



## APRILIA TUONO V4

### TESTE

HONDA  
FORZA 750



### » TESTE

MOTO GUZZI V7 SPORT

### » NOSTALGIA

NORTON DOMINATOR 88

### » HISTÓRIA

“SMOKEY” JOE PETRALI

### » 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*

## O culto das motos

Um dos aspectos que mais me fascina nas motos é a diversidade de interesses que recai sobre elas.

Se para uns elas são um estilo de vida, para outros são um instrumento de trabalho. Se para alguns são uma questão de transporte, para outros são um objeto de culto. Alguns há para quem são uma paixão, havendo outros para quem são apenas um pretexto de convívio. Uns gostam do aspecto mecânico e outros apenas querem desfrutar da sua estética. Muitos vão de viagem, outros vão de passeio e outros apenas as colecionam. Uns vão com elas para o mato, outros só as usam em autoestrada, e alguns apenas as usam em circuito fechado. Há aqueles que as tratam como se fossem bonecas de criança, apinhando-as de gadgets completamente irrelevantes, e há aqueles que as tratam

como se fossem naves interplanetárias, carregadas de tecnologia de relevância discutível.

Uns gostam de motos antigas, outros preferem o último grito da tecnologia. Uns querem conforto, outros querem potência. E depois ainda existe quem esteja satisfeito com a sua, enquanto outros nunca encontraram aquela que os conseguisse cativar.

As motos variam frequentemente entre motivo de conversa e terapêutica de fim-de-semana. Estão na origem acesas discussões sobre qual a melhor marca, qual a melhor tipologia ou arquitetura de motor.

Há puristas, há ingênuos, há especialistas. Há quem as deteste e quem não possa viver sem elas! Para mim, das motos, o que gosto mesmo é: andar nelas! //

**8** MOTO NEWS

## APRESENTAÇÃO

- 36** ROYAL ENFIELD GUERRILLA
- 38** VESPA OFFICINA 8
- 42** SYM ADX TG 400
- 44** GAMA HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL CRUISERS

## TESTE

- 54** APRILIA TUONO V4
- 62** HONDA FORZA 750
- 70** MOTO GUZZI V7 SPORT

## NOSTALGIA

- 96** NORTON DOMINATOR 88

## HISTÓRIA

- 102** "SMOKEY" JOE PETRALI

## ENTREVISTA

- 106** MARKUS FLASCH CEO DA BMW MOTORRAD

## DESPORTO

- 118** MOTOGP
- 124** MUNDIAL DE SBK
- 128** SPORTNEWS

## CRÔNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: O CULTO DAS MOTOS
- 6** VITOR SOUSA: 'PACOTÃO' OU 'PACOTINHO'?
- 52** ADELINA GRAÇA: PARA LÁ DO BÔSFORO 2025
- 136** TOM VITOÍN: ÀS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 138** SUSANA ESTEVES: 1 SEMANA. 1 PRAIA POR DIA. 2 PAÍSES. E UMA MOTO.





**BMW  
MOTORRAD**

**5** ANOS  
GARANTIA



# BMW S 1000 RR TÃO RÁPIDA QUANTO SOA.

**OFERTA DA PONTEIRA DE ESCAPE AKRAPOVIČ**



O silenciador desportivo Akrapovič permite-te personalizar a tua BMW S 1000 RR, conferindo-lhe um aspeto ainda mais desportivo e um som mais cativante. E não é tudo: o silenciador Akrapovič permite-lhe também ganhar potência e binário, reduzindo o peso da moto. Sabe mais no teu Concessionário BMW Motorrad.

CAMPANHA VÁLIDA DE 01.07.2025 A 30.09.2025, NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR E LIMITADA AO STOCK EXISTENTE.

**MAKE LIFE A RIDE\***

**bmw-motorrad.pt**

\* A tua vida é uma viagem.



Vitor Sousa  
Jornalista

## ‘Pacotão’ ou ‘pacotinho’?

**N**um artigo de opinião recentemente publicado no nosso confrade MotoJornal, o deputado Miguel Santos do PSD - que, com o seu parceiro de bancada Gonçalo Lage, foi a face visível da mais recente ‘ofensiva’ motociclística no Parlamento - garantiu que o ‘Pacotão’ de medidas de melhoramento da vida dos motociclistas estava vivo e recomendava-se, apesar da interrupção da anterior legislação.

Recordava na mesma ocasião que o primeiro objectivo estava realizado com o cancelamento do arranque das inspeções periódicas aos motociclistas, medida que todos aplaudimos (alguns com indisfarçável, mas pouco justificada, euforia...), embora - como anteriormente defendi neste mesmo espaço - as inspeções periódicas fossem o menor dos nossos problemas... refletem, no final de cada ano (para aqueles que estivessem sujeitos à mesma) uma poupança de 18,45€ (!!!) - menos que uma viagem Lisboa-Porto ou Lisboa-Algarve por auto-estrada, sendo que o próprio setor estava dividido, com a maioria a favor das inspeções.

Foi também aprovado, recorda o articulista, a circulação universal nas faixas BUS (o que, na prática, já acontecia, mas felizmente ficou legislado), as caixas de segurança junto aos semáforos (em Lisboa só vejo as do Medina, criadas para as bicicletas...) e o mínimo de 5% de lugares de estacionamento nas ruas e avenidas (medida que, suponho, ainda esteja para ser aplicada na prática, mas compreendo que leve tempo...). Tudo isto, em 3 meses, enaltece Miguel Santos e, cito: “Cumprimos, aconteceu, é inquestionável!” É mesmo. E obrigado por isso.

No entanto, reconhece Miguel Santos “falta um desígnio grande”. Nesse “desígnio” estão incluídas duas medidas que impactam na vida dos motociclistas como nenhuma outra - e incomparavelmente mais que as referidas inspeções. Refiro, claro, a tabela do IUC e a classe dedicada nas portagens. A primeira, para quem tiver uma moto de cilindrada superior a 750cc, ‘arruma’ logo o preço das inspeções em sete vezes e meia! A segunda é só a maior, mais descarada e impune discriminação que se faz neste país a quem anda de moto. Continuo a achar que este tema roça a inconstitucionalidade...

Ora, sobre o assunto Miguel Santos que não esquece o compromisso que tem com a comunidade motociclística reconhece que são “medidas difíceis de alcançar”, mas que está pronto para a luta e que, em relação ao IUC, há esperança com a entrada em vigor do próximo orçamento de estado, a 1 de janeiro de 2026. Em relação às portagens... silêncio absoluto.

Eu compreendo a delicadeza do tema. É mexer com muitos interesses instalados e com a faturação de empresas privadas que chocam com os interesses públicos. Lá por volta de 1992 ou 1993... há uns tempos, portanto... entrevistei um técnico superior da BRISA que me explicou ser esse - a implementação de uma classe de portagem para as motos -, essencialmente, um problema técnico mas que estava em vias de resolução...

Conforta-me as últimas palavras de Miguel Santos: “estamos para ficar e não nos deixamos demover. Vamos vencer!”

Pronto, fico mais descansado. Agora resta esperar para ver se o “pacotão” não é, afinal, nada mais que um ‘pacotinho’. //

MOTO GUZZI  
**V100**  
*Mandello*

**2000€ DESCONTO DIRETO**



  
**MOTO GUZZI®**



## Uma interpretação única da Ducati Panigale V4 Tricolore Italia

A DUCATI CONTINUA SUA JORNADA NO MUNDO DA ARTE COM UM NOVO CAPÍTULO ASSINADO PELO ARTISTA ITALIANO ANDREA CRESPI.

**ESTE** é um projeto que nasce de uma visão partilhada: para a Ducati, o amor pela beleza que sempre foi parte integrante do seu ADN, um valor que toma forma em motos capazes de combinar tecnologia e beleza e que casa naturalmente com a linguagem universal da arte. É neste espaço de encontro que se forma a colaboração com Crespi, um artista capaz de traduzir a essência da moto num trabalho visual de grande impacto.

Esta obra foi inspirada na Panigale V4 Tricolore Italia, uma moto para colecionadores, numerada e de edição limitada de apenas 163 unidades apresentada em março passado no Ministério das Empresas e Made in Italy. Um modelo que celebra a cor Azzurro dos equipamentos das equipas desportivas nacionais italianas, a mesma cor com que a Ducati conquistou o primeiro e segundo lugar no Grande Prémio de

Mugello em 2024.

Feita sobre tela na escala de 1:1, a obra destaca-se por um sofisticado entrelaçamento de linhas azuis, uma cor evocativa que lembra a pintura original da Panigale V4 Tricolore Italia. As linhas fluidas e nunca cruzadas criam uma ilusão de ótica que inspira movimento e profundidade, projetando a percepção da velocidade para uma nova e envolvente dimensão artística.

Desta obra resulta uma série limitada de 163 litografias, reservadas aos entusiastas que escolheram a Panigale V4 Tricolore Italia. Cada litografia, numerada e assinada por Crespi, tem o mesmo número do modelo da moto a que está combinada, para sublinhar a sua singularidade e exclusividade.

Protagonista de um momento especial que teve lugar na sexta-feira, 13 de junho de 2025, na sede da

Ducati, em Borgo Panigale, Andrea Crespi é um dos protagonistas artísticos italianos emergentes da nova geração, com obras, expostas em locais de prestígio como a Trienal de Milão, o Museu de Arte CAFA em Pequim, Times Square em Nova Iorque e na Art Dubai, que criam ilusões de ótica em telas onde linhas e formas se fundem e se transformam, revelando o assunto sempre de uma nova perspectiva, dependendo do ponto de vista e do ângulo de observação, seja a olho nu ou na lente de uma câmara.

Uma abordagem que, em diálogo com a Ducati, destaca valores partilhados: atenção ao detalhe, investigação estética, equilíbrio entre tradição e inovação e uma visão do movimento como uma experiência autêntica e emocional, em que a tecnologia amplifica a percepção.

O trabalho de Andrea Crespi passará a fazer parte da coleção privada de Borgo Panigale apoiada pela Fondazione Ducati, juntamente com as obras vencedoras do Prémio Officina Arte Ducati selecionadas durante a Arte Fiera: "Ossicodone 2", de Alberto Tadiello, e "Há tanto que podemos aprender com o sol", de Marinella Senatore.

De facto, através da Fondazione Ducati, o fabricante de motos apoia projetos artísticos que personificam a sua constante procura pela beleza, celebrando a criatividade, a cultura do know-how e a excelência italiana.

A partir de julho, o trabalho de Crespi estará em exposição no Museu da Ducati, como parte de uma exposição temporária. //



**Puig**  
Hi-Tech Parts

**NOVO**

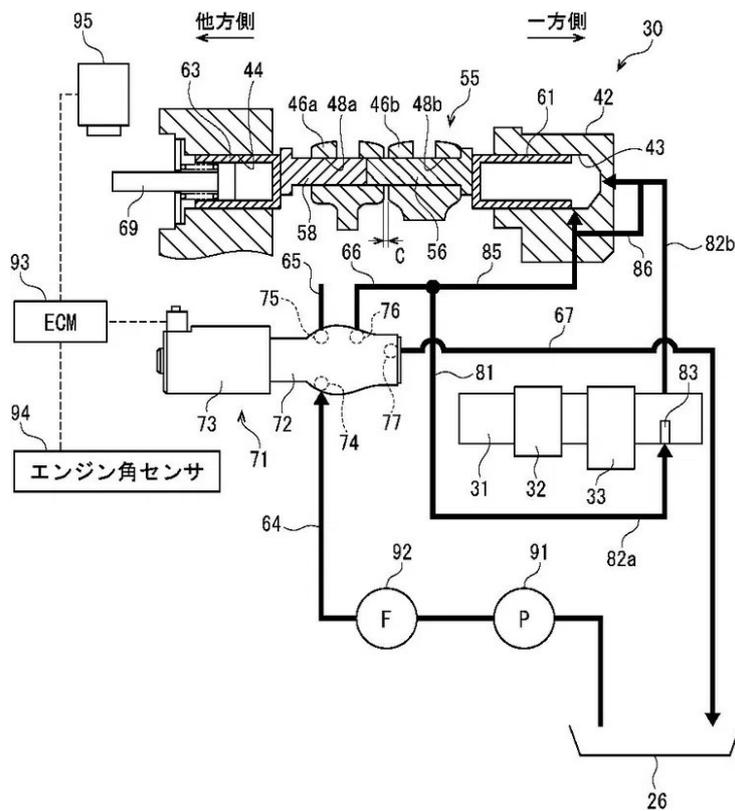
Spoiler Frontal Downforce

PRETO MATE  CARBONO

Porque até a performance merece um bom Bigode

Multimoto

multimoto.pt info@multimoto.pt



## Suzuki regista patente para motor de baixa cilindrada com abertura variável de válvulas (VVT)

CONTINUAMOS A ASSISTIR A INVESTIMENTOS E DESENVOLVIMENTOS NOS MOTORES A COMBUSTÃO, MESMO QUANDO NA EUROPA SE APONTA PARA O FIM DESSE TIPO DE MOTORES DURANTE A PRÓXIMA DÉCADA. UMA DAS MARCAS QUE CONTINUA A QUERER INOVAR É A SUZUKI COM UM PEQUENO MOTOR COM ABERTURA VARIÁVEL DE VÁLVULAS (VVT).

**A TECNOLOGIA** já existe em várias motos no nosso mercado, pelo que não é, de forma alguma, uma inovação, mas vem mostrar que o gigante de Hamatsu continua a apostar nos motores alimentados a combustíveis fósseis.

Aliás, a tecnologia já é usada em motos há várias décadas, mas agora a Suzuki quer fazer o seu uso em motos de cilindrada mais baixa e, desse modo, conseguir melhores consumos e emissões, sem penalizar a performance, muito pelo contrário, tal como refere a publicação britânica Visor Down.

A marca nipónica pretende fazer algo bastante ambicioso e logo em pequenos motores de 125 e 250 cc, a 4 tempos, 4 válvulas e com uma única árvore de cames: um atuador hidráulico que ajusta a elevação e a duração da abertura das válvulas de forma completamente automática e variável ao longo da rotação do motor.

Não são ainda conhecidos muitos detalhes, mas pode ser uma informação relevante, mais ainda quando sabemos que conseguir melhorar a performance sem aumentar as emissões pode ser conjugar o melhor de dois mundos.//

**Kawasaki**

**GOOD  
TIMES**

**0% JUROS | 60 MESES  
0€ ENTRADA | TAEG 2.5%**

**VÁLIDO PARA TODA GAMA**



**VERSYS  
650**

**POR APENAS 147,83€/MÊS**

**0% JUROS | ENTRADA 0,00€ | PRAZO 60 MESES | TAEG 2,5%**

**MTIC 9.400,91€ | TAN 0.000% | VALOR FINANCIADO 8.870,00€**

Exemplo para um contrato de crédito VERSYS 650 a 60 meses. PRVP de 8.870,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 8.870,00€, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 147,83€. Taxa Fixa. TAN TAEG 2,5%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.400,91€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 156,11€. Campanha válida até 31/8/2025. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. registado no Banco de Portugal sob o nº 0800. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. 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. O PRVP não inclui despesas de documentação, IUC, ISV e despesas de transporte.

Para mais informações visite [campanha.kawasakiportugal.pt/](http://campanha.kawasakiportugal.pt/)

📍 /kawasakiportugal ou 📱 /kawasaki.pt

 Multimoto

**Kawasaki**  
Let the Good Times Roll



## Ducati inicia produção da Desmo450 MX, a primeira motocross da marca

A DUCATI MARCOU UM MOMENTO HISTÓRICO COM O INÍCIO DA PRODUÇÃO DA DESMO450 MX, A SUA PRIMEIRA MOTO DE MOTOCROSS, NA FÁBRICA DE BORGIO PANIGALE. O LANÇAMENTO FOI CELEBRADO COM A PRESENÇA DE PILOTOS COMO TONY CAIROLI E ALESSANDRO LUPINO, QUE CONTRIBUÍRAM PARA O DESENVOLVIMENTO DA MOTO, JÁ VENCEDORA NO CAMPEONATO ITALIANO.

