechados.

A tradição, no entanto, manteve-se nas duas rodas, embora sem motor, com parte do antigo traçado a ser ainda hoje usado na Volta à Lombardia e, episodicamente, no Giro d'Itália. Vários clubes e associações organizam regularmente passeios de moto na zona do Lago Como, com passagens pelo histórico traçado ou visita às boxes construídas em 1926 e recriadas para perpetuação da memória. //



Equipa oficial da Bianchi, com Tazio Nuvolari (atrás do guiador)



*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

A primogénita

Talvez possa parecer um pouco exagerado apelidar assim a Yamaha XT 500, mas o título é perfeitamente merecido. Deve-se ao seu carácter inovador nas motos trail e de aventura, pelo seu palmarés desportivo e também pelo facto de quase parecer uma moto atual, com níveis de conforto invejáveis em pleno século XXI. Uma moto que fez história e que vai ficar na história.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte





Quando foi apresentada, ainda em 1975, criada sob a liderança de Shiro Nakamura, a Yamaha ainda não tinha a real percepção de como iria mudar o paradigma mundial das motos de aventura e do impacto global que iria causar. A primeira versão desta trail era uma pura moto de off-road, denominada TT 500 e nem sequer tinha ainda luzes ou matrícula! A própria Yamaha estava a desenvolver os seus primeiros motores a 4 tempos, quando até aí a sua especialidade eram motores de ciclo a 2 tempos, nomeadamente as populares DT.

Percebendo a apetência por este tipo de motos, e depois de vários testes em competição e corrigidas várias falhas, a Yamaha tomou a decisão de lançar uma versão mais “civilizada”, preparada para circular na via pública, equipada com um enorme monocilíndrico a 4 tempos. Estavam lançadas as raízes para o sucesso!

O mercado e os consumidores foram apanhados de surpresa! A XT 500 era uma moto bastante à frente do seu tempo e não tinha concorrência

direta, fosse europeia, norte-americana ou japonesa! Era diferente de tudo o que existia, e para melhor!

Vinha com várias peças fabricadas em alumínio, caso do minúsculo depósito de 9 litros, para reduzir o peso. O motor, refrigerado a ar, possuía um enorme pistão, com uma relação diâmetro/curso bastante “quadrada” de 87 mm x 84 mm, com uma cilindrada de 499 cc, uma única árvore de cames, apenas duas válvulas e arranque apenas por pedal.

Juntava-se uma boa posição de condução, aspeto aventureiro, suspensões de longo curso, elevada altura ao solo (120 mm) e saída de escape em posição mais elevada e lateral, depois de perceber que a proposta inicial com a ponteira “por baixo” não era adequada.

Debitava cerca de 32 cv às 6.500 rpm e 40 Nm de binário às 5.500 rpm, um valor fantástico para a época. Além disso, o seu peso, em ordem de marcha, era de apenas de 150 kg, uma verdadeira peso pluma, ao nível das melhores motos a 2 tempos, muito abaixo das pesadas e exigentes 4 tempos da sua época!





Com um aro dianteiro de 21 polegadas e um traseiro de 18, medidas ainda hoje standard para as motos mais aventureiras, proporcionando uma ampla escolha de pneus, estavam lançadas as bases para uma moto capaz de brilhar no asfalto e fora dele e vencer corridas. Destaque para o Rally Paris-Dakar, onde venceu as duas primeiras edições, 1979 e 1980, pelas mãos de Cyril Neveu e os segundos lugares, respetivamente, pelas mãos de Gilles Comte e Michel Merel.

RAINHA DA SUAVIDADE

Este espetacular exemplar de 1981, que aqui lhe apresento importado da Alemanha e propriedade do Octávio Sousa, a quem se agradece a simpatia e conhecimento do modelo, encarna todas as características do modelo original. Está num estado francamente bom, tendo sido alvo de alguns mimos, caso dos novos autocolantes, mas nunca foi restaurada e apenas a jante traseira destoa ao não ser original.

A estética da moto é uma delícia, com o guarda-lamas dianteiro de plástico em posição elevada e o traseiro metálico, ambos pintados de branco, piscas

com hastes de borracha, farol dianteiro redondo, ótimos comandos, que a marca usou durante décadas, manómetros completos e muito mais.

Naturalmente que o grande destaque vai também para o motor. Aquela peça de engenharia japonesa que veio surpreender toda a gente e a marca soube ir aprimorando e corrigindo, nomeadamente ao nível da lubrificação da árvore de cames e da corrente de distribuição.

Quando nos sentamos em cima da moto somos surpreendidos pelo facto do assento, a 840 mm do solo, ser de um conforto inesperado, e pelo elevado curso das suspensões a par com uma posição de condução endurista, mas sem exageros. O melhor começa depois de começarmos a andar nela!

Dado ter apenas arranque por pedal e à sua elevada cubicagem, convém cumprir rigorosamente o ritual de arranque, até para não correremos riscos:

Chave ligada, abrir a torneira de gasolina, puxar a patilha do ar no carburador e, depois, o mais importante: com um dedo da mão esquerda puxar o descompressor para abrir o martelo da válvula >>>

MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS




MOTO GUZZI®

NOSTALGIA YAMAHA XT 500 (1976)

de escape e deixar sair alguma compressão, procurar com o pedal o ponto morto superior (PMS) olhando para a pequena escotilha até aparecer a zona branca da respetiva came. Nesse momento, larga-se o descompressor e, com decisão, dá-se uma “patada forte” e a magia acontece!

O grande mono acorda para a vida! Sem grandes queixumes, vibrações ou hesitações! Uma verdadeira delícia que mostra que o trabalho de casa foi muito bem feito!

Quando o ralenti estabiliza podemos fechar o ar no carburador e arrancamos, desfrutando de uma embraiagem modulável e de uma caixa de velocidades que, mesmo para os padrões atuais, não envergonha ninguém. As cinco marchas são todas suaves, bem distribuídas e permitem aproveitar todo o potencial do motor.

Talvez as suspensões sejam demasiado moles e a rigidez do quadro deixe algo a desejar, mas estamos a referir-nos a um projeto com 50 anos! Só mesmo a travagem, estranhamente ainda tambor à frente, nos deve preocupar, até porque

o motor atinge facilmente velocidades acima dos limites legais, sempre de forma suave e controlada, quase nem parecendo um grande monocilíndrico.

Mesmo com passageiro, o bem-estar continua a ser de excelente nível e rapidamente as pessoas descobriram isso e tanto a usavam para viajar a dois como para ir competir numa qualquer Baja! Era uma moto verdadeiramente dual purpose! A génese das actuais trail!