A **DESMO450 MX** nasceu para revolucionar o off-road, combinando o DNA Ducati de alta performance com tecnologia inovadora. Desenvolvida para ser leve, potente e fiável, a moto promete amplificar as capacidades de pilotos profissionais e amadores, graças ao seu motor monocilíndrico 449.6 cc com distribuição Desmodrómica e um chassis de alumínio ultrarresistente.

A Desmo450 MX também representa algo de novo

no segmento em termos de eletrónica: é a primeira moto de motocross do mundo equipada com um Controlo de Tração capaz de definir com precisão a derrapagem real da roda traseira e de identificar as fases de condução em que não deve entrar em ação para não limitar o desempenho da moto.

### Destaques técnicos:

Motor Desmodrómico: Entrega de potência linear,

com binário em baixas e médias rotações;

Electrónica Avançada: Primeira motocross do mundo com Traction Control inteligente, que ajusta o controlo de tração sem limitar a performance;

Componentes de Competição: Opções do catálogo Ducati Performance, incluindo escapes Akrapovič, pinças de travão Brembo Racing e peças em fibra de carbono.

Claudio Domenicali, CEO da Ducati, destacou, em nota enviada à imprensa internacional, a ligação entre a competição e a produção em série: "A Desmo450 MX é uma moto fácil e de alta performance, criada por apaixonados do off-road dentro da Ducati".

A moto deve chegar aos concessionários europeus em junho de 2025, com expansão para a América do Norte em julho e depois para o resto do mundo. //



# 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



## Honda Custom GB350S em destaque no Wheels & Waves 2025

A HONDA VOLTA A MARCAR PRESENÇA NO FESTIVAL WHEELS & WAVES EM BIARRITZ COM O PROJETO HONDACUSTOMS.COM, DESTA VEZ CENTRADO NA NOVÍSSIMA GB350S. ONZE MOTOS PERSONALIZADAS POR CONSTRUTORES DE SETE PAÍSES EUROPEUS ESTARÃO EM EXPOSIÇÃO, COM VOTAÇÃO ONLINE PARA ELEGER A MELHOR CRIAÇÃO.

**PELO** sexto ano consecutivo, a Honda desafia construtores europeus a reinterpretar um dos seus modelos, desta vez a GB350S, uma moto retro monocilíndrica que combina clássico e moderno.

As onze propostas, provenientes de Portugal, Espanha, França, Itália, Reino Unido, Suíça e Alemanha, estiveram em exibição no festival de 11 a 15 de junho, com votação agora a decorrer no site hondacustoms.com até ao final do verão.

### Eis as participantes de 2025:

- The Rocket Lion - Honda Motor Center León: Espanha: Uma "declaração de amor" do concessionário Honda Motor Center Leon a todos os modelos clássicos café

racers, a Rocket Lion incorpora a reconhecida qualidade de construção da Honda, a atenção ao detalhe e o toque inteligente do seu longo e ilustre passado. A Rocket Lion utiliza uma carenagem frontal modificada e um para-brisas de uma RC181, em conjunto com uma carenagem traseira personalizada que lhe dão um perfil lateral e uma silhueta única.

- Clubman TT - Mallorca Motos: Espanha: Inspirada num período anterior dos desportos motorizados de competição, a Clubman TT é a proposta da Mallorca Motos. O concessionário espanhol inspirou-se na estética dos anos 60/70 da GB350S e no movimento das motos street racer dos anos 70, com os seus avanços tipo "meio-guiador" e

o banco encurtado com "corcunda" atrás, para baixar a silhueta da moto. O escape preto estilo "shotgun" amplifica o som do monocilíndrico e aumenta o estilo.

- Miranda - Honda Motorsport Las Rozas: Espanha: Um tributo ao espírito rebelde e livre das motos vintage, a Miranda (que recebeu o nome da filha de sete anos da líder do projeto) é um exercício de equilíbrio elegante e bem conseguido entre estética, funcionalidade e personalidade. Concebida por uma equipa totalmente de mulheres da Honda Motorsport Las Rozas, a Miranda tem uma série de toques que melhoram a silhueta original.

- MBX350 - Servihonda Málaga: Espanha: A MBX350 da Servihonda Málaga dá uma forma única à competição. Centrando-se numa década completamente diferente, o visual da MBX350 é definido pelo seu estilo quadrado e pela pintura icónica que evoca memórias da MBX80 produzida em Espanha nos anos 80. Para garantir um fac-símile quase perfeito da MBX80, as peças históricas foram adaptadas e modificadas para se adaptarem ao novo quadro e darem um nível de ajuste e acabamento quase de "fábrica" de uma moto de corridas de outrora.

- Mia - TubaisMoto: Portugal: A Mia, a proposta do concessionário português TubaisMoto, é uma participante de inspiração café racer para o evento Hondacustoms de 2025. A carenagem frontal direita e o para-brisas old school são puro motorsports dos anos 60, com o chassis preto a complementar na perfeição as tampas com a clássica combinação de cores HRC: vermelho, branco e azul.

- Okira - Ruleshaker: França: E se as peças esquecidas do passado pudessem inspirar o estilo do amanhã? Concebida e estilizada por Freaky Debbie (Déborah Amaral, uma designer de moda parisiense especializada em upcycling) e preparada por Ruleshaker, a ideia subjacente à Okira foi criar uma moto única, e um conjunto de vestuário a condizer usando peças que não se venderam ou artigos de provas anteriores. Isto resultou numa obra de arte que pode ser conduzida.

- Silver Bullet - Farnham Honda: RU: A Silver Bullet é, sem dúvida, uma versão clássica do verdadeiro estilo café racer britânico e, desde a carenagem afunilada frontal, passando pelo depósito de acabamento em alumínio e terminando no banco único e esbelto, transpira estilo e intenção.

- FTR350 - Vertu Honda: RU: A FTR350 é uma interpretação da GB350S que, tal como o seu nome sugere, se inspira nas corridas Flat Track, com uma estética minimalista e um foco nas performances, maneabilidade e

sonoridade. A coroar o visual minimalista está um novo banco ascendente que continua até encontrar a curvatura suave do depósito de combustível; o farol é aqui substituído pela tradicional placa com o número. Com a sua pintura vermelha personalizada, pontilhada por grafismos brancos, pretos e azuis, a estética da moto é uma proposta racer clássica.

- Swiss Wing - Pellicari Design: Suíça: A Swiss Wing é uma criação única nascida da colaboração entre a Honda Moto Switzerland e a Pellicari Design, e é inspirada na aeronáutica. As modificações incluem rodas completas exclusivas, aberturas de ventilação, rebites, tubagens e parafusos - o logótipo grande Honda Wing no depósito é muito esbelto - tudo emprestado do mundo da aviação.

- Hachimaan - MAAN Motocicli Audaci: Itália: Os vencedores da edição de 2022, a MAAN Motocicil, sediada na Sardenha, estão de volta com uma versão verdadeiramente única da GB350S. Batizada com o nome do deus xintoísta da guerra, a Hachimaan representa esse espírito de luta e adota um estilo nipónico bobber para um exercício de simplicidade complexa.

- GRAND (B)RIX Sporty Bike - Alemanha: A participante alemã, a GRAND (B)RIX, é uma proposta inspirada nas road racers e nas café racers, com acabamentos de combinação clássica de cores. Subtilmente modificada, a moto tem uma forquilha num novo ângulo que, por sua vez, baixou a frente, aumentando a inclinação geral da moto e dando-lhe uma postura mais desportiva e determinada.

### Votação e Prémio

O público poderá votar na sua favorita no site [hondacustoms.com](https://hondacustoms.com), disponível em seis línguas. O vencedor será anunciado no final do verão, seguindo o sucesso das edições anteriores, que já consagraram modelos como a Africa Four CRF1000R (2020) e a Furiosa (2023).

Esta iniciativa reforça o compromisso da Honda com a cultura custom, celebrando a criatividade e a paixão pelas duas rodas. //





## Zeno Motorcycles quer revolucionar o mercado com o modelo Emara

AO CONTRÁRIO DO QUE TEM SUCEDIDO NO MUNDO AUTOMÓVEL, A PENETRAÇÃO DE MOTOS ELÉTRICAS (EV) TEM SIDO BASTANTE MAIS TÍMIDA QUE O PREVISTO, MAS A INDIANA ZENO MOTORCYLES QUER MUDAR ISSO, COMEÇANDO A MUDANÇA COM A SUA EMARA.

**NESTA** fase a marca apenas pretende que a sua SUEM - Sport Utility Electric Motorcycle, seja disruptiva ao nível do mercado indiano, mas o objetivo é bastante mais ambicioso e numa fase posterior está previsto que a Emara, e outros modelos futuros da marca, possam vir a afirmar-se globalmente.

De acordo com a informação conhecida este modelo já pode ser adquirido na Índia por cerca de P64,000 (64.000 Rupias, ou seja, menos de 700€, na modalidade de aluguer de bateria) e vem com um conjunto de características que podem ser um importante apoio para lhe garantir sucesso. Além disso, a Índia já tem mais ofertas de motos elétricas no mercado, o que reforça que pode mesmo vir a ter sucesso.

### Principais destaques da Emara

Logo para começar, por detrás do projeto está um nome sonante: Michael Spencer, antigo alto quadro da Tesla e que pretende contribuir para que a Emara se torne uma escolha incontornável nas motos elétricas, sem ter de dar cabo do orçamento de cada um, aquando da compra!

Isso ajuda a explicar porque se destina, nesta fase, apenas ao mercado doméstico e o preço atrativo e o carácter utilitário são apenas um dos seus atributos, mas vejamos mais alguns:

Utilização versátil e formato trail, sendo capaz de se adaptar a diferentes perfis de utilizadores. Capacidade para transportar carga até 250 kg. Bateria de série, que pode ser trocada, de 4 kWh e motor de 8 kW (10,7 cv). Autonomia de cerca de 100 km, para uma velocidade máxima próxima dos 100 km/h. Carregamento rápido, em menos de duas horas, em casa sobe para 5 a 6 horas. Quatro modos de condução, permitindo escolher entre poupança ou performance. Desenho modular, que permite reduzir custos e adaptar módulos, por exemplo de carga. Preços a rondar os 1.500 dólares, ou seja, algo como 1.400€. Resta-nos aguardar para saber se chega até nós e a que preços, tendo presente que a marca já está a desenvolver também uma versão mais aventureira, a Emara ADV.

Mais informações podem ser obtidas no site da Zeno. //

# Rockster 410

Os cenários mudam, a essência permanece.



Tua por 5.199€\*

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

 **macbor**  
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER 410

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA 

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



## Norton aposta em motocicletas de média cilindrada

A ICÓNICA MARCA BRITÂNICA NORTON MOTORCYCLES, AGORA SOB A ALÇADA DA GIGANTE INDIANA TVS, PREPARA-SE PARA UM REGRESSO ESTRATÉGICO AO MERCADO, FOCANDO-SE NO SEGMENTO DAS MOTOS DE MÉDIA CILINDRADA. ESTA APOSTA VISA RESPONDER À CRESCENTE PROCURA POR MÁQUINAS VERSÁTEIS E ACESSÍVEIS, MARCANDO UMA NOVA ERA PARA A HISTÓRICA DA MARCA.

**As motos** de média cilindrada há muito que deixaram de ser vistas como meras motos para iniciantes. Atualmente, máquinas como as da série Honda CB500 ou as mais recentes Royal Enfield Himalayan 450, CFMoto Ibex 450 e KTM 390 Adventure, demonstram que não é preciso grande potência para uma grande aventura, combinando tecnologia avançada, versatilidade e um custo-benefício atrativo. Este cenário de mercado em transformação é precisamente o que a Norton, com

o apoio da TVS, pretende capitalizar.

Após adquirir a Norton em 2020, a TVS tem trabalhado arduamente nos bastidores, focando-se em resolver os problemas deixados pela gestão anterior e refinar a linha de produtos. Agora, as coisas estão finalmente a encaixar-se. Antes do final de 2025, a Norton fará o seu lançamento oficial na Índia, e não apenas com modelos de luxo para colecionadores. A aposta é em motos de produção em massa, desenhadas para alcançar volumes de vendas significativos.

Na base desta estratégia vai estar um motor bicilíndrico de 450cc, codesenvolvido pela BMW e TVS.

A Royal Enfield já provou que uma marca britânica com herança pode florescer sob propriedade indiana, com os seus modelos de 650cc a tornarem-se sucessos globais. A TVS e a Norton estão claramente a seguir de perto este modelo de sucesso. A TVS possui a capacidade de fabrico em larga escala, o conhecimento de engenharia (fruto da sua longa parceria com a BMW) e agora, uma marca lendária como a Norton com um apelo global.

Se a TVS conseguir acertar no produto, na estratégia de preços e na distribuição, a Norton poderá transitar de um mercado de nicho para se tornar num player relevante no segmento de média cilindrada. A emoção dos motociclistas já não se prende apenas com os números máximos de potência; procuram-se máquinas leves, versáteis e com carácter, que sejam acessíveis, fáceis de usar e que ainda proporcionem um sorriso a cada aceleração. A nova classe de 450cc promete exatamente isso, e para a Norton e TVS, este pode ser o início de algo muito grande, impulsionado por algo surpreendentemente compacto. //



*The Power you need...*



**MAX** IMA PERFORMANCE





## MV Agusta anuncia novo modelo após separação da KTM: "É o reinício de que a marca precisava"

APÓS A SAÍDA OFICIAL DO GRUPO KTM, A MV AGUSTA AVANÇA COM UM NOVO MODELO DESENVOLVIDO EM VARESE, REFORÇANDO A SUA INDEPENDÊNCIA SOB O CONTROLO DA FAMÍLIA SARDAROV.

**AGORA** que a MV Agusta se separou oficialmente da KTM, a marca italiana não perde tempo a reafirmar a sua independência, com uma nova moto a caminho diretamente de Varese. Com a saída definitiva da órbita da KTM, a MV Agusta regressa à total propriedade da família Sardarov, marcando um regresso às suas origens.

O acordo, iniciado em janeiro de 2025, está agora na fase final. A Pierer Mobility AG (PMG) vai transferir

as ações que ainda existem para a Art of Mobility SA, empresa do CEO da MV Agusta, Timur Sardarov, que afirma que este é o reinício de que a marca precisava.

No coração de Varese, a fábrica de Schiranna opera agora com um sistema de produção eficiente, inspirado no modelo Toyota. E o Centro Stile, o centro de design da marca, está a regressar à sua casa ancestral no piso da fábrica, revitalizando o espírito "Made in Varese" a cada novo esboço.

Entretanto, a rede de concessionários mantém-se totalmente operacional, com expansão para novas regiões na Europa, Américas, Oceania e Ásia. Parcerias com importadores privados estão confirmadas, e a logística de peças está a migrar do sistema temporário apoiado pela KTM para um novo parceiro global, com o objetivo de garantir entregas em sete dias até ao final de 2025.

2024 foi um ano forte para a MV, com cerca de 4.000 motos vendidas - um aumento de 116% face a 2023 - e uma disponibilidade de peças próxima dos 99%. Para 2025/2026, está previsto um novo modelo, que deverá ser revelado pouco antes do EICMA deste ano. A marca afirma que está em fase final de desenvolvimento, praticamente sem componentes herdado do modelo anterior (apenas 1%). Além do EICMA, os planos da MV incluem uma renovação completa da gama e até a exploração de novos segmentos.

Ainda que a marca não tenha confirmado oficialmente um regresso ao WSBK ou MotoGP, o protótipo de motor previsto para o EICMA e o renovado espírito competitivo estão a alimentar expectativas.

A MV Agusta está também a preparar uma nova política de preços que mantém o exclusivo da marca, mas sem afastar novos clientes. Em grande parte

da Europa, planos de financiamento diretos poderão tornar as motos mais acessíveis. Além disso, a marca vai passar a oferecer uma garantia de fábrica de cinco anos para toda a gama, desde a exclusiva Ottantesimo Collection até às F3 Competizione e Enduro Veloce.

Luca Martin, Diretor Executivo da MV Agusta, comentou à imprensa internacional: "O que estamos a alcançar hoje na MV Agusta é verdadeiramente especial. Tendo em conta os desafios que enfrentámos desde os primeiros dias das dificuldades financeiras da KTM, o progresso feito em tão pouco tempo diz muito sobre a força e dedicação da nossa equipa. Em todas as áreas - operações, design, produção - houve uma resposta extraordinária. Estou orgulhoso do caminho percorrido e ainda mais motivado com o futuro. A MV Agusta não está só a reafirmar a sua independência; está a lançar as bases para uma nova era de excelência e autenticidade".

De recordar que a MV Agusta enfrentou dívidas, alianças desfeitas e reestruturações complexas ao longo da sua história. Esta atualização não é apenas retórica: com investimento em infraestrutura, novos produtos, logística renovada e um reforço no apoio ao cliente, a marca renascida quer provar que já não é um "apêndice" da KTM, mas sim um ícone independente. //





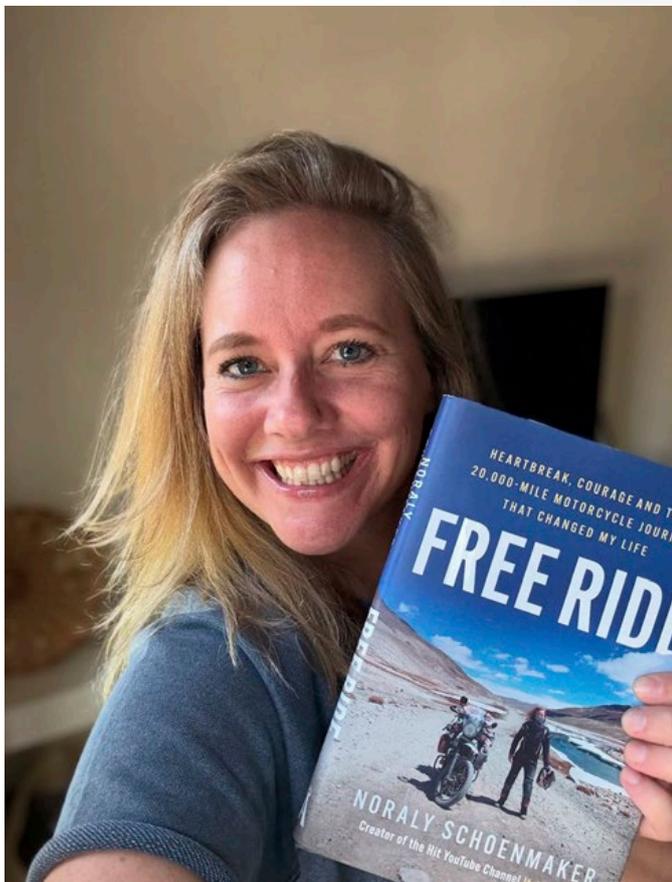
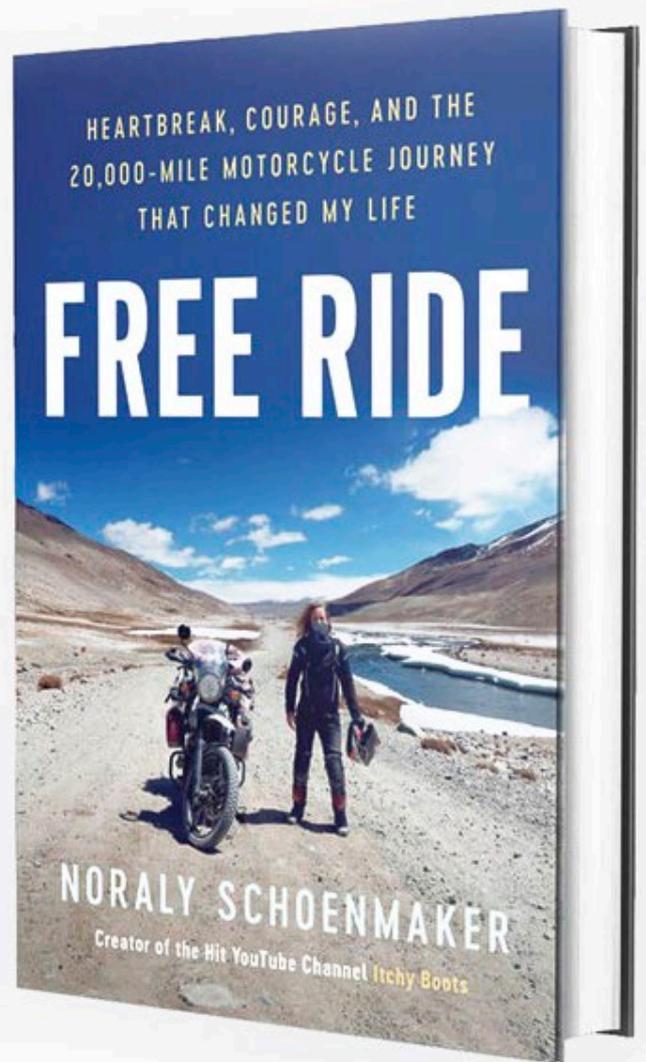
## **Chegou "Free Ride" - o livro da conhecida YouTuber Itchy Boots**

NORALY SCHOENMAKER, MUNDIALMENTE CONHECIDA COMO ITCHY BOOTS, TROCA A CÂMARA DE AÇÃO PELAS PÁGINAS DO SEU PRIMEIRO LIVRO, "FREE RIDE: HEARTBREAK, COURAGE, AND THE 20,000-MILE MOTORCYCLE JOURNEY THAT CHANGED MY LIFE". A OBRA LEVA-NOS POR UMA ÉPICA VIAGEM DE 32 MIL QUILÓMETROS DE MOTO, QUE A LEVOU DA DESILUSÃO PESSOAL À DESCOBERTA DE UM NOVO PROPÓSITO DE VIDA.

**PARA** quem já se perdeu nas fascinantes aventuras solitárias de motociclismo no YouTube, o nome Noraly Schoenmaker, ou Itchy Boots, como é carinhosamente apelidada pelos milhões de fãs, é mais do que familiar. Agora, a aventureira motociclista holandesa mergulha no universo da escrita para partilhar a sua notável história num formato mais íntimo.

"Free Ride" inicia-se num ponto de viragem doloroso na vida de Schoenmaker. Após a descoberta da infidelidade do seu então companheiro, a geóloga, na casa dos trinta, decide abandonar a rotina corporativa, comprar um bilhete só de ida para a Índia e adquirir uma Royal Enfield Himalayan. O que encontrou foi não apenas uma moto, mas um sentido de propósito totalmente renovado.

A narrativa acompanha a sua jornada solitária através do Sudeste Asiático, rumo à Ásia Central e, eventualmente, de regresso aos Países Baixos. A bordo da sua moto, Noraly desvenda um percurso que é tanto romântico quanto brutal, caótico e, por vezes, profundamente introspectivo. A viagem levou-a por trilhos de terra em Myanmar, pelo caos húmido das estradas tailandesas, pela Malásia, antes de seguir para Omã. De lá, a rota terrestre seguiu pelo Irão, Turquemenistão, pela desafiante Pamir Highway, e por passagens montanhosas cobertas



de neve na Ásia Central; um território onde avarias são comuns, a ajuda é rara e as paisagens parecem compensar cada quilómetro arriscado.

O que eleva "Free Ride" acima de um diário de viagem comum é o talento de Schoenmaker para a observação, não só de paisagens, mas também de pessoas. De bancas de chai na beira da estrada a postos fronteiriços em montanhas geladas, a sua história é uma celebração da humanidade tão profunda quanto é uma ode ao motociclismo. Noraly pinta retratos vívidos das pessoas que encontra e dos desafios que supera, tudo enquanto lida com as consequências emocionais de uma vida que deixou para trás.

Longe de ser uma memória polida de influencer, "Free Ride" é uma homenagem às botas enlameadas, às motos caídas, às arriscadas passagens de fronteira e aos momentos de verdadeira solidão.

O Andar de Moto noticiou, também, a sua troca de moto antes da estreia de mais uma temporada do seu podcast.

"Free Ride" tem mais informações [AQUI](#). //



## J Balvin e DAB Motors surpreendem com lançamento de moto elétrica inovadora em plena Toscana

NO CENÁRIO IDÍLICO DA TOSCANA, A ESTRELA DA MÚSICA J BALVIN COMEMOROU O SEU 40.º ANIVERSÁRIO COM UMA REVELAÇÃO INESPERADA: UMA MOTO ELÉTRICA ÚNICA, FRUTO DE UMA COLABORAÇÃO COM A FRANCESA DAB MOTORS E O SEU PRÓPRIO ESTÚDIO DE DESIGN, VVT. O VEÍCULO, QUE COMBINA ARTE ESCULTURAL COM UMA ESTÉTICA DE ANIME, PROMETE REDEFINIR OS LIMITES DO DESIGN E DA MOBILIDADE ELÉTRICA.

**NUM** evento exclusivo que reuniu um grupo seleto de convidados no deslumbrante Castello di Velona, rodeado pelos vinhedos da Toscana, o artista de renome mundial J Balvin celebrou o seu 40.º aniversário. A festa, contudo, foi ofuscada pela estreia surpresa de uma moto elétrica revolucionária, desenvolvida em parceria entre a DAB Motors e a VVT (Vita Veloce Team), o estúdio de design inovador cofundado por Balvin e Mattias Gollin.

Embora J Balvin estivesse envolvido no processo de desenvolvimento da moto, a sua entrega no dia do aniversário, num dos cenários mais icónicos de Itália, foi mantida em segredo. "Ele sabia que a moto DAB x VVT estava a caminho", afirmaram Mattias Gollin e Simon Dabadie. "Mas não tinha ideia de quando estaria pronta. Mantivemos o processo completamente secreto. Revelá-la no Castello di Velona, rodeado de amigos - esse momento pareceu especial", acrescentaram.

O resultado desta jornada criativa é uma fusão entre a produção de motociclos, a arte conceptual e a inovação de próxima geração. Construída sobre a aclamada plataforma DAB 1 $\alpha$ , a moto apresenta um design impressionante com uma carenagem robusta num bloco único, rodas totalmente cobertas e um para-brisas, evocando algo saído diretamente de um filme de animação japonês clássico.

O processo de design foi além do convencional, com a VVT a incorporar ferramentas de design impulsionadas por inteligência artificial. Esta fusão de criatividade humana e inovação de IA acelerou a exploração de conceitos e melhorou as formas e detalhes marcantes da moto, demonstrando o potencial da colaboração entre criatividade e tecnologia.

A carenagem, de um vermelho mate intenso, foi deliberadamente envelhecida e patinada à mão. Ao contrário das aparências típicas de showroom, esta moto conta uma história através das suas imperfeições: arranhões e marcas de uso meticulosamente adicionados que a fazem parecer ter já percorrido outros reinos antes de chegar a este. "Não queríamos que parecesse nova", disseram Simon Dabadie e Mattias Gollin à imprensa internacional. "Queríamos que parecesse real", finalizaram.

Este protótipo único foi desenvolvido em apenas três semanas, num trabalho que envolveu inúmeras horas de esforço e detalhe. O processo incluiu tudo, desde os esboços iniciais e modelagem até à impressão 3D, modificações estruturais, lixagem, pintura e montagem manual, combinando tecnologia avançada com perícia humana. Simon Dabadie, fundador da DAB Motors, comparou o projeto ao seu início na garagem, um regresso às origens que o lembrou do

seu propósito.

Para além da estética, a equipa de engenheiros e designers aprofundou-se na criação de uma experiência multi-sensorial:

- Acústica Personalizada: Espuma absorvente de som entre as tampas das rodas e os aros produz um tom ressonante de baixa frequência, subtil mas sentido no corpo, transformando o zumbido elétrico num interessante ronco;

- Iluminação Atmosférica: Tiras de luz LED ocultas nos contornos das rodas emitem uma aura brilhante por baixo da moto, conferindo-lhe uma presença suave e espectral após o anoitecer: "É cinematográfica, mas funcional; parece andar através de um sonho", disse a dupla.

Este projeto singular une três mentes criativas. J Balvin, artista globalmente aclamado, conhecido pela sua vasta coleção de arte e moda, que entra agora no design de mobilidade através da sua VVT, o estúdio criativo que cofundou com Mattias Gollin. Gollin, por sua vez, é reconhecido pelas suas reinvenções arrojadas de estilos tradicionais, colaborando com marcas de renome e ícones culturais. Simon Dabadie, fundador da DAB Motors, transformou as motos elétricas em símbolos culturais com designs premiados e parcerias com casas de moda, posicionando a DAB na vanguarda da mobilidade elétrica de luxo.

Embora este protótipo tenha sido criado especificamente para J Balvin, uma série limitada será lançada para colecionadores selecionados, criadores e inovadores culturais. Esta não é apenas uma ideia; é uma máquina tangível, totalmente funcional e homologada para uso rodoviário. //





## Grupo Salvador Caetano adquire controlo maioritário da Multimoto

A AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA DEU "LUZ VERDE" PARA QUE O GRUPO SALVADOR CAETANO ADQUIRA 75% DO CAPITAL SOCIAL DO MULTIMOTO GROUP. ESTA OPERAÇÃO ESTRATÉGICA ASSINALA UMA SIGNIFICATIVA EXPANSÃO DO GIGANTE AUTOMÓVEL PORTUGUÊS PARA O MERCADO DOS MOTOCICLOS.

**O PANORAMA** empresarial português assiste a uma importante movimentação no setor da mobilidade. O Grupo Salvador Caetano, uma das referências no mercado automóvel, obteve o consentimento da Autoridade da Concorrência para a aquisição de uma participação maioritária no Multimoto Group, responsável em Portugal pela importação de marcas de renome como por exemplo Benelli, Kawasaki, Kymco, Morbidelli, Segway e Linhai A informação, divulgada no website do regulador, confirma a compra de 75% do capital do grupo.

Esta operação envolve a Caetano 8, S.A. na aquisição de participações nas sociedades Multimoto - Motor Portugal, S.A., Multimoto Group, S.A., e Multimoto

Motor España, S.L., incluindo todas as suas empresas participadas.

A Multimoto, fundada em Oliveira de Azeméis em 1989, consolidou-se como um importador e distribuidor grossista de relevo em ciclomotores, motociclos, triciclos, quadriciclos ATV L7e e motos de água. Em 2010, o grupo, de origem familiar (família Duarte), expandiu as suas operações para Espanha, reforçando a sua presença ibérica.

A entrada do Grupo Salvador Caetano no capital da Multimoto sublinha a sua ambição de diversificar e consolidar a sua posição no crescente segmento das duas rodas e veículos de recreio, marcando um novo capítulo na estratégia de ambos os grupos. //



A WINNING STORY. SINCE 1948

# Passione Italiana

CAMPANHA EXCLUSIVA



SPARTAN 125



HPS 125 ABS



FLAT TRACK 125



PIEGA 125



PIEGA 452

**VIVE A PAIXÃO ITALIANA.**

**DESCONTOS ATÉ 1.000€**

DESCOBRE TUDO AQUI



PORQUE TODOS MERECEMOS FAZER PARTE DA HISTÓRIA DA LENDA ITALIANA.