Mais detalhes

A Yamaha XT 500 continua a ser uma moto muito apreciada e até venerada. Numa simples paragem para fotos à beira da estrada fomos logo abordados por uma pessoa, fã do modelo, que veio simplesmente meter conversa!

Ou seja, a sua mística continua em altas, tal como as suas sucessoras. Apesar de não ser uma moto perfeita, nem perto disso! Por exemplo, tem boa acessibilidade mecânica e a manutenção não muito complicada de executar, mas tem também 3 filtros de óleo, necessita de afinações de válvulas com regularidade e o seu carburador é muito sensível, inclusive à qualidade da gasolina.





Depois da vitória no primeiro Rally Paris-Dakar, em que a ideia de participar veio do importador francês, liderado por Jean Claude Olivier, a moto foi catapultada para um sucesso de forma meteórica e foram vendidas cerca de 150.000 unidades ao longo da sua extensa carreira, sendo que muitas delas continuam ainda hoje a rolar.

A Yamaha XT 500 é uma daquelas motos verdadeiramente intemporais, cuja comercialização se foi prolongado até 1989, mesmo depois de, em 1983, a Yamaha ter lançado a sua versão mais “Dakariana”, com um motor monocilíndrico de 600 cc: a Ténéré 600!

Ainda mais um pormenor interessante que ajudou a cimentar as vendas e notoriedade do modelo: No filme de 1981 “For your eyes only” (traduzido por “Missão Ultra-secreta”), em que o papel de James Bond é interpretado por Roger Moore, temos a XT 500, logo em dose dupla, como uma protagonista do filme que quase consegue ofuscar o Espião ao serviço de sua Majestade!

Nada como ir (re)ver! //

YOUR COPILOT
ON EVERY JOURNEY*

 **NOVO**
EXOCOM

LINK-1
LINK-1C

 Bluetooth®

• BATERIA DE LONGA DURAÇÃO • ALTI-FALANTES HARMAN • EMPARELHAMENTO FÁCIL • CANCELAMENTO DE RUIÍDO ATIVO



Diretor-Geral da Ducati em Espanha e Portugal



Motociclista CONVICTO!

Estivemos à conversa com o homem que está, há cerca de dois anos, a gerir os destinos da Ducati em Portugal e Espanha

Carlos contou-nos que já está há cerca de 14 anos ligado ao Grupo Volkswagen, primeiro na Volkswagen Passenger Cars, depois na Škoda e finalmente na Audi e na Ducati.

Já leva dois anos a liderar o projeto da Ducati em Espanha e Portugal, com a Volkswagen Group Espanha e a Ducati Motor Holding, a sede da Ducati em Bolonha. Confessou-se apaixonado pelo mundo das motos, pelo mundo do motor e por este país maravilhoso que é Portugal.

Afirmou que não considera este um mercado Ibérico mas sim dois mercados separados, Espanha e Portugal, por muitas razões, mas a principal é que na Ducati se esforçam por identificar bem os seus clientes e tratá-los com base na individualidade de cada um.

E que por isso, desde o início, decidiram dar um tratamento individualizado a Espanha e Portugal, em termos de campanhas, atividades e relação com a imprensa especializada.

E justifica o aumento das vendas da marca com a atenção que a empresa está a dar em termos de pós-venda e aos novos e interessantes modelos que a Ducati está a lançar no mercado e que têm tido uma excelente aceitação pelo público.

Motociclista convicto, Carlos anda de moto desde pequeno e ainda antes de a Ducati estar ligada ao grupo VW já ele tinha uma Panigale V2.

Garante que, para já, a rede de concessionários se vai manter igual, e que não vamos ver motos da Ducati à venda em nenhum stand VW ou Audi. Admite que era ótimo ter mais concessionários no país, nomeadamente no interior, mas que para poder garantir massa crítica aos concessionários actuais, o mercado não seria viável para mais parceiros, correndo o risco de enfraquecer os existentes.

Garante que a diferença entre o mercado dos automóveis e o mercado das motos é muito grande, sendo os automóveis comprados sobretudo por

uma questão de mobilidade, enquanto as motos, principalmente as de cilindrada mais elevada, são compradas por paixão e por afirmação pessoal.

Relativamente a alguns atrasos na entrega de alguns modelos ou acessórios, primeiro que tudo pede desculpa aos lesados, mas garante que é quando isso acontece é em prol da qualidade e do elevado nível de acabamento, que por vezes implica ter de rejeitar componentes que não garantem os padrões de qualidade requeridos, sendo necessário esperar por outros que estejam ao nível pretendido.

Fez questão de explicar:

“Costumo dizer que somos uma empresa altamente tecnológica, com produtos sofisticados e uma fábrica muito avançada. Mas no fim, fabricamos apenas cerca de 55 mil motos por ano para o mundo inteiro. Não somos uma mega corporação que produz milhões de motos por ano, com processos ultrapadronizados e linhas de montagem gigantes.

Mantemos um elemento humano e até, atrevo-me a dizer, artesanal, que confere um carinho especial aos nossos produtos. E isso significa que, quando há uma falha num componente que não cumpre os nossos padrões de qualidade, rejeitamo-lo – e temos de esperar pelo seguinte.

E isso pode gerar atrasos, quer seja no lançamento de novos modelos, quer em componentes ou acessórios, porque não temos armazéns cheios de milhares de motos prontas para envio. Produzimos por fases, e à medida que produzimos, distribuímos pelos vários países.”

Em conversa, entre outros temas, ainda mostrou o carinho e admiração que tem pelos pilotos oficiais da Ducati, que conseguem manter a marca na linha da frente da competição e que são parceiros incontestáveis e insubstituíveis no desenvolvimento de mais motos vencedoras.

Agradecemos à Fortaleza do Guincho a cedência do espaço para a gravação desta entrevista. //





O dia em que ZARCO REESCREVEU A HISTÓRIA

Johan Zarco reescreveu os livros de história, impondo-se na categoria principal de um GP de França, 71 anos depois da vitória de Pierre Monneret em Reims. Miguel Oliveiraregressou, esteve à porta de um excelente resultado, mas caiu.

A previsão meteorológica apontava para a chegada da chuva sobre o circuito Bugatti, em Le Mans, no momento em que a principal corrida do fim de semana estaria para começar.

Como quase sempre acontece neste local, a chuva vai e vem e deixa toda a gente na incerteza, de nariz no ar e palma da mão voltada para cima, na tentativa de adivinhar quando, e com que intensidade, vai chegar a tormenta.