Campanha válida até 31 de julho 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](http://www.fb-mondial.pt)



## Ducati "Sea to Sea" leva aventura premium a Marrocos em outubro

A DUCATI EXPANDE O SEU ACLAMADO CONCEITO "SEA TO SEA" COM UMA NOVA EDIÇÃO QUE PROMETE UMA EXPERIÊNCIA INESQUECÍVEL PELO NORTE DE ÁFRICA.

O DUCATI "Sea to Sea Marrocos", que vai acontecer de 25 de outubro a 1 de novembro, é um evento exclusivo e limitado a apenas dez participantes, desenhado para explorar as paisagens mais espetaculares da região a bordo das icônicas DesertX e Multistrada V2S.

Esta aventura premium começa e termina em Marraquexe, ligando a vibrante cidade com o misterioso deserto do Saara e os deslumbrantes Vales do Atlas. A rota foi meticulosamente planejada para oferecer emoção na condução, sem sacrificar o conforto. Os participantes vão ter ao seu dispor alojamentos de nível superior e uma gastronomia local cuidadosamente selecionada, com atenção personalizada em todas as etapas da viagem.

A experiência inicia-se a 25 de outubro, com a chegada a Marraquexe e o acolhimento no exclusivo Kenzi Menara Palace Resort & Spa. A partir daqui, a jornada

leva os aventureiros por locais emblemáticos como Ait Ben Haddou, as impressionantes Gargantas do Todra, as majestosas dunas de Merzouga - incluindo uma estadia única no Starry Luxury Camp - e cidades charmosas como Erfoud e Skoura. O regresso a Marraquexe, a 31 de outubro, marca o encerramento de uma semana repleta de paisagens de tirar o fôlego, imersão cultural e pura paixão pelas duas rodas.

Com mais de mil e duzentos quilómetros de percurso, esta nova edição do Sea to Sea inclui assistência mecânica, veículo de apoio, transporte de bagagem entre hotéis, bebidas durante o percurso e um guia dedicado, tudo para garantir uma pausa de excelência e em segurança.

As inscrições já estão abertas, e todas as informações sobre este percurso por Marrocos estão disponíveis [AQUI](#). //



\*SENTE A EMOÇÃO DE UM V-TWIN

**C1002V**

# UNLEASH THE BEAST\*



Descobre a **C1002V**, a maxi cruiser da Morbidelli, onde a potência encontra o luxo. Fabricada com um chassis totalmente em alumínio, que apresenta uma combinação excepcional de força e agilidade. Equipada com um potente motor V-Twin de 997 cc, um avançado sistema de travagem J.JUAN e um conjunto de características modernas, incluindo um painel de instrumentos digital TFT, cruise control e dois modos de condução integrados, oferece uma experiência de condução inigualável. Com um amplo espaço para dois passageiros, a **C1002V** convida-o a libertar a fera e a sentir a emoção do V-Twin em cada viagem.

**PRVP 9.980€** 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.

 **Beyond the Ride**



**MORBIDELLI**

# CAIN Road Race - Uma corrida diabólica, no México

CHAMAM-LHE “CARRERA DEL INFIERNO” E A FAMA NÃO É À TOA! BASTA OLHAR PARA O TRAJETO! SÃO 75 KM DE PURA ADRENALINA, COM UM TOTAL DE 538 CURVAS”!

**TODOS** conhecemos as bravas corridas urbanas na Ilha de Man (Man TT) ou, à escala nacional, os Chassos Urban Cup, mas há muitos outros eventos deste género pelo mundo fora, como é o caso da CAIN Road Race, no México.

Sob a máxima Carpe Diem (vive o momento) a CAIN Road Race é também uma corrida urbana, na região de El Palmito - Concordia, Estado de Sinaloa, a noroeste do México., numa estrada que também é conhecida por “Carrera del Infierno” cuja a fama não é à toa! Basta olhar para o trajeto!

## Mais informações

São 75 km de pura adrenalina, com um total de 538 curvas dos mais variados formatos e dimensões, geralmente em estradas de montanha, capazes de colocar à prova os pilotos e máquinas, sempre com uma elevada dose de diversão e até risco, sobretudo para os mais rápidos.

A escolha do nome da estrada/circuito não é nada inocente. Para os mais distraídos, segundo a Bíblia, Caim matou o seu irmão Abel e foi o primeiro homicida da história. A analogia é fácil: quem enfrentar Caim corre o risco de ser também atacado e pagar com a própria vida!

Desde a primeira edição, em 2016, os vencedores



têm sido diferentes pilotos, geralmente mexicanos, mas todos eles são unânimes em referir o elevado grau de exigência e risco da prova e este ano, nos dias 14 a 16 de novembro, não vai ser diferente. Aliás, consta que nos pontos mais rápidos da estrada atingem-se velocidades da ordem dos 250 km/h!

Mesmo não ponderando a participação, o que também pode perfeitamente ser possível, esta pode ser a oportunidade de fazer umas férias diferentes. Talvez até um pouco mais acessíveis que indo ver a prova à Ilha de Man, além de que novembro é época baixa e neste estado existe uma zona costeira com muitas praias.

Pode até ser conciliado com uma visita a outras regiões do México ou aos Estados Unidos!

Mais informações sobre a prova podem ser consultadas no respetivo site da organização, mas se decidirem ir correr lá, nunca se esqueçam do que fez Caim! //

# CAISMOTOR

VISITE-NOS! LOJAS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA [CAISMOTOR.COM](http://CAISMOTOR.COM)



PIAGGIO®

# Medley

PRÁTICA, DINÂMICA, LEVE ...  
COM ESTILO!



## Mundial de Enduro com nova ronda em Portugal: Vila de Rei, 12 a 14 de setembro

O MUNDIAL DE ENDURO DE 2025, COMPOSTO POR UM TOTAL DE 8 PROVAS, COMEÇOU DA MELHOR FORMA EM TERRAS LUSAS, NOS DIAS 4 A 6 DE ABRIL EM FAFE. AO CONTRÁRIO DO CALENDÁRIO INICIALMENTE PREVISTO TAMBÉM A 6.ª RONDA SE VAI REALIZAR NO NOSSO PAÍS, MAIS PRECISAMENTE EM VILA DE REI.

**A ANTEPENÚLTIMA** ronda, de acordo com o calendário inicial, iria ter lugar em França, mais precisamente em Réquista de 12 a 14 de setembro. Porém, a França não vai realizar a prova e o nosso país aproveitou a oportunidade para ter uma segunda prova, mais concretamente na encantadora região de Vila de Rei.

Esta Vila fica situada na Beira Baixa, distrito de Castelo Branco, fazendo fronteira com o Ribatejo, é atravessada pela Nacional 2 e é aí que fica o célebre Centro Geodésico de Portugal, no denominado Picoto da Milriça.

Os Esganados TT de Vila de Rei têm uma longa experiência organizativa em passeios de enduro (os conhecidos passeios de TT de Vila de Rei) e mesmo em provas de Enduro, nomeadamente com a realização de provas do Campeonato Nacional da modalidade.

É uma honra para o nosso país e para a região, mas também uma grande responsabilidade, até porque é crucial que tudo corra bem, mais ainda porque no mês de setembro é comum ainda estar calor e a região de Vila de Rei tem sido frequentemente assaltada por vários incêndios florestais.

A realização de mais esta prova em Portugal vai também revitalizar toda a região do interior do país, sendo de prever que também os concelhos limítrofes (Sertã, Mação, Sardoal, Abrantes e Ferreira do Zêzere) venham a beneficiar com a mesma.

Depois da prova de Vila de Rei ficam a faltar mais duas: a 7.ª ronda em Itália (Darfo Boario Terme), nos dias 26 a 28 de setembro e a época termina na Alemanha (Zschopau), nos dias 17 a 19 de outubro.

Mais informações podem ser obtidas no site da FIM.//

# H-D enfrenta mais um passo turbulento: venda de parte da sede

A HARLEY-DAVIDSON ESTÁ A PASSAR POR UM ANO CONTURBADO, MARCADO POR CONFLITOS NA ADMINISTRAÇÃO, QUEDAS NAS VENDAS E FLUTUAÇÕES NO MERCADO DEVIDO A TAXAS EXTRA. A EMPRESA ANUNCIOU AINDA A VENDA DE PARTE DA SUA SEDE PRINCIPAL A UMA DESTILARIA LOCAL, ENQUANTO PROCURA UM NOVO CEO APÓS A SAÍDA DE JOCHEN ZEITZ.

**A HARLEY-DAVIDSON** está a enfrentar um ano particularmente difícil. Apesar de ter uma linha de motos robusta, as vendas estão em declínio, e a empresa ainda não conseguiu atrair um público mais amplo, especialmente com modelos mais acessíveis. Além disso, a administração passou por uma crise interna, com uma tentativa fracassada de golpe no conselho de administração.

A situação financeira também preocupa: as receitas caíram drasticamente, e a gestão sénior está sob pressão para reduzir custos. Neste contexto, a marca anunciou a venda de uma parte do seu campus principal em Milwaukee à Central Standard Craft Distillery, que vai alargar as suas operações para o local, com inauguração prevista para o próximo verão.

Jochen Zeitz, CEO da Harley-Davidson, deixa o cargo no final do ano, e a empresa já está à procura de um substituto. Enquanto isso, a marca tenta revitalizar a sua imagem, investindo no complexo de Juneau Avenue, que pretende tornar-se um ponto de atração para fãs e turistas.

Tori Termaat, Diretora de Recursos Humanos da Harley-Davidson, afirmou em declarações à imprensa internacional que "não há marca mais sinónimo de Milwaukee do que a Harley-Davidson. Estamos orgulhosos de investir em Juneau Avenue e entusiasmados por receber a Central Standard no campus".

Apesar do tom otimista, a venda de parte da sede levanta questões sobre a saúde financeira da empresa. //





» Galeria de fotos aqui

## U-DARE e Unik Motorcycles com novas instalações de 1200m<sup>2</sup> em Lisboa

A EVOLUÇÃO NATURAL DE UM PROJETO QUE NASCEU DA PAIXÃO PELAS DUAS RODAS E CULMINA AGORA NA REUNIFICAÇÃO DA U-DARE E UNIK MOTORCYCLES NUM ESPAÇO DE 1200M<sup>2</sup> NO CENTRO DA CAPITAL.

**ESTE** é um projeto que começou em 2018 como uma pequena loja de apoio à oficina Unik Edition Custom Motorcycles evoluiu para um conceito único no mercado português.

Em 2021, a componente comercial transformou-se na marca U-DARE, estabelecendo-se em Alcântara com foco no lifestyle motard através de marcas premium como Barbour, Deus Ex-Machina, RSW, Hedon, Helstons e DMD Helmets.

As novas instalações de 1200m<sup>2</sup> representam o regresso às origens, reunindo novamente a loja U-DARE e a oficina Unik Motorcycles.

Esta sinergia permite oferecer uma experiência completa aos clientes: desde revisões, reparações e restauros, até à customização de sonho, complementada pela oferta de acessórios e marcas de lifestyle

motard cuidadosamente selecionadas.

Segundo a equipa: "Esta reunificação não é apenas uma mudança de espaço, é a materialização de uma visão em que a paixão pelas motos se une com o lifestyle que as rodeia. Aqui, os clientes podem acompanhar a transformação das suas motos enquanto descobrem as melhores marcas do mundo motard."

A excelência técnica da Unik Motorcycles foi recentemente validada internacionalmente quando uma Benelli 900sei, customizada pela equipa, foi eleita Mota do Ano pela Pipeburn, uma das mais conceituadas publicações mundiais do setor. Este reconhecimento sublinha a qualidade e inovação do trabalho desenvolvido pela oficina portuguesa.

U-DARE Motorcycles & Lifestyle Store está agora na R. de Entrecampos 35 A/D, 1700-157 Lisboa //

# 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](http://lombasecurvas.com)

APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD GUERRILLA "GRR 450"  
BY XTR PEPO



# Provocadora E INTIMIDANTE

Provocadora e intimidante, esta é uma roadster urbana que não passa despercebida

**P**oucos construtores têm uma visão tão singular como Pepo Rosell, de Espanha, o homem por trás da XTR Pepo. Antigo cérebro da Radical Ducati, Pepo voltou-se agora para os motores monocilíndricos, e a GRR é a sua reinterpretação da Royal Enfield Guerrilla 450, despida e com ADN de competição.

Construída em Madrid por um homem com décadas de experiência em preparações inspiradas em provas de resistência, a GRR 450 foi concebida não sob compromisso, mas direcionada para o desempenho dinâmico. Uma homenagem aos motos de competição mas com um toque urbano, tudo envolto numa carenagem minimalista.

Como referido, a base é a Royal Enfield Guerrilla. O quadro em aço foi profundamente modificado com um subquadro traseiro monolugar feito à medida, novos suportes de carenagem e um braço oscilante em alumínio ultraleve. Cada centímetro grita intenção desportiva, sublinhada por um peso de apenas 131 kg em ordem de marcha (com óleo, água, bateria e 5 litros de combustível).

O motor mantém-se de origem, mas com uma caixa de ar modificada para melhorar a respiração.

A suspensão é composta por uma forquilha Showa de 43 mm ajustável em compressão e expansão, fixada numa mesa de direção S&P fabricada por encomenda. Na traseira, um amortecedor Nitron R1 de especificação personalizada mantém tudo sob controlo.

A travagem combina o melhor da engenharia italiana: pinças Discacciati e bomba radial à frente, com um conjunto Brembo na traseira a morder um disco NG.

As jantes são clássicas DYMAG CH3A de três raios, forjadas em alumínio leve.

A carenagem parece saída de um delírio criativo, desenhada em colaboração com a FUTURA 2000 (Turim) e Alberto Caimi. O esboço original de Pepo passou por modelação 3D, impressão e moldagem até se tornar na forma agressiva e ultra-minimalista que se vê nas imagens.

O depósito de combustível inclui uma faixa transparente para revelar o nível em tempo real. O assento monolugar esconde toda a parte elétrica, e o design de ponta a ponta tem quase um ar de monocoque.

A finalizar, a linha de escape completa de 45 mm da XPIPE, é rematada com uma ponteira Spark em titânio e carbono que promete um rugido à altura da sua presença //





# Origem LENDÁRIA

A Vespa lança a exclusiva coleção "Officina 8", um tributo ao berço da inovação da marca em Pontedera, onde o prestigiado Departamento Experimental deu vida aos primeiros protótipos. As edições especiais da Vespa Primavera e Vespa GTV, juntamente com uma capsule collection de acessórios e vestuário, evocam a atmosfera de criatividade e genialidade que marcou o pós-guerra.

**A** história da Vespa é inseparável da "Officina 8", o lendário Departamento Experimental da fábrica de Pontedera, em Itália. Foi ali, a partir dos finais dos anos 1940, que designers, artesãos e mecânicos - muitos deles oriundos da indústria aeronáutica - trabalharam lado a lado para dar forma aos projetos mais ambiciosos da época. Numa Europa em reconstrução, a criatividade, a liberdade e a fé num futuro melhor serviram de inspiração para ideias visionárias. A "Officina 8" foi o local de nascimento dos protótipos da primeira Vespa, tanto para comercialização como para competição, onde cada desenho, modelo de chassis e molde foi meticulosamente desenvolvido antes da produção em massa.

Agora, a marca presta homenagem a este legado com uma nova edição especial: a Vespa Primavera Officina 8 (disponível em 50cc e 125cc) e a Vespa GTV Officina 8 (310cc). Estes modelos destacam-se pela exclusiva decoração Blu Officina 8, um azul industrial com acabamento mate que remete aos tempos áureos do passado.

A estética destas novas Vespas cria um contraste original e sofisticado, combinando acabamentos em alumínio no perfil do escudo, farol e traseira, com pormenores em latão na grelha e nas jantes. Um detalhe marcante é o pin de resina, que replica o símbolo orgulhosamente usado pelos membros do Departamento Experimental, um verdadeiro emblema de paixão e de trabalho artesanal.

O cuidado com o design estende-se ao interior. Os bancos das novas Vespa Officina 8 são tratados com especial atenção, apresentando costuras horizontais e contrastantes, complementadas por rebites em latão polido que celebram a tradição. A Vespa GTV Officina 8 eleva ainda mais o seu legado desportivo, incluindo de série uma tampa rígida na cor da carroçaria, numa homenagem aos modelos de competição que escreveram a história da marca. Espelhos retrovisores desportivos em preto mate completam o conjunto, conferindo um toque de modernidade.

Cada Vespa Officina 8 é acompanhada por um kit de boas-vindas elegante, que inclui o Livro do Proprietário. Este kit é uma peça evocativa da edição especial, testemunhando a história do Departamento Experimental, onde mentes visionárias moldaram o futuro da marca através da inovação e do design.

Para complementar esta novidade, a Vespa



## APRESENTAÇÃO VESPA "OFFICINA 8"



lançou uma coleção cápsula de acessórios e vestuário técnico e de moda, que se alinha perfeitamente com a estética industrial da Oficina 8. A gama inclui um Top Box na cor do veículo com o logo Oficina 8, um capacete jet em azul mate com viseira transparente e visor de sol, e luvas com inserções de dupla densidade e compatibilidade touchscreen.

A linha de vestuário oferece um casaco corta-vento repelente à água, uma sweatshirt de algodão macio e uma t-shirt com os símbolos da coleção, além de um saco desportivo e um porta-chaves, permitindo aos entusiastas vestir e viver o espírito da Vespa Oficina 8 em todas as ocasiões.

Entretanto, de referir que desde o passado dia 1 de junho todas as scooters térmicas da Vespa, 50cc E5 e >50cc E5+, passam a beneficiar de uma extensão gratuita da Garantia Comercial. Desta forma, a cobertura total passa para 4 anos (36 meses + 12 meses). O novo prazo de Garantia é gratuito e aplicável a scooters matriculadas a partir de 1 de junho.

Por outro lado, até 8 de agosto decorre outra Campanha Vespa: Esta incide sobre todos os modelos Primavera, e consiste na oferta do Top Box, do respetivo suporte e do capacete Argentário.

Para mais informações contacte a Piaggio Portugal. //





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 01.09.2025, limitada ao stock existente.



# Desafiar OS LIMITES

A nova proposta da SYM já chegou a Portugal. A ADX TG 400 funde a versatilidade de uma scooter com a performance de uma moto, apostando em tecnologia e robustez para conquistar os mais exigentes amantes da condução on-road e off-road.

O novo motor monocilíndrico com sistema Hyper-VVS (válvulas de abertura variável) oferece suavidade em todos os regimes de rotação, graças ao duplo veio de equilíbrio e ao sistema de dupla bomba de óleo.

Com transmissão CVT, mas atitude de moto, o modelo permite ainda desligar o controlo de tração e o ABS traseiro para uma condução mais divertida em ambientes off-road. A plataforma ampla para os pés e o guiador largo ajustável facilitam a condução em pé.

Entre os muitos argumentos tecnológicos incluem-se: sistema Keyless, painel LCD a cores, tomada USB QC 3.0, proteções de mãos e motor, suspensão com curso generoso, pneus mistos Maxxis tubeless, 32 litros de armazenamento sob o banco, e um para-brisas ajustável sem necessidade de ferramentas.

O modelo está disponível em branco, cinzento e cinzento escuro, com preço recomendado de 7.999€. //



# Performance REFINADA



# A Harley-Davidson apresentou recentemente a sua nova linha de Cruisers Softail para 2025, uma gama de motos essencial para a marca desde os anos 1970.

**Texto:** Rogério Carmo **Fotos:** Marca

**A**s Softail caracterizam-se pelo seu design de amortecedores traseiros ocultos que a Harley-Davidson desenvolveu a partir de 1980, que imitava a ausência de suspensão na roda traseira, as “Hardtail”. O primeiro modelo Softail foi a FXST de 1984, que também estreou o motor 1340cc V2 Evolution na Softail, revelando-se um sucesso de vendas instantâneo.

Conhecida pela sua estética elegante e experiência de condução única, esta gama evoluiu, sendo agora guiada por três temas principais: desempenho, conforto e tecnologia.

Os novos modelos da linha Softail não apenas preservam o legado clássico da Harley-Davidson, como também introduzem avanços tecnológicos que elevam a experiência de condução. Uma fusão entre tradição e inovação, que vem sendo um traço característico da marca ao longo dos anos. Sobretudo desde 2014 com o revolucionário Project Rushmore, cujas consequências são evidentes em termos de comportamento dinâmico.

E agora, todas as Cruiser da gama Softail de 2025 incluem todos os Rider Safety Enhancements com modos de condução selecionáveis – Road, Rain e Sport – otimizando a resposta da moto às

condições de condução, em conjunto com sistemas de segurança avançados com função “cornering” como os C-ABS, C-TCS e Cruise Control.

Pela primeira vez, todos os modelos Cruiser oferecem Modos de Condução selecionáveis, que controlam eletronicamente as características de desempenho da moto e o nível de intervenção da tecnologia. Cada Modo de Condução consiste numa combinação específica de entrega de potência, travagem do motor, Sistema de Travagem Antibloqueio em Curva (CABS) e Sistema de Controlo de Tração em Curva (C-TCS). O controlo de cruzeiro é padrão em todos os modelos.

**Modo Road:** Pensado para uso diário, este modo enfatiza uma entrega de binário linear e uma resposta previsível do acelerador para uma condução suave e fácil.

**Modo Rain:** Desenvolvido para reduzir o binário à medida que a rotação do motor aumenta, minimizando o risco de derrapagem da roda traseira.

**Modo Sport:** Varia consoante a configuração do motor Milwaukee-Eight e permite ao condutor explorar todo o potencial de desempenho da moto, com um aumento de torque emocionante a baixas rotações, potência máxima a altas rotações e a resposta mais rápida do acelerador. >>



-- CLASSIC --  
FXBB & FLHC  
156Nm / 91hp



-- CUSTOM --  
FLFB & FXBR  
168Nm / 103hp



-- HIGH OUTPUT --  
FXLRS & FXLRST  
173Nm / 114hp

## APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL CRUISERS

O Modo Sport é específico para cada variante do motor:

**Classic Sport Mode:** Apresenta uma entrega de binário linear e suave, proporcionando potência constante em todas as velocidades e mudanças, tornando-se confortável e acessível para longos períodos de condução.

**Custom Sport Mode:** Oferece um binário mais amplo, com reforço nas gamas médias e baixas, para um desempenho ligeiramente superior em comparação com os modelos MY24 Cruiser com o motor Milwaukee-Eight 117.

**Sport Mode:** Possui um aumento progressivo do binário na faixa média de regime, proporcionando uma aceleração entusiasmante até às 5.000 RPM, garantindo a maior potência já disponível num modelo Cruiser.

Painéis de instrumentos digitais, manetes com regulação e novos blocos de comandos mais intuitivos também contribuem para a melhoria da experiência de condução, enquanto painéis de instrumentos redesenhados combinam informação analógica e digital, com um visual moderno e de fácil leitura.

Nestas novas versões a suspensão foi completamente atualizada, com molas de taxa de compressão constante, garantindo equilíbrio e conforto superiores em diversas condições, constituindo uma melhoria notável e desejável, face aos modelos anteriores.

A nova gama inclui seis variantes, construídas com o mesmo quadro Softail, mas cada uma delas adaptada a diferentes tipos de utilização e perfis de condutor. Todos os modelos são equipados com um motor Milwaukee-Eight 117, ajustado para refletir as características únicas de cada variante, facilmente identificadas pelo filtro de ar:

### GAMA CLASSIC (FXBB & FLHC):

Nestes modelos o motor foi otimizado para garantir uma potência de 91cv com um binário de curva linear e generosa até um máximo de 156Nm, que permite acelerar convincentemente em qualquer relação de caixa, proporcionando uma resposta suave do acelerador, atributos que o tornam extremamente tolerante e consequentemente fácil de conduzir em qualquer ambiente rodoviário. Nesta configuração equipa as seguintes motos: Heritage Classic e Street Bob.



# GIRA E GANHA

## Sobre Rodas



ESTE VERÃO, NA COMPRA DA TUA MOTA,  
**GIRA E RECEBE UMA OFERTA ATÉ 200€!**

[WWW.GIRA-E-GANHA.COM](http://WWW.GIRA-E-GANHA.COM)

MARCAS ADERENTES

**BRIXTON**  
MOTORCYCLES

**BLUROCK**  
MOTORCYCLES

**Neco**

**MOTRON**

**Malaguti**





### HERITAGE CLASSIC

Em 1986, a Harley-Davidson lançou a FLST Heritage Softail e o seu visual clássico e engenharia inteligente tornaram-na num modelo icónico, um clássico que resistiu até aos dias de hoje. Extremamente fácil de conduzir, altamente personalizável e de linhas inconfundíveis, esta é uma moto cujo desempenho não dececiona em nenhum cenário. Com a actualização deste modelo de 2025, a Heritage revela-se ainda mais ágil, mais potente e mais agradável de conduzir, proporcionando um elevado conforto a bordo, muito graças à boa ergonomia e grande proteção aerodinâmica. Ideal para grandes viagens.



### STREET BOB

A Harley-Davidson Street Bob destaca-se pela sua simplicidade. As suas linhas remontam às WLA, as motos militares da 2ªGG, mantendo o seu estilo minimalista que permite elevados níveis de customização.

A Harley-Davidson lançou a Street Bob em 2006, como parte da família Dyna, mas em 2017 a marca remodelou a gama e dotou-a com o quadro Softail, que lhe proporcionou um nível de performance mais elevado.



Com o novo motor Milwaukee-Eight 117 a Street Bob ganha ainda mais protagonismo pelo seu desempenho divertido, facilidade de condução e atitude descontraída. Ideal para uma utilização polivalente, sobretudo urbana.

### **GAMA CUSTOM (FLFB & FXBR):**

Nesta configuração o motor regista uma potência de 103cv e um binário máximo de 168Nm, com ênfase nos médios regimes, para um compromisso de desempenho entre a facilidade de condução e elevadas prestações dinâmicas. Nesta configuração equipa duas das mais exuberantes motos da gama: Breakout e Fat Boy.

### **BREAKOUT**

A primeira Breakout foi apresentada ao mundo em 2013, então como um desejável modelo exclusivo CVO (Custom Vehicle Operations) equipado com um motor Twin Cam de 103ci. A sua linha baixa e longa, com a forquilha alongada, inspirada na cena chopper, seduziu e conquistou muitos motociclistas.

Em 2018, a Harley-Davidson voltou a reeditar o



modelo, equipado então com motores 'Milwaukee Twin' de 107ci e 114ci de cilindrada. Agora completamente revista, a Breakout com a sua longa distância entre eixos e baixo perfil oferece uma experiência de condução única, desafiante mas extremamente recompensadora, exigente mas inesquecível. Ideal para espalhar charme, a solo, em pequenas escapadelas.

### **FAT BOY**

A Fat Boy entrou na cultura popular após a sua participação no filme "Exterminador Implacável 2: O Dia do Julgamento", com Arnold Schwarzenegger aos seus comandos. Mas a sua história remonta a 1990, fruto da experiência e empenho de Willie G. >>



## APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL CRUISERS

Davison, e revelou-se um impressionante sucesso, tendo alcançado vendas de 4.400 unidades logo no seu primeiro ano de produção.

Aos seus comandos a sensação que transmite é a de robustez, combinando ainda potência e controlo, afigurando-se imparável face a qualquer desafio. Uma das mais icónicas motos de Milwaukee que é sobretudo uma declaração de personalidade.

### GAMA HIGH OUTPUT (FXLRS & FXLRST):

Nesta configuração o Milwaukee-Eight 117 debita uma potência de 114cv e um binário de 173Nm, afinado para pilotos agressivos, com redline mais elevado (5.900rpm), caracteriza-se por ser o motor mais potente alguma vez instalado numa cruiser da Harley-Davidson, distinguindo-se pela facilidade com que sobe de rotação. Esta versão radicalizada equipa a Low Rider S e a Low Rider ST.

### LOW RIDER S

A Low Rider S tem sido, desde a sua origem, nos idos de 1977, quando ainda era conhecida apenas



por “FXS” Low Rider, um caso de sucesso. A partir de 1991 e até 2016 integrou a gama Dyna.

Em 2016 o seu nome foi acrescido da letra S, significando que pertenceria, a partir dessa data, a uma sub-gama da marca, alvo de uma atenção especial focada na performance.

Em 2020 a Low Rider S recebeu, como as demais Dyna, um novo quadro Softail que a favoreceu substancialmente em termos de desempenho dinâmico. Lembro-me de então a ter conduzido e ter ficado impressionado com a sua agilidade e forte entrega de potência.

Chegados a 2025, tive novamente a oportunidade de a testar e reviver as sensações que esta “pequena grande” Harley suscita. Mais ágil e leve que as suas irmãs, e dotada deste novo motor, o prazer de condução é o seu grande argumento. Pouco recomendada para motociclistas de grande estatura, é no entanto uma bênção para os menos favorecidos verticalmente.

### LOW RIDER ST

Em tudo idêntica à Low Rider S, a ST distingue-se pela sua carenagem inspirada na icónica Batwing que proporciona um conforto melhorado nas grandes viagens e quando as condições meteorológicas são mais desfavoráveis.

O que perde em estilo ganha em conforto, apresentando-se como uma opção muito válida para os motociclistas de mais baixa estatura, que pretendam fazer longas viagens. //





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**novas**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Para lá do Bósforo 2025

**C**No momento em que vos escrevo estas palavras encontro-me sentada, na varanda do pequeno quarto com vista sobre o mar Egeu com as botas a apanhar ar, depois de muitas horas de estrada e muito offroad e com a pequena Honda dominator que descansa na rua, tapada pela capa velha e desgastada, "Shiiiiii, silence, "the little monster is sleeping!". Já lá vão cerca de 2 mil quilómetros pela Roménia, Bulgária e agora Turquia. As paisagens são incríveis, as gentes, os costumes, tradições culturais, tudo é uma aventura e uma sensação de alma cheia.

No Mundo em que proliferam conflitos que nos entram pelos ecrãs, chegar a estes lugares remotos e sentir a hospitalidade e o carinho de desconhecidos, traz o mais profundo sentimento da essência humana, a dita e poucas vezes praticada Humanidade.

Não tenho muitos recursos neste momento para escrever o texto, pois tenho apenas um velho telemóvel, mas vou descrever o lugar que acabei de visitar hoje.

### **Dia 17.junho.2025**

Kayaköy, a "cidade fantasma" de Muğla, é um destino fascinante na costa sudoeste da Turquia, envolto em história, mistério e uma beleza melancólica. Localizada a cerca de 8 km ao sul de Fethiye, esta aldeia abandonada oferece uma experiência singular para viajantes interessados em cultura, arquitetura e paisagens de tirar o fôlego.