O cenário era perfeito e o público aderiu como nunca. Mais de 300.000 passaram pelas bancadas do Bugatti durante o fim de semana. Os mais otimistas não tinham dúvidas –depois da primeira pole position do ano e da exibição em Jerez, Fabio Quartararo iria deixar a sua marca neste Grande Prémio gaulês.

Afinal de contas, para além da melhoria em motivação, o francês da Yamaha contava ainda com o motor evoluido que a marcatestara no dia a seguir ao GP de Espanha. Toda essa expectativa cresceu ainda mais no momento em que o herói local assinou a pole-position para o fim de semana, confirmando o bom momento.

Na primeira linha da grelha teria a companhia da família Marquez, Marc melhor que Alex. A segunda linha tinha um prometedor Fermin Aldeguer, que começava a evidenciar-se, Viñales, de novo melhor entre as KTM e um desiludido 'Pecco' Bagnaia que, ao contrário do colega de equipa, optou por não estreiar um quadro novo.

Miguel Oliveira, cumpria as primeiras sessões após a longa ausência que vinha desde o GP da Argentina, procurando retomar o conhecimento da moto, e recuperar o apuro físico. O português, com

a Yamaha da Pramac ficou-se pela 20ª posição, apenas superando o piloto de testes da Aprilia (que continua a substituir Jorge Martin).

Na tarde de sábado, a corrida Sprint não traria grande novidades à narrativa deste campeonato. Pela sexta vez consecutiva este ano (todas as provas!), Marc Marquez e Alex Marquez terminaram nas duas primeiras posições. Quartararo, que levava as bancadas ao delírio comandando as cinco primeiras voltas, perdeu não só para os dois espanhóis, mas ainda para um terceiro.

Fermin Aldeguer partiu mal, desceu a quinto, mas recuperou até à terceira posição conseguindo o seu primeiro pódio no MotoGP na época de 'rookie'. Oliveira cortou a meta na última posição. O outro francês.

A corrida de domingo teria um início atribulado. Perante a indecisão do chove-não chove, toda a gente sai para a volta de aquecimento com pneus slick, numa corrida já declarada 'flag-to-flag'. Porém, a pista estava húmida e a ameaça de chuva mantinha-se. Resultado, todos diretamente para a box para montar pneus de chuva.

A direção mostra bandeira vermelha e decreta procedimento 'quick-start'. O tempo passado entre uma coisa e outra, fez com que a pista secasse em muitos locais. Consequência: muitos pilotos concluem a volta de formação da grelha diretamente para a box. E recuperam as motos com pneus slick. De acordo com as novas regras, seriam todos penalizados com uma dupla 'long-lap'.

Entre os que optaram por manter os pneus de chuva e formaram na grelha estavam Miguel Oliveira e... Johan Zarco.

De novo com toda a gente na grelha de partida, a corrida ia finalmente começar. Logo no início, >>>





na entrada da chicane Dunlop, tendo em conta as diferentes opções de pneus, o pelotão compacta-se e gera-se o caos. Entre as vítimas, Bagnaia (que já caíra na véspera, sem pontuar).

Quartararo segura o comando e é o primeiro a cumprir uma 'long-lap'. Parecia encaminhar-se a corrida do francês para um bom resultado. Mas a chuva voltou e a vida complicou-se a todos os que haviam partido de 'slicks'.

Entre quedas e trocas de moto (denovo) a corrida dá uma cambalhota. Quartararo cai perante o desânimo geral dos fãs locais, mas da confusão emerge Zarco que, na carambola da primeira volta escapara por pouco à queda, cortando a meta em P17 no final da primeira volta. O francês devolve o ânimo às bancadas e caminha para um resultado histórico.

A partir da oitava volta, o francês da Honda LCR mantém-se no comando e vai sempre dilatando a sua vantagem sobre os demais, acabado com quase 20 segundos (19,9s) sobre um cauteloso e inteligente Marc Marquez. Afinal de contas, viu os seus principais rivais saírem da corrida sem pontos. O irmão Alex caiu duas vezes, Bagnaia terminou P16e último.

Fermin Aldeguer consegue mais um pódio no fim de semana e foi uma das boas surpresas da ronda francesa. Zarco, esse fez história: o primeiro francês a vencer o GP caseiro depois de Pierre Monneret o ter feito, em Reims, no ano de 1954... há 71 anos. Zarco conseguiu ainda pôr fim à série de 22 vitórias consecutivas da Ducati, recorde em que igualou a Honda na jornada de Jerez.

Quanto a Miguel Oliveira, o piloto da Pramac, que optou por sair para a corrida com os pneus de chuva, manteve-se em prova apesar das dificuldades. Chegou a ser segundo, foi perdendo andamento, mas um lugar nos 10 primeiros parecia perfeitamente ao alcance quando... a oito voltas do fim, caiu. Era sétimo na ocasião.

Na frente do campeonato, de dois pontos de atraso, Marc Marquez passou para uma liderança com 22 pontos de vantagem sobre o seu irmão. Bagnaia já está a 51.

O melhor piloto não-Ducati é agora o de uma Honda (Zarco, claro), em sexto lugar, com 16 pontos de vantagem sobre o seu mais direto rival e conterrâneo Fabio Quartararo... quem diria?!

Todas as classificações em www.motogp.com //

QJMOTOR

SRK125S



3.190€*

ATENÇÃO AO DETALHE

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



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



Algo ESTÁ A MUDAR

Show (e drama) de Quartararo, vitória de Marco Bezzecchi, Zarco a festejar novo pódio, os dois Marquez 'salvos' por uma bandeira vermelha no início e Bagnaia com segunda queda consecutiva. O que se passa aqui?

Depois da vitória surpresa de Johan Zarco, com a Honda da LCR, no GP de França, poderia pensar-se que se trataria de um episódio isolado numa época em que o nome Marquez, Marc ou Alex, e as Ducati, nas suas derivações mais actual ou anterior, estavam a ser denominador comum desde o arranque da temporada. Porém, 'os ventos de mudança' atravessaram o Canal da Mancha e voaram para o histórico circuito de Silverstone.

Entre uma coisa e outra, a polémica explodiu em redor de um descontente Jorge Martin que, alegando falta de competitividade da Aprilia, resolveu anunciar a sua intenção de rescisão de contrato com a marca italiana, invocando uma cláusula de contrato de intrincada interpretação. O fim de semana acabaria por deixá-lo numa situação delicada... mas já lá vamos.

Na qualificação Fabio Quartararo confirmou a boa forma atual e partiu para a conquista da terceira pole-position consecutiva. Um bom

indicador da renovada competitividade da Yamaha nas mãos do francês que se impuseram em três traçados com características relativamente distintas. Alex Marquez e Francesco Bagnaia completaram a primeira linha da grelha.

O italiano a superiorizar-se ao seu colega de equipa, Marc, pela primeira vez nesta temporada e o espanhol a estreiar-se fora dos dois primeiros lugares da grelha neste ano... Miller, com a moto da Pramac (P6) e Rins (P12), com a segunda oficial, confirmavam o bom momento da marca do diapasão, onde só o ainda em recuperação Miguel Oliveira destoava. O português foi, ainda assim, P15.

A corrida Sprint da tarde de sábado confirmaria a tendência do aparecimento de novidades. Quartararo reagiu bem ao semáforo, mas depressa os irmãos Marquez tomariam conta das operações, com o francês a 'correr para trás' até terminar em sétimo, atrás de um igualmente desolado, 'Pecco' Bagnaia.

Se os irmãos estavam no comando como habitualmente, a diferença era que Alex, desta vez, impôs a primeira derrota do ano a Marc numa Sprint. DiGiannantonio alcançou o pódio com mais um bom final de corrida, enquanto logo atrás, Bezzecchi (P4) e Zarco (P5) davam sinais de esperança para domingo.

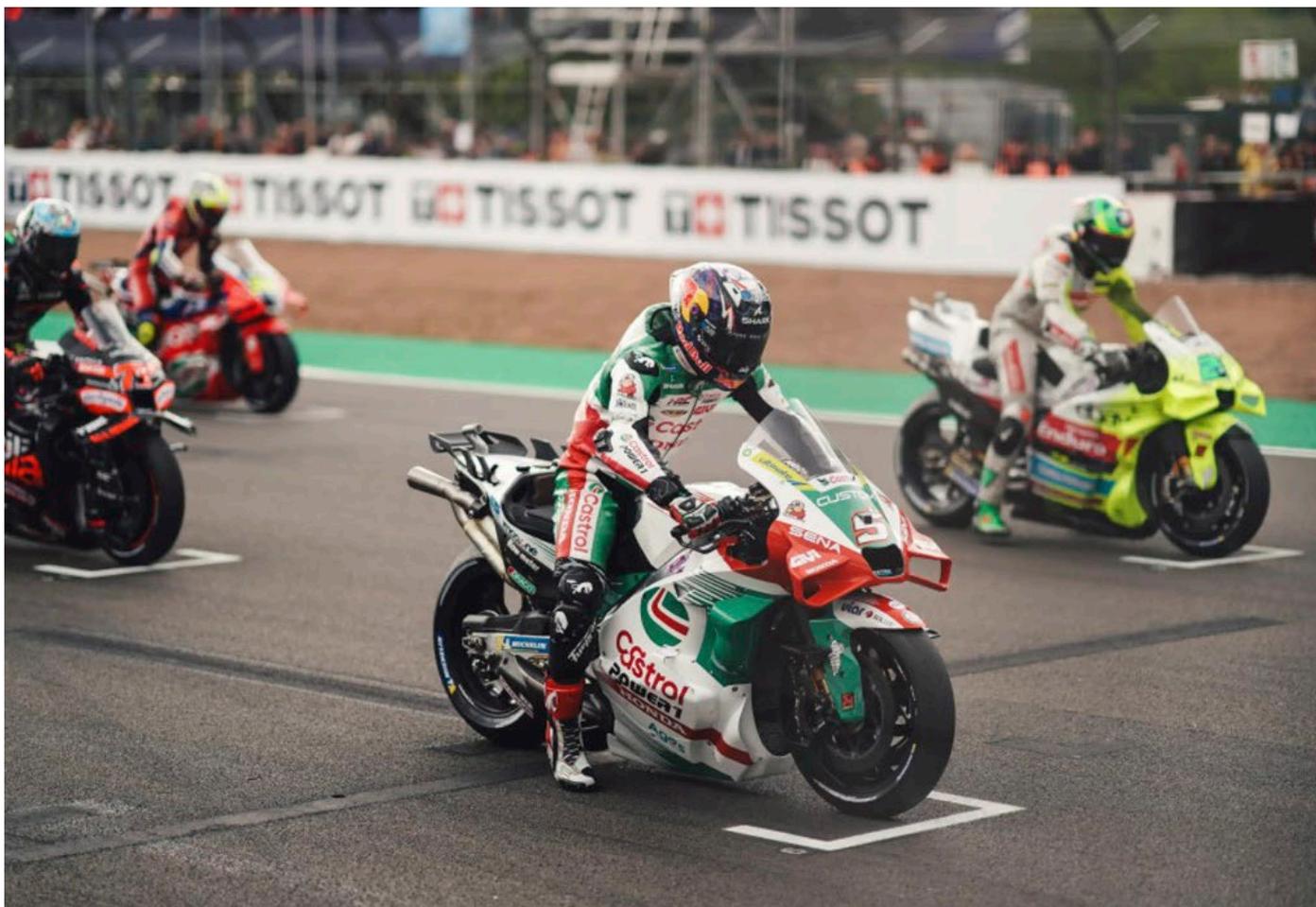


No domingo, o início do GP foi atribulado. Após um arranque muito eficaz, Alex Marquez chegou à primeira curva e falhou a entrada, deixando escorregar a frente. Logo a seguir Espargaro (de regresso como wild-card da Honda) e Morbidelli caíram, e Marc Marquez, na mesma volta, caía, depois de, já nos treinos, ter também perdido a frente da sua moto.

O forte vento que se fazia sentir pode ter sido uma causa, mas parece que a preocupação com o comportamento dianteiro da Ducati se propagou, agora, por toda a box da equipa oficial. Acontece que a moto de Morbidelli deixou óleo na pista e a direção de prova teve de interromper a corrida com >>



DESPORTO *MOTOGP REINO UNIDO*



bandeira vermelha.

Ora, de acordo com o regulamento, por não terem sido cumpridas três voltas, todos os pilotos estavam elegíveis para nova partida... até Alex Marquez que se apressou a trocar de fato. Salvos pela circunstância, os dois Marquez - líderes do campeonato - que estavam fora da corrida, puderam participar.

Após nova partida, Quartaro arrancou melhor, foi para a frente e iniciou um recital como há muito não se via. Ganhando segundo em cima de segundo, o francês da Yamaha chegou a ter mais de cinco de vantagem sobre todos os demais e parecia caminhar para o primeiro triunfo da temporada, tal era a margem de que dispunha para gerir. Infelizmente, a Yamaha ficou bloqueada na posição mais baixa da suspensão traseira e a desistência foi inevitável...

Atrás de si acontecia muita coisa. Marc Marquez e Bagnaia tiveram dificuldades, saindo de pista em simultâneo. Pior o italiano que, pouco depois, cairia pelo segundo fim de semana consecutivo.