Originalmente conhecida como Karmyllassos, Kayaköy foi, por muitos séculos, uma comunidade vibrante, onde cristãos ortodoxos gregos e muçulmanos turcos conviviam em harmonia. No entanto, esse equilíbrio foi rompido após a Guerra Greco-Turca (1919–1922). Com o Tratado de Lausanne, em 1923, foi estabelecida uma troca populacional forçada entre Grécia e Turquia: os gregos ortodoxos foram repatriados para a Grécia, enquanto muçulmanos turcos, vindos de lá, foram reassentados em Kayaköy.

Apesar da tentativa de repovoamento, muitos dos recém-chegados não conseguiram adaptar-se às condições locais. Com o tempo, a aldeia foi gradualmente sendo esvaziada, até ser completamente abandonada.

Aproveito para vos falar sobre um monumento que visitei na Bulgária.

Monumento Buzludja é uma das obras mais espetaculares do regime comunista búlgaro. Foi construído no monte com o mesmo nome, na cordilheira dos Balcãs, e foi criado para glorificar o regime.

Os trabalhos de construção começaram em 1974 e foram financiados por doações. Ficou concluído em 1981, mas depois da queda do comunismo foi completamente abandonado. Hoje atrai sobretudo turistas e exploradores urbanos curiosos, tipo nós Tugas Domi.

Apesar da destruição e do vandalismo continua a ser um dos símbolos do comunismo na Bulgária. //

aprilia®

# TUAREG



NA COMPRA DE UMA APRILIA TUAREG 660

**OFERTA**

**ESCAPE SC PROJECT**

**QUICKSHIFTER**

Campanha válida para os modelos ES, de 25 de março a 01 Setembro de 2025 nos Concessionários Autorizados Aprilia e limitada ao stock existente.

[apriliaportugal.pt](http://apriliaportugal.pt)





# Shots DE ADRENALINA

*APRILIA TUONO V4*

Novo design, nova eletrônica e 180cv de potência. O Trovão de Noale está melhor do que nunca, pronto para proporcionar emoções (muito) fortes!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





*"O NOVO MOTOR, AGORA BASICAMENTE O MESMO DA VERSÃO FACTORY E DA RSV4, DEBITA 180 CV ÀS 11.800 RPM E 121 NM ÀS 9,650 RPM"*

O tempo voa, e foi há já 4 anos que pude desfrutar da anterior versão da Tuono V4. Mas as sensações que então me fez sentir mantinham-se bem vivas na minha memória. E como não? 175 cavalos de potência e mais de 120Nm de binário não se esquecem facilmente. Por isso agora, não eram os mais cinco cavalos de potência que me motivaram, mas sim as alterações da eletrónica que a Aprilia anunciava. Nomeadamente a "predictive function" do sistema eletrónico APRC, que integra um algoritmo capaz de analisar a velocidade, o ângulo de inclinação, a mudança engrenada e a posição do acelerador, para reagir mais rapidamente a

qualquer solicitação da condução, respondendo de forma mais gradual e precisa. O módulo opcional que disponibiliza esta funcionalidade permite posteriormente, numa operação única que irá durar toda a vida da moto, instalar diversos "packs" seleccionáveis pelo proprietário.

Infelizmente a unidade de teste que me foi disponibilizada não estava equipada com o referido módulo eletrónico, pelo que nem sequer tinha instalado o cruise control.

No entanto, de fábrica, a Tuono já vem equipada com acelerador eletrónico a disponibilizar 3 modos de condução, e uma plataforma inercial de seis eixos, com ABS e Cruise Control assistidos em curva.

Mas a diversão não foi prejudicada, pois em estrada, as ajudas eletrónicas fornecidas de fábrica são, pelo menos para mim, mais do que suficientes. »

1099 CC  
180 CV  
18 099 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"A CAIXA DE VELOCIDADES CONTINUA REFERENCIAL, MUITO LEVE, PRECISA, BEM ESCALONADA E ASSISTIDA POR UM QUICK SHIFTER INTEGRAL"*

A prová-lo, o irrepreensível comportamento do conjunto no asfalto molhado que tive que enfrentar no dia da sessão de fotos que ilustra este trabalho.

Nos restantes dias, com o asfalto seco, pude desfrutar da fabulosa ciclística que se mantém basicamente igual à do modelo anterior, com o mesmo quadro e suspensão, eventualmente com novas afinações de geometria já que a frente se nota mais leve e mais incisiva na entrada em curva.

Claro que o novo “bigode” aerodinâmico, inspirado no MotoGP e desenvolvido em túnel de vento, também deve colaborar a alta velocidade (carregando 2.5kg a 250 km/h), mantendo a roda dianteira mais colada ao piso, facto que apenas poderia ser confirmado em circuito, local onde provavelmente poucas Tuono desta versão base vão poder brilhar, já que para isso a Aprilia disponibiliza a versão Factory, muito mais bem equipada para tal!

No entanto, em uso “civil”, ainda que sem o novo pacote eletrónico com “funcionalidade de

antecipação”, esta Tuono dificilmente vai ser batida. O novo motor, agora basicamente o mesmo da versão Factory e da RSV4, a debitar 180 cv às 11.800 rpm e 121 Nm às 9,650 rpm, é muito mais polido na entrega de potência e mais amigável nas baixas rotações, revelando-se um portento, exigindo um “kit de unhas” muito avançado para ser explorado em todo o seu esplendor. Mas mesmo um motociclista pouco experiente vai poder sentir sensações fortes, já que a eletrónica é de elevado nível e proporciona muita confiança. Ainda assim, cautela é aconselhável, sobretudo nos primeiros contactos, pois é necessário ter em conta a facilidade com que se atingem velocidades literalmente obscenas, praticamente sem qualquer esforço, muitas vezes sob o feitiço lançado pela viciante nota de escape!

A caixa de velocidades continua referencial, muito leve, precisa, bem escalonada e assistida por um quick shifter integral completamente





cardo



INTERCOMUNICADOR  
PACKTALK  
PRO

www.goldenbat.pt



DETEÇÃO  
DE COLISÃO



COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE



"O PAINEL DE INSTRUMENTOS, TFT A CORES DE 5 POLEGADAS, É SEMELHANTE (SE NÃO O MESMO) AO DA VERSÃO ANTERIOR"



irrepreensível.

A travagem está ao nível do que de melhor se fabrica no mundo, sendo, como seria de se esperar: extremamente eficaz e doseável.

A grande diferença deste novo modelo para o anterior encontra-se no seu design, que além da eficácia aerodinâmica também contribui para o conforto a bordo. A par com o grande e pouco discreto apêndice aerodinâmico, o novo desenho da frente proporciona uma maior proteção aerodinâmica e melhora a dissipação do calor irradiado pela unidade motriz. Nesse aspeto a Aprilia melhorou bastante o conforto a bordo, com a adição de ventoinhas mais potentes no radiador e um redirecionamento mais eficaz do ar quente, afastando-o das pernas do motociclista.

A carenagem inferior foi agora descartada, permitindo uma mais eficiente passagem de ar, e o novo escape, que reposicionou o catalizador mais para a retaguarda, são soluções que ajudam a baixar a temperatura do posto de condução.

A estética foi revista de ponta a ponta, com a traseira a prescindir do farolim, ficando os piscas encarregues de simultaneamente cumprirem a função de luzes de presença e de Stop. A vantagem é que, quem quiser levar a Tuono para a pista, necessita apenas de remover o suporte de matrícula, e as luzes saem com ele!

O painel de instrumentos, TFT a cores de 5 polegadas, é semelhante (se não o mesmo) ao da versão anterior, mas tem uma nova sinalética, mantendo-se bastante legível, sendo um complemento perfeito para o interface do utilizador que, apesar de ter de lidar com dezenas de configurações, se torna bastante intuitivo.

O posto de condução é amplo, a posição de

condução é relativamente elevada, carregando muito pouco peso nos pulsos e as pernas, apesar de fletidas, não o são em excesso. A visibilidade é boa, com os espelhos retrovisores bem colocados e a proporcionarem um bom campo de visão.

A qualidade de construção é acima da média, com pormenores cuidados a proporcionarem uma sensação de grande robustez.

Pessoalmente nunca fui grande apreciador de motos desportivas, e as motos naked tampouco me agradam muito. As primeiras são impraticáveis para as grandes distâncias e as segundas impraticáveis a alta velocidade. No entanto a Tuono consegue posicionar-se num segmento muito especial que não é desconfortável em tiradas mais longas e permite andar bastante rápido sem se ficar completamente ensopado nos dias de chuva, nem coberto de insetos nos dias de calor.

E tirando o facto de se ter que estar atento ao

velocímetro, seja pelos radares seja pela integridade física, um dos aspetos menos positivos é a escassa brecagem que dificulta algumas manobras.

Confesso que não calculei consumos. Seria um desperdício tecnológico, e ridículo, andar preocupado em poupar uns euros numa moto tão requintada, que foi feita para andar muito, muito, depressa. Com o seu depósito de 18 litros, e considerando os consumos da versão anterior indicados pela fábrica (os desta nova V4 não são revelados oficialmente mas não devem ser muito diferentes) a autonomia deveria rondar os 300 quilómetros. Mas obviamente, na prática, é substancialmente inferior.

Se procura uma moto exclusiva, potente e segura, capaz de fazer Track Days mas que também permite partir para umas boas escapadelas terapêuticas, então a Tuono V4 pode perfeitamente ser a moto que procura. //

## EQUIPAMENTO

**Capacete** Caberg Drift EVO II CARBON

**Blusão** Macna Proxim Night Eye

**Jeans** RSW Peter

**Lúvas** REV'ÍT! Neutron 2

**Botas** TCX Climatrek Surround GTX





# VOCAÇÃO TURÍSTICA reforçada

HONDA FORZA 750

Em 2012 a Honda lançava a sua primeira maxi-scooter. Chamava-se Silver Wing e era valorizada pelo seu conforto, performance e facilidade de condução, revelando-se uma boa parceira de longas viagens

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte

**D**e então para cá muita coisa mudou, mas a Honda Forza 750, cuja primeira geração chegou até nós no início de 2021, manteve vários dos predicados da Silver Wing e que na versão de 2025 são ampliados, sendo que foram também corrigidas algumas das

críticas que lhe eram feitas anteriormente.

Depois de uma semana de uma utilização mista, incluindo com passageiro, e cerca de 1000 km's de estrada, podemos afirmar que está melhor do que nunca. Mesmo as alterações estéticas dão-lhe um ar mais felino e rejuvenescido. Não é uma nova moto, mas as diferenças face ao modelo anterior são notórias e muito bem-vindas.

### MAIS GT DO QUE NUNCA

Na atualização deste ano o modelo, que continua a ser produzido no Japão, sofreu várias alterações que certamente vão agradar aos seus potenciais compradores, embora a moto seja estruturalmente a mesma que já conhecemos, que tem feito as delícias de muitos utilizadores.

Do ponto de vista estético é ao nível frontal que as diferenças são mais visíveis. Os duplos faróis LED e pisca-piscas DRL integrados dão-lhe um ar mais felino e harmonioso, sendo que a sua assinatura luminosa é agora muito mais marcante e distinta.

Uma das maiores e mais importantes melhorias é o novo pára-brisas, 25% mais largo que o anterior, oferecendo maior proteção, e que agora tem regulação elétrica e vem calar uma das principais queixas dos seus proprietários. Entre a posição mais elevada e mais baixa distam 120 mm podendo ser regulado para qualquer posição intermédia. Ao desligar a chave (keyless) a ecrã volta à posição mais baixa, mas após o arranque assume sempre a posição que tinha em memória. A posição elevada é perfeita para viajar e a baixa para um uso mais urbano e desportivo.

Outra melhoria evidente consistiu na adoção do regulador de velocidade (cruise control) de série e que representa um importante elemento de conforto e segurança. Foi amplamente utilizado na viagem que fiz de Lisboa à Serra da Estrela e é muito prático: botão do lado direito para ativar e do lado esquerdo dois botões para regular a velocidade. Apenas é algo brusco quando, por exemplo, necessitamos de reduzir >>





*"DO PONTO DE VISTA ESTÉTICO É AO NÍVEL FRONTAL QUE AS DIFERENÇAS SÃO MAIS VISÍVEIS. OS DUPLOS FARÓIS LED E PISCA-PISCAS DRL..."*

a velocidade e depois o reativamos para a velocidade que estava em memória. Para um uso mais turístico e em grandes viagens acaba por valer cada centímetro.

Também o assento está mais esculpido e moldado que antes, sendo que o condutor é muito mimado nesse quesito, mas o mesmo não se pode dizer do pendura. No regresso da Serra da Estrela (quase 700 km num dia) as queixas desta já se faziam ouvir e basta olhar para perceber que o lugar de quem conduz é bastante mais convidativo. Este efeito no passageiro poderá ser atenuado pela colocação de um topcase, já que este passa a ter um apoio para as costas.

No interior do espaço debaixo do banco, bastante irregular, cabe um capacete XL, mas não pode ser muito grande. Vem agora equipado com uma nova lâmpada no seu interior cuja luz é tão forte que quase chega para nos cegar, por breves instantes. Mantém-se o comando de abertura do assento na zona frontal, ao lado do que abre o bocal de combustível, mas o assento continua com um grau de abertura relativamente reduzido.

Não se percebe porque nem todos os comandos são retroiluminados. O da DCT do lado direito e cursor de acesso ao computador de bordo à esquerda são, mas os restantes não e faz falta. Já agora, também se podia iluminar o de abertura de combustível e do assento.

### **PERFORMANCE E ECONOMIA EM GRANDE FORMA**

O motor, cuja versão original teve por base o motor do automóvel Honda Jazz ao qual foram retirados dois cilindros, continua a dar muito boa conta de si, sendo que a transmissão de dupla embraiagem DCT tem boa responsabilidade nesse resultado.

Com apenas uma árvore de cames, oito válvulas e dois cilindros paralelos, tem 748 cc e debita 59 cv às 6.750 rpm, mas mais interessante é o binário de 69 Nm logo às 4.750 rpm. É ele o grande responsável pela forma rápida e decidida como desenvolve, em especial até atingirmos os médios regimes, onde está muito à vontade.

Se controlarmos o punho direito os consumos são, >>>



748 CC  
59 CV  
12 550 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



## "NOTA POSITIVA TAMBÉM PARA A FORMA EXEMPLAR COMO CURVA, PERMITINDO IR ATÉ PARA LÁ DO RAZOÁVEL"

como é apanágio deste motor, muito interessantes e os 13,2 litros do depósito permitem fazer facilmente 300 km ou mesmo mais. Porém, se circularmos com passageiro e carga ou usarmos o acelerador e a DCT de forma mais desinibida o consumo sobe, dando razão à máxima "para andar... tem que comer!"

Por exemplo, na ida para a Serra da Estrela, a ritmos mais rápidos e com relevo desfavorável os consumos aproximaram-se dos 5 litros, já no regresso ficaram próximo dos 4, o que é uma diferença muito significativa.

Graças ao acelerador "by wire" temos três modos de condução predefinidos à escolha - STANDARD, RAIN e SPORT. O primeiro para um uso no dia-a-dia, o segundo para piso escorregadio e o último é o mais divertido de todos! O motor torna-se mais reativo e as mudanças alongam mais, antes de subir para a mudança acima. Perfeito para uma utilização mais egoísta. Existem ainda mais 2 modos USER totalmente personalizáveis.

Sobre a transmissão de dupla embraiagem já foi tudo praticamente escrito, mas nota-se uma ligeira melhoria, estando agora mais suave, mas não menos

ruidosa. A baixas velocidades, nos arranques e nas passagens de caixa tem uma precisão inigualável.

Sobre a utilização da DCT, comando de ativação do lado direito, podemos deixar que seja o sistema a gerir tudo de forma automática ou se encostarmos o comando mais para o lado esquerdo podemos ser nós a decidir quando queremos as passagens de caixa.