Zarco, confirmava o seu momento e da LCR, levando a Honda de novo ao pódio, em P2.

Morbidelli fazia uma corrida notável recuperando posições que só não valeram pódio porque o seu duelo com Marc Marquez terminou já em cima da meta, com vantagem de 17 milésimos para o espanhol. Alex conseguiu melhor que P5, à frente de Pedro Acosta (melhor KTM) e Miller, na melhor Yamaha depois da queda de Fabio.

Mas a estrela do dia foi mesmo Marco Bezzecchi. Muito forte desde o início da corrida, o italiano conseguiu o seu primeiro triunfo com a marca de Noale, desmentindo, por atos, a insinuada falta de competitividade da Aprilia por parte de Martin - sem dúvida o grande derrotado do fim de semana! Confirmando a imprevisibilidade de Silverstone, Bezzecchi foi o 11º vencedor diferente em 11 Grandes Prémios!

Miguel Oliveira teve mais um fim de semana de recuperação ativa, fustigado fisicamente pelo forte vento que se fez sentir. Terminou em P16, um lugar abaixo dos pontuáveis.

Marc Marquez mantém a liderança do campeonato, com 24 pontos de vantagem sobre o irmão Alex e já 72 sobre Bagnaia.

O próximo GP corre-se em Aragão, a 8 de junho. //

NOIAN



X-804RS

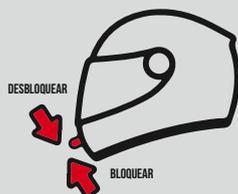
REDEFINE YOUR ELEGANCE

NERS

SISTEMA DE REMOÇÃO
DE EMERGÊNCIA



BLOQUEIO DE SEGURANÇA
DA VISEIRA



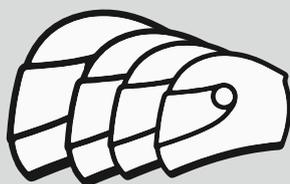
PRÉ-INTALAÇÃO
SACO DE HIDRATAÇÃO



ADAPTAÇÃO
PARA ÓCULOS



4
CALOTAS



WISEIRA EXTRA
PREPARADA PARA TEAR-OFF





Cremona: BULEGA DOMINA EM CASA

O líder ficou mais líder, depois de ter conseguido o segundo 'hat-trick' da temporada na quarta ronda do Mundial de Superbike, em Cremona.

Bulega jogou em casa, e ganhou! Não sem surpresa. Afinal de contas, desde os primeiros dias da semana que Nicolo Bulega vinha avisando que Cremona era um circuito que não condizia com o seu estilo de pilotagem e que ficaria surpreendido se tivesse algum tipo de domínio ao longo do fim de semana...

Imagine-se, pois, a sensação geral, quando logo no primeiro dia de ação em pista o italiano das Ducati oficiais terminou na frente de todos, apesar de uma pista suja e 'escaldante' devido à elevada temperatura (quase 50 graus no asfalto!).

No dia seguinte, na qualificação, Bulega que vinha de duas desistências em Assen (sensor de posição da cambota) não deixou margem para dúvidas: 'pole-position' (a segunda da temporada)

com novo recorde para a pista cremonesa na categoria. Sam Lowes confirmava o bom andamento revelado nos Países Baixos, com a segunda melhor marca da Superpole, e Toprak Razgatioglu fechava a primeira fila.

Depois de três quedas na sexta feira, Bautista quedava-se pela primeira posição da segunda linha, acompanhado por Xavi Vierge (começava cedo a dar indicações de um bom fim de semana para a Honda) e Andrea Iannone. Quatro Ducati nas seis primeiras posições. No ano passado a marca italiana dominou por inteiro.

Beneficiou da ausência de Toprak (a recuperar do acidente que sofrera em Magny Cours), preencheu todos os lugares do(s) pódio(s) (à excepção de um) e Danilo Petrucci conseguiu um inusitado 'hat-trick' não permitindo veleidades a ninguém... nem a Bulega.

Um, dois, três...

A corrida 1, na tarde de sábado, mostrou que Bulega estava dominador, mas que Toprak podia dar-lhe réplica durante... algumas voltas. O turco da BMW retardou o mais possível a fuga do seu rival italiano, conseguindo, com algumas ultrapassagens musculadas, manter o italiano em respeito.

Mas depois regressam as dificuldades de tração com o desgaste dos pneus à medida que as voltas passam, e o Campeão do Mundo em título acaba por ficar sem argumentos. Bautista, correndo em 'terra de ninguém', acabou em terceiro. Iannone foi o melhor dos independentes, após má partida de Sam Lowes, Vierge levou a Honda a P5, depois de Iker ter caído quando seguia em P4... o que seria o melhor resultado da Honda este ano.

Tarde difícil para a Yamaha, com Gardner, em sexto, a ser o melhor, após queda de Andrea Locatelli – que vinha de vitória na Corrida 2 de Assen. Jonathan Rae, após 10 semanas de convalescência após a queda de Phillip Island, onde fraturou o pé esquerdo, regressou ainda longe do seu melhor.

Nem podia ser doutra forma. Foi P19. Na corrida de Superpole, na manhã de um domingo mais fresco que os dias anteriores, podia esperar-se, dado esse fato e a menor distância, que a réplica de Toprak a Bulega pudesse valer um duelo pela vitória. Mas não. Nem por sombras. E a classificação da véspera repetiu-se entre os três da frente. Lowes foi quarto e Vierge repetiu o quinto lugar.

Para a corrida 2, já restavam poucas dúvidas. A certeza de que Nicolo Bulega caminharia para a terceira vitória do fim de semana (o que acontece pela segunda vez este ano), secundado por Razgatioglu, de novo a mais de um segundo... quase dois.

Bautista obteve o seu terceiro lugar habitual, e na luta 'dos outros' Petrucci voltou a pôs as coisas no seu lugar, terminando em P4, à frente de S. Lowes, Lecuona (caíra de novo na SPR), Vierge e Locatelli. Rea, apenas P18.

No campeonato, após quatro jornadas, Nicolo Bulega e a Ducati dominam e aumentam a vantagem sobre os demais, quando para a próxima corrida, em Most, a 16, 17 e 18 de maio, deverá haver nova alteração na regra do débito de combustível para um – eventual – reequilíbrio das forças.

Todos os resultados em www.worldsbk.com //





Most: Bulega

"QUEBRA" TOPRAK

À quinta ronda do campeonato, o duelo de gigantes que o tem animado, conheceu um inesperado capítulo. Pela primeira vez, em luta direta, Bulega 'quebrou o momento' de Toprak Razgatioglu, ao vencer a Corrida 2 num sprint empolgante até à linha de meta.