Se nada disto for do vosso verdadeiro agrado podem sempre ter tudo "na ponta dos dedos", ou seja, usar o polegar esquerdo (-) para reduzir e indicador esquerdo (+) para subir uma mudança. Como o sistema está desenhado para prevenir os nossos disparates não nos deixa subir a rotação para lá do limite e reduz automaticamente quando verifica que as rotações estão a ficar demasiado baixas.

### IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Apesar dos seus 236 kg em ordem de marcha, seja parado ou em movimento, a Forza move-se com uma facilidade impressionante, até no meio das filas do trânsito urbano, quase nem parecendo uma scooter desta envergadura.

Com a chave no bolso aproximamo-nos da moto e >>





já a podemos colocar em funcionamento, depois é só sentarmo-nos e preparar-nos para a ação. Apesar do assento estar a apenas 790 mm a sua estrutura é bastante larga e os mais baixos não vão conseguir apoiar por completo os pés no chão e diga-se, em abono da verdade, que também não vos vai fazer falta. É só uma questão de hábito.

Ainda antes de arrancar nota-se perfeitamente a boa colocação de todos os instrumentos, o cuidado nos acabamentos e a forma ordenada e lógica de todos os comandos. Apenas os retrovisores, que estão lá bem à frente, são difíceis de regular no sentido de encontrar uma posição que garanta boa visibilidade sem demasiado ângulo morto e que não aponte demasiado para as luvas ou os nossos ombros.

O próprio ecrã TFT de 5 polegadas é claro e intuitivo, mas facilmente se torna pequeno para tanta informação, nomeadamente se recorrermos à conectividade com o Smartphone através do Honda RoadSync. Para quem já atingiu o meio século de vida um ecrã com mais uma ou mesmo duas polegadas melhorava ainda mais a experiência de condução.

Quanto ao resto, conduz-se com uma facilidade inquestionável, as suspensões cumprem

*"O PRÓPRIO **ECRÃ**  
TFT DE 5 POLEGADAS  
É CLARO E INTUITIVO,  
MAS FACILMENTE SE  
TORNA PEQUENO  
PARA TANTA  
INFORMAÇÃO,  
NOMEADAMENTE SE  
RECORRERMOS À  
CONETIVIDADE COM  
O SMARTPHONE"*

globalmente, mesmo não tendo a dianteira qualquer regulação, mas são sempre 120 mm de curso. Atrás a unidade Pro-Link também não merece reparos e o seu curso é suficiente.

Nota positiva também para a forma exemplar como curva, permitindo ir até para lá do razoável, em boa parte por culpa do chassis muito neutro, dos excelente Pirelli Rosso que permanecem grudados ao asfalto em todas as circunstâncias, sendo que a roda dianteira de 17 polegadas também ajuda, permitindo uma leitura do piso muito efetiva.

Quanto ao sistema de travagem dá perfeitamente para conduzir com condutor, passageiro e alguma carga sem nunca denotar fadiga e sendo coadjuvado pela DCT. Nas íngremes descidas da Serra da Estrela, nomeadamente em direção a Loriga, estiveram sempre à altura das exigências e em particular os dois discos dianteiros de 310 mm e pinças radiais de 4 êmbolos têm capacidade para muito mais. O travão traseiro ajuda a compor a travagem e os seus 240 mm são corretos.

Nota final para a transmissão final por corrente (há quem pense que é correia, mas não). Está muito bem protegida e é um sistema eficaz, pouco oneroso e permite alterações simples na relação final, jogando com os dentes do pinhão ou da cremalheira. Há

apenas um detalhe. Ao estar tão escondida corre-se o risco de não fazer regularmente uma inspeção visual da mesma, incluindo para lubrificação. Essa responsabilidade é dos seus proprietários, que não podem facilitar.

### NOTAS FINAIS

Disponíveis nas cores Matte Warm Ash Metallic (a do teste), Matte Ballistic Black Metallic (preto) e Iridium Grey Metallic (cinza) a renovada Forza 750 tem praticamente tudo para nos conquistar, não apenas pelo coração, mas também pela razão, isto apesar do seu preço final ser agora de 12550€, mais despesas.

Além disso, está também disponível numa versão de 35 kW (47cv), pelo mesmo preço, para os titulares da Carta A2, aumentando ainda mais o leque de potenciais interessados.

Esta é uma maxi-scooter que facilmente nos seduz, conjugando economia e conforto com boas capacidades dinâmicas e de utilização, seja urbana ou mais turística.

Uma escolha muito equilibrada, por exemplo, para quem pretende subir ao degrau acima da Forza 350 ou procura uma maxi-scooter que tenha genes de moto, mas sem abdicar da versatilidade e facilidade de utilização de uma maxi-scooter. //

### EQUIPAMENTO

Capacete SMK  
Blusão Merlin  
Luvas RSW  
Calças Alpinestars  
Botas TCX





# Charme E REQUINTE

*MOTO GUZZI V7 SPORT*

Uma das mais emblemáticas motos da cena clássica-moderna do motociclismo foi renovada. Não perdeu o estilo nem o charme, mas ficou mais requintada.

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



» Galeria de fotos aqui





"O BRILHANTE ENGENHEIRO GIULIO CESARE CARCANO CONCEBEU UM **MOTOR V-TWIN A 90°**, REFRIGERADO A AR"

**A** Moto Guzzi V7 remonta a 1961, época em que o sucesso do automóvel produzido em massa estava a provocar uma redução drástica na procura de motociclos.

Depois de, desde 1921 ter conquistado 3.329 vitórias em corridas oficiais, 14 títulos mundiais e 11 vitórias do Tourist Trophy da Ilha de Man, a Moto Guzzi, dotada de uma invejável capacidade de engenharia, respondeu à desaceleração do mercado diversificando o seu foco, começando a fabricar desde triciclos de carga a maquinaria agrícola e veículos especiais, incluindo automóveis, na sua fábrica de Mandello del Lario.

Para os automóveis, o brilhante engenheiro

Giulio Cesare Carcano concebeu um motor V-twin a 90°, refrigerado a ar, capaz de atingir os 140 km/h, destinado a uma versão desportiva do Fiat 500.

O motor foi bem recebido na "Fabbrica Italiana Automobili Torino", mas as quantidades anuais pretendidas excediam a capacidade de produção da fabricante de Mandello del Lario, e o acordo acabou por não se concretizar.

Entretanto, o governo transalpino lançou um concurso para o fornecimento de motociclos à Polícia de Estrada Italiana. A vencedora seria a moto capaz de percorrer 100.000 km com os menores custos de manutenção.

Era a ocasião ideal para a Moto Guzzi montar o motor de Carcano numa moto. Assim nasceu a Moto Guzzi V7, um projecto inovador que combinava os padrões de fiabilidade automóvel



853 CC  
67,3 CV  
10 199 €

» Mais dados técnicos aqui





*"EM 1967 A PRIMEIRA INTERVENÇÃO DE TONTI FOI AUMENTAR A POTÊNCIA PARA 45 CAVALOS, LANÇANDO EM 1969 A V7 SPECIAL"*

com um nível de conforto e acessibilidade mecânicas sem igual, fator que também captou o interesse de forças policiais estrangeiras.

A produção da nova V7 700 iniciou-se em 1964. A nova moto dispunha de um motor instalado transversalmente, com uma cilindrada de 703,3 cc a debitar 40 cavalos de potência, registrando um peso de 230 kg.

Em 1966 começou a produção em série para as forças policiais e mercados externos, tendo-se tornado famosa pela "Highway Patrol" da polícia de Los Angeles. No ano seguinte, a V7 700 passou a ser vendida ao público em Itália, com um preço significativamente mais acessível do que as suas concorrentes alemãs e inglesas.

A criação de Giulio Cesare Carcano foi posteriormente aperfeiçoada por um engenheiro de desenvolvimento que se juntou à Moto Guzzi em 1967: Lino Tonti.

Com ampla experiência nas corridas de motos, em marcas como Mondial, Bianchi e Gilera, foi-lhe confiada a missão de expandir a gama das maxi-motos de Mandello del Lario. A V7 tinha chegado ao mercado no momento certo: as motos estavam a regressar à moda, quase como uma reacção ao conformismo automóvel, e o mercado mostrava-se particularmente receptivo à inovação.

A primeira intervenção de Tonti foi aumentar a potência para 45 cavalos, lançando em 1969 a V7 Special, um modelo mais rápido, requintado e







elegante face à V7 700.

Mas foi o passo seguinte que se tornou a obra-prima de Tonti: a V7 Sport. O engenheiro de Forlì tinha uma visão clara e definiu três parâmetros para a desportiva de Mandello: 200 km/h, 200 kg de peso e 5 velocidades. Para alcançar esses objectivos, modificou o motor, aumentando a cilindrada para 748,3 cc, redesenhou a cambota e admissão, e o resultado final ultrapassava os 52 cavalos de potência.

A V7 Sport estreou-se em 1971 e, em Junho do mesmo ano, participou na prova "500 Quilómetros de Monza", conquistando o terceiro lugar. Foi o início de uma série de desempenhos notáveis em corridas de resistência, como as 24 Horas de Le Mans e de Liège, que, em conjunto com pilotos populares como Vittorio Brambilla, tornaram a V7 Sport na moto desportiva italiana mais célebre da década de 1970.

Chegados a 2025, depois de muitas evoluções ao longo dos anos, a V7 foi novamente revista para complacer os parâmetros da norma de emissões Euro5+.

No entanto a Moto Guzzi não se ficou só por aí. Uma nova forquilha invertida e dois discos de travão na roda dianteira reforçaram

*"A V7 SPORT ESTREOU-SE EM 1971 E, EM JUNHO DO MESMO ANO, PARTICIPOU NA PROVA "500 QUILOMETROS DE MONZA", CONQUISTANDO O TERCEIRO LUGAR. "*

a atitude desportiva enquanto melhoraram significativamente o desempenho dinâmico.

Por outro lado, o acelerador Ride-by-Wire melhorou a entrega de potência, proporcionando Modos de Condução e Cruise Control. Uma Unidade de Medição de Inércia aumentou substancialmente a segurança graças a um melhor desempenho do ABS.

Mas olhando para ela as linhas mantêm-se, nostálgicas, simples, definidas pelas salientes cabeças dos cilindros.

Não basta sentarmo-nos aos seus comandos para se perceber a diferença. Dar motor de arranque, aguentar o característico impulso causado pelo acordar do motor que surge para a vida com o seu ronco compassado, são sensações familiares. É necessário começar a rolar para se perceber a maior agilidade do conjunto.

Ao percorrer todos os níveis do seletor de mudanças, à medida que a velocidade aumenta, é que se começam a notar as grandes diferenças. O bicilíndrico parece mais solto. O acelerador é mais suave na entrega mas a subida de rotação é mais intensa, a travagem é doseável e mais incisiva e curvar é mais intuitivo.

A condução sai mais natural, sem esforço,

tornando-se um verdadeiro prazer. E se se quiser acelerar mais um pouco, para descarregar o stress, a confiança que o conjunto imprime numa estrada de curvas é suficiente para rasgar um enorme sorriso dentro do capacete!

Com esta V7 Sport, carregada de charme e requinte, as voltas do dia-a-dia, as curvas do fim-de-semana e as pequenas escapadelas esporádicas passam a outro nível. Um nível em que a vontade de ir para a estrada desfrutar dela, passa a ser quase uma fixação! //



## EQUIPAMENTO

**Capacete** Nexx X.WST3 Zero Pro

**Blusão** RSW Denis

**Jeans** RSW Peter

**Luvax** RSW MSSL - 011

**Botas** TCX Blend 2 Waterproof





## Proteção AVANÇADA

A BMW MOTORRAD APRESENTA O SEU MAIS RECENTE LANÇAMENTO: O CAPACETE GS RALLYE CARBON. DESENHADO PARA COMPLEMENTAR OS ICÓNICOS MODELOS BMW GS, ESTE CAPACETE DE VISUAL DESPORTIVO OFF-ROAD COMBINA LEVEZA EXCECIONAL E ALTA ABSORÇÃO DE IMPACTO COM FUNCIONALIDADES INOVADORAS DE SEGURANÇA E CONFORTO, ESTABELECE UM NOVO PADRÃO PARA OS MOTOCICLISTAS AVENTUREIROS.

O novo Capacete BMW Motorrad GS Rallye Carbon foi concebido para os pilotos que exigem o máximo em desempenho e proteção. A sua calota, fabricada com uma mistura de fibra de carbono e aramida M-Forge™ Carbon, garante uma leveza notável sem comprometer os valores de absorção de impacto e a segurança. Disponível em dois

tamanhos de calota, assegura um ajuste tão compacto quanto necessário.

A segurança é uma prioridade neste novo modelo, que conta com o sistema MIPS Integra TX® (Multi Directional Impact Protection System). Este sistema inovador foi desenvolvido para reduzir o movimento rotacional da cabeça em caso de impacto, minimizando significativamente o risco

de lesões. Em situações de acidente, o Pull-Rescue-System permite a remoção das almofadas das bochechas sem necessidade de retirar o capacete, facilitando o trabalho das equipas de socorro.

Para garantir a máxima funcionalidade e conforto, o revestimento interior é feito de materiais premium, complementado por um sistema de ventilação eficiente. Este inclui ventilação superior com proteção contra insetos e ventilação na área do queixo com filtro de pó. Uma aba removível proporciona um fluxo de ar desimpedido, ideal para condução off-road e dias quentes. Outras características práticas incluem um peak removível com fixação lateral e mecanismo de autobloqueio, além de uma pala solar ajustável.

A viseira, com um mecanismo especialmente desenvolvido com Quick Release, permite mudanças rápidas e convenientes. O capacete GS Rallye Carbon também apresenta uma configuração de viseira específica para tráfego urbano. Além da viseira instalada de fábrica com lente interna Pinlock 120®, o GS Rallye Visor Kit com Pinlock oferece uma seleção de várias cores e tonalidades, incluindo opções em laranja,

azul espelhado, prata espelhado, bem como transparente e fumado. Todas as viseiras possuem revestimento resistente a riscos.

Para uma experiência de condução ainda mais imersiva, o novo capacete pode ser melhorado com o inovador sistema de comunicação BMW ConnectedRide COM P1 GS. Este sistema de última geração integra-se perfeitamente em todas as novas variantes de capacetes GS e pode ser operado de forma intuitiva através do Multicontroller da moto, permitindo ao piloto manter as mãos no guidador.

Com a bateria e a unidade principal discretamente localizadas sob uma tampa traseira e o painel de controlo integrado no design do capacete, o BMW ConnectedRide COM P1 GS é um sistema robusto, intuitivo e perfeitamente adaptado às necessidades dos motociclistas. Opera com Mesh 2.0 para Open e Group Mesh e oferece a mais alta qualidade de voz e som, graças à supressão otimizada de ruído e aos altifalantes HD de segunda geração.

Para mais informações sobre o novo Capacete BMW Motorrad GS Rallye Carbon, visite o site oficial. //





# Conforto **SUSTENTÁVEL**

O NOVO BLUSÃO ALIAS DA BERING CHEGOU AO MERCADO, PROMETENDO COMBINAR A RESISTÊNCIA E O CONFORTO NECESSÁRIOS PARA LONGAS VIAGENS COM UM FORTE COMPROMISSO AMBIENTAL. DESENVOLVIDO PARA MOTOCICLISTAS EXIGENTES, ESTE EQUIPAMENTO DESTACA-SE PELA UTILIZAÇÃO DE MATERIAIS RECICLADOS E UM DESIGN FUNCIONAL.

**A** Bering, reconhecida no segmento de equipamentos para motociclistas, apresentou o seu mais recente lançamento: o blusão ALIAS. Pensado para atender às necessidades dos condutores que procuram durabilidade, conforto e segurança a cada quilómetro, o ALIAS integra a filosofia da marca em oferecer produtos de alta performance com um toque de inovação.