O fim de semana de Most, na República Checa, começou mal para o líder do campeonato. Nicolò Bulega, que vinha de um 'hat-trick' em Cremona na jornada anterior, e que protagonizou aparatoso 'highside' na primeira sessão de treinos livres. Aliás, a manhã de sexta-feira ofereceu um festival de saídas por cima da moto como há muito não se via.

Para além do piloto oficial da Ducati - que magoou tornozelo direito e joelho esquerdo - Jonathan Rae, Andrea Locatelli, Remy Gardner e Andrea Iannone caíram provocando quatro interrupções por bandeira vermelha dessa atribulada sessão. Iannone foi o que saiu mais prejudicado, com dois dedos do pé direito fraturados e foi dado com inapto para o fim de semana.

Na Superpole, depois de já ter sido o mais veloz nos FP, Toprak Razgatioglu e a BMW começaram a confirmar o favoritismo - o turco já tinha oito vitórias no circuito checo - obtendo a pole-position para a Corrida 1 (e Superpole Race). Nicolò Bulega, condicionado fisicamente, e Danilo Petrucci fecharam a primeira fila da grelha.

Num fim de semana em que voltaram a sofrer penalizações no débito de combustível (0,5 kg/h, num total de 1 kg/h acumulado), a Ducati de Bulega e a BMW de Toprak não parecem ter impedido a continuidade da superioridade manifestada por ambos desde o início da época.

A balança, desta vez, pendia para o lado do Campeão do Mundo em título, dada a facilidade

com que, tanto com a Yamaha como com a BMW, o piloto turco conseguiu ser rápido (e vitorioso) nesta sinuosa pista de 21 curvas.

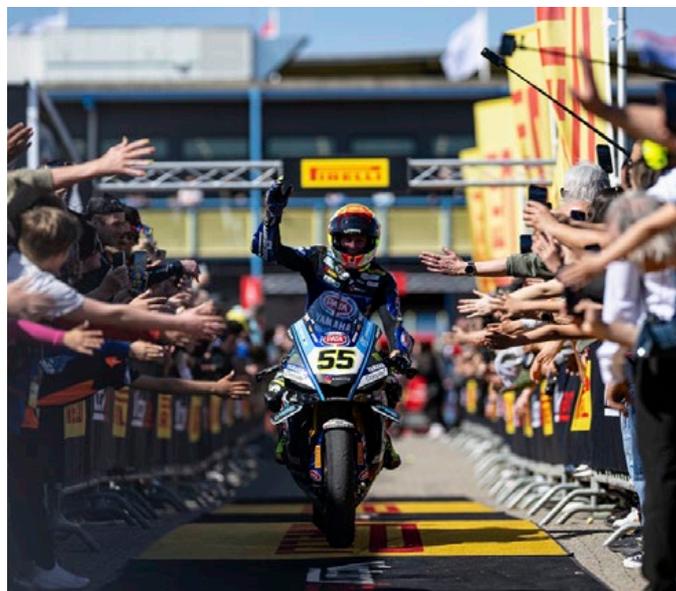
A corrida acabou a confirmar essa tendência. Bulega partiu melhor e liderou durante quatro voltas, tempo que Toprak aproveitou para estudar o seu adversário, sem nunca o deixar fugir. Tendo escolhido o momento e o local, o piloto da BMW desferiu o golpe e assumiu o comando.

Mas, saindo sempre bem da última curva do percurso e tirando proveito da melhor velocidade de ponta da moto italiana, Bulega recuperou o primeiro lugar... para voltar a perdê-lo pouco depois.

A luta entre o 'gato e o rato' terminou quando Bulega, 'queimou' a travagem no final da reta da meta, saindo em frente. Tendo perdido o contato com o seu rival, Bulega passou a limitar-se a gerir a corrida, garantindo o segundo lugar. Petrucci, que rodou praticamente sozinho durante toda a prova, acabou em P3 e Alex Lowes levou a Bimota à quarta posição.

Os quatro primeiros terminavam pela mesma ordem por que tinham saído da grelha de partida. O herói da corrida seria Alvaro Bautista. Tendo saído apenas da 10ª posição na grelha de partida, viu-se envolvido na confusão que deitou ao chão Andrea Locatelli e Michael Van Der Mark logo entre as curvas 1 e 2, e cruzou a meta no final da primeira volta apenas na 16ª posição... acabou em quarto!

A Superpole Race, numa manhã de domingo mais fresca e com a pista a ter sido visitada pela chuva durante o período das Warm Up, viu repetir-se >>>





o recital Toprak, apesar de Bulega ter repetido o 'holeshot'.

Seguiram-se Petrucci, Sam Lowes e Bautista. Jonathan Rae repetia o P10 da Corrida 1. Assim, o caminho parecia estar desanuviado para o segundo 'hat-trick' de Toprak na temporada (depois de Portimão) igualando, assim, na proeza, o seu rival italiano (Phillip Island e Cremona).

Ao vencer a Superpole Race, Razgatioglu tornava-se o terceiro piloto da história das SBK a vencer 10 corridas no mesmo circuito e apanhava Alvaro Bautista na segunda posição da lista dos maiores vencedores da categoria, com 63 triunfos (Rae tem 119).

A MELHOR DO ANO

A Corrida 2 de Most, na tarde de domingo, ofereceria um dos melhores espetáculos do ano, neste duelo intenso entre os melhores da Ducati e da BMW. O favoritismo era de Toprak, com mão e meia no 'hat-trick'... Ao apagar do semáforo Bulega voltou a partir melhor, Toprak repetiu a dose da véspera, mas desta vez Bulega não errou e manteve-se sempre a menos de um segundo do adversário.

Por essa razão, ou devido a uma problema de alimentação no 'quatro cilindros' alemão, Bulega

entrou nas duas últimas curvas, na última volta, colado à traseira da BMW e, quando esta teve uma ligeira escorregadela no momento da aceleração, o italiano 'espremeu' o V4 e venceu o sprint para a bandeira de xadrez, batendo o alemão por... 27 milésimos de segundo!

Se até aqui os domínios de um e outro tinham sido pouco ou nada contestados (Toprak sempre segundo em Cremona como Bulega fora sempre segundo em Portimão), desta vez o italiano quebrou a supremacia do rival num fim de semana que era 'seu'.

Petrucci voltou a fechar o pódio, de novo à frente de Lowes, e agora de Remy Gardner. Bautista ficou de fora, atirado ao chão logo após a partida, na curva 1 (escapara na véspera...), por Jonathan Rae. O norte-irlandês foi penalizado com uma 'long lap', e acabou P13.

No cômputo do fim de semana, Toprak somou mais pontos que o rival, mas Bulega segurou o comando, perdendo apenas 4 pontos.

A diferença é agora de 31. Todos os outros estão num campeonato à parte, com Petrucci a roubar a terceira posição a Bautista, já a 106 pontos do líder.

A próxima prova marca a chegada ao meio do calendário. Será em Misano, a 15 de junho.

Todos os resultados em worldsbk.com //



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





Moto de Brad Binder à venda por mais de 350 mil euros

A KTM RC16 DE 2023, PILOTADA POR BRAD BINDER QUANDO ESTABELECEU O NOVO RECORDE DE VELOCIDADE MÁXIMA DO MOTOGP EM MUGELLO, ATINGINDO IMPRESSIONANTES 366,1 KM/H, ESTÁ AGORA DISPONÍVEL PARA AQUISIÇÃO ATRAVÉS DA LEILOEIRA SOTHEBY'S, COM UM PREÇO INICIAL SUPERIOR A 350 MIL EUROS.

OS ENTUSIASTAS e colecionadores do mundo do MotoGP têm agora uma oportunidade única de adquirir uma peça histórica do desporto motorizado.

A KTM RC16 que levou Brad Binder a inscrever o seu nome nos livros de recordes de velocidade da categoria rainha, durante o Grande Prémio de Itália em Mugello, há dois anos, está a ser leiloada pela prestigiada Sotheby's.

A moto de competição, referente à temporada de 2023, é colocada à venda "sem reserva", mas com um preço de licitação inicial que ultrapassa os 350 mil euros.

Embora não haja confirmação oficial, especula-se que os atuais desafios financeiros enfrentados pela equipa austríaca possam estar entre os fatores que motivaram esta decisão de alienar um ativo tão significativo.

No entanto, a KTM implementou algumas salvaguardas importantes relativamente à transação. A moto, apesar de estar totalmente operacional, destina-se exclusiva-

mente a fins de exibição. O seu motor encontra-se selado e quaisquer modificações são estritamente proibidas. Adicionalmente, a KTM reserva-se o direito de vetar uma eventual revenda da moto por parte do novo proprietário.

O processo de aquisição da KTM RC16 envolve alguns procedimentos específicos. A moto será posta a funcionar na presença do comprador, garantindo a sua operacionalidade no momento da venda. Contudo, o levantamento da mesma terá de ser efetuado diretamente nas instalações da KTM Factory Racing em Munderfing, na Áustria, sendo todos os custos de transporte e entrega da responsabilidade do comprador.

Esta venda representa uma oportunidade rara de possuir uma máquina que não só competiu ao mais alto nível do motociclismo mundial, como também estabeleceu um marco de velocidade na história do MotoGP. //



cardo



INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO



DETEÇÃO
DE COLISÃO



COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE

Carmelo Ezpeleta traça futuro do MotoGP e vai continuar na liderança

EM ENTREVISTA À GPONE, CARMELO EZPELETA, CEO DA DORNA, REVELOU OS AMBICIOSOS PLANOS DE EXPANSÃO GLOBAL PARA A MOTOGP, INCLUINDO A CONFIRMAÇÃO DE UMA TEMPORADA RECORDE EM 2025 E O TÃO AGUARDADO REGRESSO DO GRANDE PRÊMIO DO BRASIL EM 2026, AO MESMO TEMPO QUE ABORDOU A SUA PRÓPRIA CONTINUIDADE NO COMANDO DA CATEGORIA RAINHA.

O MOTOGP ambiciona uma expansão contínua ao nível mundial, com a temporada de 2025 a prometer ser a mais longa da história do campeonato, com um total de 22 Grandes Prêmios. Após cancelamentos em anos anteriores, que afetaram eventos na Finlândia, Cazaquistão e Índia, este ano não estão previstas alterações no calendário, que vai incluir regressos como a República Checa e novas entradas, como é o caso da Hungria.

Carmelo Ezpeleta, CEO da Dorna, confirmou em entrevista à GPOne que o Campeonato do Mundo vai visitar a Hungria, conforme planeado, no final de agosto. Esta garantia surge após as últimas inspeções terem mostrado que os trabalhos preparatórios no novo circuito de Balaton Park estão a avançar a bom ritmo. "Salvo circunstâncias imprevistas, todos os GPs programados serão realizados este ano, não tenho dúvidas quanto a isso", afirmou o chefe espanhol. "Tudo está a correr como planeado na Hungria. A nossa equipa já esteve lá e os trabalhos serão concluídos a tempo. Não estamos preocupados, especialmente porque o Campeonato Mundial de Superbike também estará lá no último fim de semana de julho", acrescentou.

Mas a Hungria não é o único desafio do MotoGP para os próximos anos. Em 2026, o Grande Prêmio do Brasil está de volta ao calendário, após mais de duas décadas de ausência no país latino-americano. A prova tem lugar no circuito de Goiânia. "A visita ao Brasil para 2026 é fixa, não há margem para discussão. Não é necessário fazer grandes mudanças na pista, mas as instalações serão completamente renovadas. Fizemos a apresentação em março com o governo do estado brasileiro de Goiás", explicou Ezpeleta sobre as alterações previstas para a pista que leva o nome de Ayrton Senna.

Além do Brasil, a incógnita paira sobre quando o MotoGP fará finalmente a sua incursão na Arábia Saudita,



um território já explorado por outras categorias do automobilismo, como a Fórmula 1 e a Fórmula E. Embora as duas rodas tenham sido pioneiras no Catar, as motos não podem visitar uma pista tão perigosa quanto a de Jeddah, palco da F1.

O país asiático está a construir uma nova pista em Qiddiya, desenhada pelo ex-piloto Alex Wurz, que deverá acolher uma prova em 2028, com os organizadores a manifestarem claramente o desejo de receber também a MotoGP.

O CEO catalão também abordou a sua própria continuidade aos comandos da Dorna Sports. Aos 78 anos, e apesar da especulação sobre possíveis substitutos como Massimo Rivola (CEO da Aprilia) e Stefano Domenicali (CEO da F1, da Liberty Media, que está em processo de compra da Dorna), Ezpeleta pretende manter-se no cargo. "Se me mantiver saudável, gostaria de continuar por mais dois ou três anos. Esse é o meu plano e a minha visão. Sinto-me confortável e bem na minha posição e ganhei muita experiência. Sem um emprego, eu iria desmoronar", confessou. //



Campeonato Mundial de Supercross afinal não acontece em Londres

OS ORGANIZADORES DO CAMPEONATO MUNDIAL DE SUPERCROSS FIM CONFIRMARAM UMA ALTERAÇÃO NO CALENDÁRIO DE 2025, COM LONDRES A DEIXAR DE SER A ANFITRIÃ DA ETAPA DE ABERTURA DA TEMPORADA.

O ESTÁDIO de Londres deveria acolher o seu primeiro evento do Campeonato Mundial de Supercross, o que também representaria a estreia da modalidade na capital britânica. No entanto, a incapacidade de cumprir os "requisitos base" levou ao cancelamento da etapa londrina.

Após rondas anteriores em Cardiff e Birmingham (em 2022 e 2023, respetivamente), o campeonato mantém a intenção de regressar ao Reino Unido no futuro, mas tal não acontecerá em 2025. Tom Burwell, CEO do World Supercross, expressou a sua decepção em declarações à imprensa internacional: "Perder Londres este ano é um duro golpe. Os fãs do Reino Unido têm sido excecionais, e sabemos a enorme expectativa que havia sobre do evento. Esgotámos todas as opções para o viabilizar, mas, em última análise, circunstâncias que não controlamos no estádio tornaram impossível a realização do evento".

Apesar do revés, Burwell mostrou-se otimista em relação ao futuro: "Estamos super entusiasmados em anunciar o calendário completo e o que está por vir. A temporada de 2025 está destinada a ser a nossa

maior até agora. Com palcos de classe mundial e fãs apaixonados em todo o mundo, estamos a dar outro passo ousado na nossa jornada, enquanto continuamos a expandir o campeonato numa escala global".

O cancelamento da etapa de Londres reduz para dois o número de palcos totalmente novos a receberem uma corrida do Campeonato Mundial de Supercross em 2025: Buenos Aires e Cidade do Cabo, que se mantêm agendadas conforme o planeado. A estas duas cidades junta-se agora um fim de semana de corridas na Gold Coast, na Austrália, como eventos confirmados para 2025.

Embora a ausência de Londres possa resultar numa diminuição da audiência no Reino Unido, a organização prevê o seu maior ano de sempre, após já ter confirmado números recorde em 2024. A média de telespectadores por corrida aumentou uns impressionantes 73%, enquanto a temporada de 2024 registou um aumento total de 151% em relação ao ano anterior. Mais detalhes, incluindo o calendário completo e informações sobre bilhetes, serão anunciados em breve, de acordo com a organização. //



H-D e MotoGP anunciam novo campeonato internacional para 2026

O NOVO CAMPEONATO HARLEY-DAVIDSON DECORRERÁ EM SEIS FINS DE SEMANA DE MOTOGP, COM DOZE PROVAS EM DUAS CORRIDAS POR RONDA.

A HARLEY-DAVIDSON e o MotoGP estão a lançar um novo campeonato que irá ser disputado em motos da Harley-Davidson, com estreia em 2026.

A competição de doze provas decorrerá em seis fins de semana de Grandes Prémios na Europa e América do Norte, com os pilotos a competirem em motos Harley-Davidson Road Glide race-prepared, em duas corridas por ronda.

As máquinas - modelos Bagger concebidos pela Harley-Davidson Factory Racing e construídos especificamente para competição, pesam aproximadamente 280 quilogramas e os seus motores debitam mais de 200 cavalos de potência e 245 Nm de binário bruto, o que lhes permite atingir velocidades de mais de 300 quilómetros por hora.

Cada uma das motos será idêntica, garantindo uma competição renhida, numa grelha que se prevê seja composta por seis a oito equipas, cada uma com dois pilotos, e todas apoiadas pela Harley-Davidson Factory Racing.

Este é um novo e ousado passo para as ambições

globais da Harley-Davidson em competições. A marca de Milwaukee tem muitos pergaminhos em performance on e off road desde a sua fundação, há mais de 120 anos. Mais recentemente demonstrou essa performance através das provas no MotoAmerica Mission King of the Baggers e através de produtos diferenciados virados para a performance, como as novas motos CVO RR e a fabulosa e exclusiva CVO Road Glide ST.

Jochen Zeitz, Presidente e CEO, da Harley-Davidson, comentou: “ A performance que demonstrámos no MotoAmerica teve repercussão entre os motociclistas e os fãs da marca, e sabemos que estão ansiosos por mais. Com este novo campeonato, estamos entusiasmados por trazer uma nova forma de competição para o palco mundial. Este não é apenas um novo e ousado capítulo para a nossa marca, que celebra a nossa herança à medida que avançamos para o futuro. Irá também acrescentar um espetáculo incrível ao maior evento de motociclismo do mundo (o MotoGP)”. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R E-CLUTCH | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Motociclistas contra motociclistas. Como chegámos aqui?

Hoje, conduzir uma moto é um desporto radical urbano. Para mim sempre foi libertador. Um prazer. Mesmo na rotina do dia-a-dia. Hoje, parece mais um exercício de sobrevivência.

A estrada virou selva, e não estou a exagerar.

Nos últimos tempos, não passa um único dia em que não haja um susto, veja toques constantes nos retrovisores, razias que me fazem, batidas, no meu espelho e na traseira da minha moto, ultrapassagens pela esquerda, pela direita (ou pelas duas ao mesmo tempo).

Há umas semanas abrandei numa rotunda, onde já estava um carro. Ultrapassaram-me duas motos em simultâneo, uma por cada lado. Quase chocaram entre elas, quase bateram no carro.

E há poucos dias fui ultrapassada por outra moto enquanto circulava entre os carros, num espaço onde mal cabia a minha.

Portanto, se antes tínhamos de estar atentos aos carros (por várias razões), agora temos de estar atentos a tudo e a todos, especialmente aos motociclistas.

E aqui, desculpem-me a franqueza, mas grande parte do caos urbano vem das motos de entrega.

A pressão dos prazos, os ritmos absurdos, a falta de formação... ou simplesmente a ausência de respeito. Tenho o maior respeito por quem trabalha, mas nenhum respeito por quem é totalmente inconsciente.

Não são todos. Mas são demasiados.

Entre carros e motos sempre houve tensão. Mas agora, entre motos, está a nascer uma falta de respeito que antes não existia.

E isso entristece-me.

O prazer de conduzir está a dar lugar à tensão constante, aos gritos, às buzinas, aos sustos, aos acidentes.

E agora que o sol voltou e surgem os motociclistas sazonais, o número de motos na estrada dispara.

E, portanto, em jeito de desabafo, deixo a pergunta:

Quando é que andar de moto deixou de ser um prazer... para passar a ser um stress?

Boas curvas... com cuidados redobrados //



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.**