Fabricado a partir da combinação de Hard Mesh e Fibertech 600D, ambos provenientes de materiais reciclados de alta durabilidade, o blusão ALIAS não só garante um desempenho superior, como também reflete uma preocupação com a sustentabilidade ambiental. Esta escolha de materiais confere ao blusão a resistência necessária para enfrentar os desafios da estrada, sem comprometer a sua leveza e respirabilidade.

No que concerne à segurança, o ALIAS está equipado com proteções ALPHA CE Nível 1 nos cotovelos e

ombros, que são removíveis, permitindo uma maior versatilidade. Dispõe ainda de um bolso para a inclusão de uma proteção dorsal adicional e um bolso de proteção de cotovelo ajustável, otimizando o conforto do motociclista.

A pensar na funcionalidade e no bem-estar durante a condução, o blusão oferece ajustes nos punhos e ancas, assegurando um ajuste perfeito ao corpo. Conta com dois bolsos exteriores e um bolso interior para arrumação, e um sistema de ligação blusão/calças com fecho, que proporciona maior segurança e impede que o blusão suba em caso de queda. Com um corte Regular Fit (masculino) e um design simples e elegante, o blusão ALIAS destaca-se pelas sinalizações discretas nos braços e costas, que contribuem para uma maior visibilidade sem comprometer a estética. Pode ser combinado com as luvas e calças da linha ALIAS para um visual harmonioso e distinto.

Para mais informações contacte a Salgados Moto, o importador da Bering para Portugal. //



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

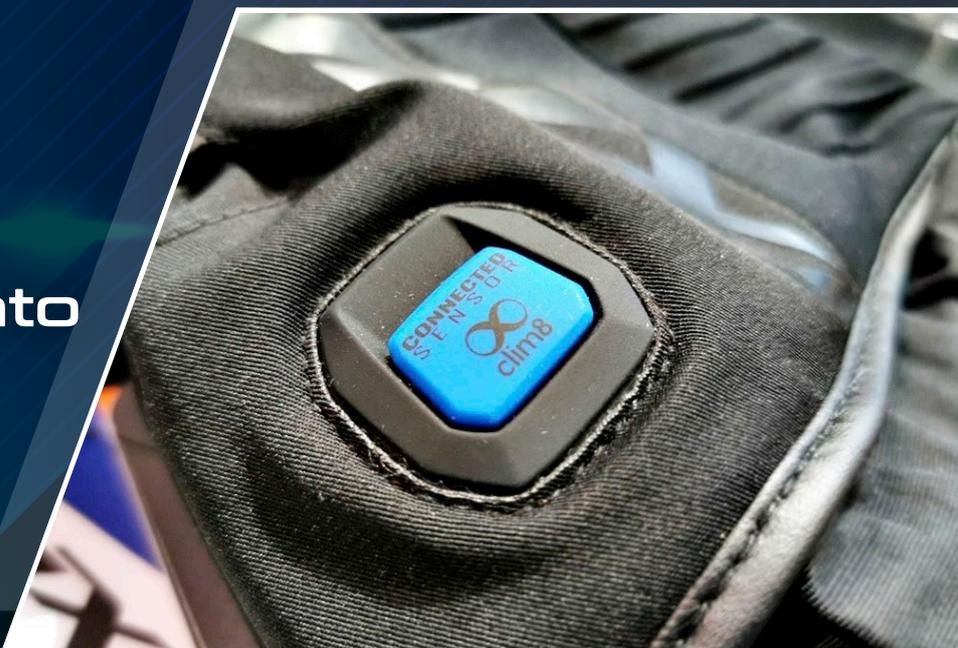


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**ANDAR DE MOTO**

# Tecnologia **MOTOGP**

AS NOVAS LUVAS REV'IT! JEREZ 4 CHEGARAM AO MERCADO, PROMETENDO LEVAR A EXPERIÊNCIA DE SEGURANÇA E PERFORMANCE DAS PISTAS DE MOTOGP E WORLDSBK DIRETAMENTE PARA AS MÃOS DOS MOTOCICLISTAS MAIS APAIXONADOS. DESENVOLVIDAS EM ESTREITA COLABORAÇÃO COM PILOTOS DE TOPO E O DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO E INOVAÇÃO DA REV'IT!.



**A** REV'IT! redefine uma vez mais os padrões de vestuário para motociclistas com o lançamento das luvas Jerez 4, um equipamento desenhado para máxima performance e proteção sem riscos. Criadas a partir da experiência acumulada em alta competição, estas luvas prometem replicar a sensação e a segurança que os pilotos profissionais exigem em cada corrida.

A excelência dos materiais é um dos pilares das Jerez 4. A sua composição em pele de canguru, conhecida pela sua resistência e flexibilidade, combina-se com diversos componentes de segurança estrategicamente integrados. Destaca-se a inovadora construção na zona dos nós dos dedos, designada SEESOFT 3DIFIT Protection, que incorpora a proteção SEESOFT sob uma camada rígida em TPU. Esta conceção aumenta significativamente, tanto o conforto, como a proteção nas áreas mais críticas.

No que respeita à segurança, o currículo das

REV'IT! Jerez 4 é vasto, incluindo protetores rígidos de TPU nos dedos (duas unidades junto ao dedo mindinho), um protetor rígido de TPU nos metacarpos, sliders rígidos de TPU na palma da mão e no lado do polegar, e um protetor rígido de TPU no próprio polegar. Um arsenal que garante a integridade das mãos em caso de queda.

Cada detalhe destas luvas, meticulosamente cosidas à mão, foi analisado para oferecer a confiança e o desempenho que os motociclistas procuram em cada aceleração. Além disso, a nova gama de cores permite combinações arrojadas ou mais discretas, adequando-se ao estilo pessoal do motociclista ou ao seu equipamento de pista.

As luvas JEREZ 4 estão disponíveis em Preto-Branco, Branco-Preto, Neon Amarelo-Preto e Neon Vermelho-Preto, nos tamanhos S ao 3XL, com um preço recomendado de 279,99 euros.

Para mais informações e aconselhamento técnico, os interessados devem contactar um distribuidor autorizado REV'IT! //

0% JUROS  
0€ ENTRADA  
**ZERO RAZÕES**  
**PARA ADIAR**  
TAEG 0,0%  
36 MESES



**125NK 36 MESES × 96,94€**  
**PRVP/FINANCIAMENTO 3.490€ | MTIC 3.490€**

Exemplo para um contrato de crédito da 125NK a 36 meses. PRVP (Preço de Referência de Venda ao Público) de 3.490,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.490,00€, reembolsado em 36 prestações mensais constantes de 96,94€. Comissão de abertura de crédito no valor de 0,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 0,0%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.490,00€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 0,00€. Campanha válida até 30/09/2025. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. registado no Banco de Portugal sob o nº 0800. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A CFPT - Veículos e Acessórios, S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 8169 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PRVP não inclui despesas de documentação, ISV, IUC e despesas de transporte. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor. Não acumulável com outras campanhas em vigor.



## Sempre CONTACTÁVEL

CADA CAPACETE PODE PERMITIR FALAR MELHOR COM INTERCOMUNICADORES MIDLAND INTEGRADOS.

**E**m viagens de moto, cada pormenor importa e comunicar facilmente é tão essencial quanto ter conforto ou segurança. A Midland, marca de referência em intercomunicadores, está a mudar a forma como os motociclistas se conectam durante o percurso, através de soluções integradas diretamente nos capacetes.

A pensar nos condutores que valorizam uma experiência fluida e segura, a Midland reforçou colaborações com algumas das marcas mais reputadas no universo das duas rodas, como a Caberg, LS2, Tucano Urbano, MT Helmets e Shark Helmets para desenvolver capacetes com intercomunicadores integrados de fábrica.

Imagine subir para a sua moto com o itinerário definido e o capacete ajustado. Agora, pode responder a chamadas, seguir direções do GPS ou conversar com o passageiro e outros motociclistas no grupo. Com os intercomunicadores Midland integrados, tudo funciona em harmonia, sem necessidade de instalações complicadas ou comprometer o design do capacete.

As soluções Midland adaptam-se a todos os estilos de condução: seja com capacete integral, modular, touring ou urbano (jet). Além de preservar a estética

e aerodinâmica, estes sistemas oferecem máxima compatibilidade e qualidade sonora. O modelo Spectrum LS2, por exemplo, integra som premium da RCF, ligação em tempo real a funcionar até quatro utilizadores e cancelamento de ruído com inteligência artificial - tudo quase invisível ao olhar.

A tecnologia resulta de um desenvolvimento conjunto entre as equipas de I&D da Midland e os departamentos técnicos das marcas parceiras, garantindo uma integração total e fiável.

Todos os produtos Midland podem ser registados no site oficial, onde estão disponíveis manuais, guias de instalação e assistência técnica personalizada. O compromisso da marca passa por garantir uma utilização duradoura, segura e prazerosa para que cada viagem seja parte do destino.

A Midland colabora com as principais marcas de capacetes para desenvolver soluções integradas e personalizadas que combinam estilo, segurança e máxima liberdade de comunicação. Cada colaboração resulta de uma visão partilhada: oferecer aos motociclistas uma experiência de viagem completa, em que cada detalhe é concebido para simplificar e melhorar a vida sobre duas rodas. //

# J2 A ÚLTIMA EVOLUÇÃO



SCHUBERTH



www.goldenbat.pt



Capacete DFP Jet



SEGURO: Homologação ECE 22.06



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



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



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



# Tecnologia **DE COMPETIÇÃO**

CONCEBIDO PARA OS MOTOCICLISTAS MAIS EXIGENTES E OTIMIZADO PARA O DESEMPENHO EM CIRCUITO, O NOVO CAPACETE M PRO RACE DA BMW MOTORRAD PROMETE UMA COMBINAÇÃO SUPERIOR DE SEGURANÇA E CONFORTO PERSONALIZADO.

**O** Capacete M Pro Race foi meticulosamente desenvolvido para ir ao encontro das necessidades dos motociclistas que procuram a máxima performance e proteção, especialmente em ambiente de circuito. A sua calota, fabricada com uma combinação robusta de fibra de vidro e carbono, assegura uma aderência firme e um nível de segurança excepcional.

Um dos seus fatores diferenciadores está no conforto personalizado. As esponjas interiores do capacete adaptam-se, não só à temperatura ambiente, mas também às preferências individuais do motociclista, garantindo um ajuste perfeito

em qualquer situação. Para além disso, a viseira com tecnologia Max Vision Pinlock (120) proporciona um campo de visão mais amplo e sem embaciamento, mesmo nas condições mais exigentes. A sua homologação ECE 2206 reforça o compromisso com os mais elevados padrões de segurança.

O Capacete M Pro Race está disponível numa gama de tamanhos que vai do XS ao 3XL. A versão Triple Black tem um preço recomendado de 848 euros, enquanto as versões Curbs, Rost, Circuit, Nitrous, Slick e Sprint podem ser adquiridas por 879 euros (ambos com IVA incluído).

Para mais informações contacte a BMW Motorrad. //

aprilia®

# TUONO V4



APRILIA RIDING DAYS

**DESCONTO DIRETO DE 1.500€**

#be **a** racer

# Tecnologia AVANÇADA

A AMSOIL, LÍDER MUNDIAL EM LUBRIFICANTES SINTÉTICOS DE ALTA PERFORMANCE, ANUNCIOU O LANÇAMENTO EM PORTUGAL DA SUA LINHA ESPECIALMENTE FORMULADA PARA ATVS (ALL-TERRAIN VEHICLES) E UTVS (UTILITY TERRAIN VEHICLES).

**A** AMSOIL INC., reconhecida globalmente pela sua excelência em lubrificantes 100% sintéticos, expande a sua oferta em Portugal com a introdução de uma gama dedicada a veículos todo-o-terreno, como ATVs e UTVs. A premissa da marca é clara: desenvolver lubrificantes que otimizem o desempenho do motor, permitindo aos condutores focar-se inteiramente na sua aventura e na superação dos limites.

Os óleos da AMSOIL são formulados com uma tecnologia de aditivos avançada, garantindo uma proteção superior contra o desgaste do motor, mesmo sob calor extremo e condições de elevada tensão. Esta característica assegura um desempenho consistente e fiável, independentemente do tipo de condução ou do terreno.

## A GAMA INCLUI:

### - AMSOIL 5W-50 100% Synthetic

**ATV/UTV Motor Oil:** Este óleo de motor é especificamente concebido para proteger motores quentes e de alta rotação contra o desgaste. Proporciona uma performance consistente, mesmo em tarefas exigentes ou terrenos difíceis, oferecendo confiança para levar as máquinas ao limite. É um produto "Warranty Secure™", que não anula a garantia do veículo, apresentando-se como uma alternativa de alto desempenho aos óleos originais de fábrica (OEM).

**- AMSOIL 100% Synthetic ATV/UTV Transmission & Differential Fluid:** Um fluido sintético, meticulosamente desenvolvido para diferenciais e transmissões de ATVs e UTVs. Protege eficazmente as engrenagens de veículos que operam sob cargas

pesadas e elevado binário, ao mesmo tempo que arrefece componentes críticos e resiste aos efeitos do calor extremo. É ideal para veículos utilizados no transporte de pessoas/mercadorias, trabalho árduo ou para a exploração de terrenos desafiantes.

### - AMSOIL ATV/UTV Powertrain Fluid (Easy Pack):

Pensado para situações de sobrecarga, em que acessórios adicionais aumentam o peso e o stress sobre a transmissão/diferenciais e tração dianteira.

Este fluido resiste melhor à perda de viscosidade por choque mecânico do que os óleos convencionais, formando uma película lubrificante robusta que protege os componentes metálicos sob pressão e calor extremos, mesmo nas condições mais adversas.

### - AMSOIL SEVERE GEAR® 75W-90 & SEVERE GEAR® 75W-140:

Esta linha de óleos de engrenagens é formulada para quem exige o máximo da sua caixa de velocidades. Com elevada resistência a cargas pesadas, reduz a fricção e oferece proteção superior contra o desgaste.

Mantém a eficiência e supera o desempenho dos óleos convencionais para a transmissão, sendo ideal para veículos com reboque, transporte, competição ou outras utilizações intensivas.

A Motoxpert® é a representante oficial da linha de motociclos da AMSOIL® em Portugal. A marca AMSOIL®, com desenvolvimento e produção exclusiva nos Estados Unidos da América, é reconhecida mundialmente pela produção de óleos e lubrificantes 100% sintéticos de qualidade inigualável. //



Imagens não contratuais.



## DESCONTO 50% KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI

Válido para os modelos TRK 702 e TRK 702 X matriculados até 30/09/2025 ao abrigo da CAMPANHA ZERO DESCULPAS, nos concessionários aderentes.\*

**TRK  
702X**

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

# ZERO DESCULPAS PARA UMA NOVA PAIXÃO

PRESTAÇÃO 60 X 131,50€ ENTRADA 0€ TAN 0%  
PVP/FINANC. 7.890,00€ TAEG 2,7% MTIC 8.403,86€

Exemplo para um contrato de crédito TRK 702 X a 60 meses. PRVP de 7.890,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 7.890,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 131,50€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,7%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 8.403,86 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 138,86 €. Campanha válida até 30/09/2025. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. registado no Banco de Portugal sob o nº 0800. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. 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. O PRVP não inclui despesas de documentação e transporte, ISV e IUC (quando aplicável). Campanha válida para toda a gama Benelli superior a 125 cc, não acumulável com outras campanhas em vigor.

\*Limitado ao stock existente.

SABE MAIS EM [ZERODESCULPAS.BENELLI.PT](http://ZERODESCULPAS.BENELLI.PT)

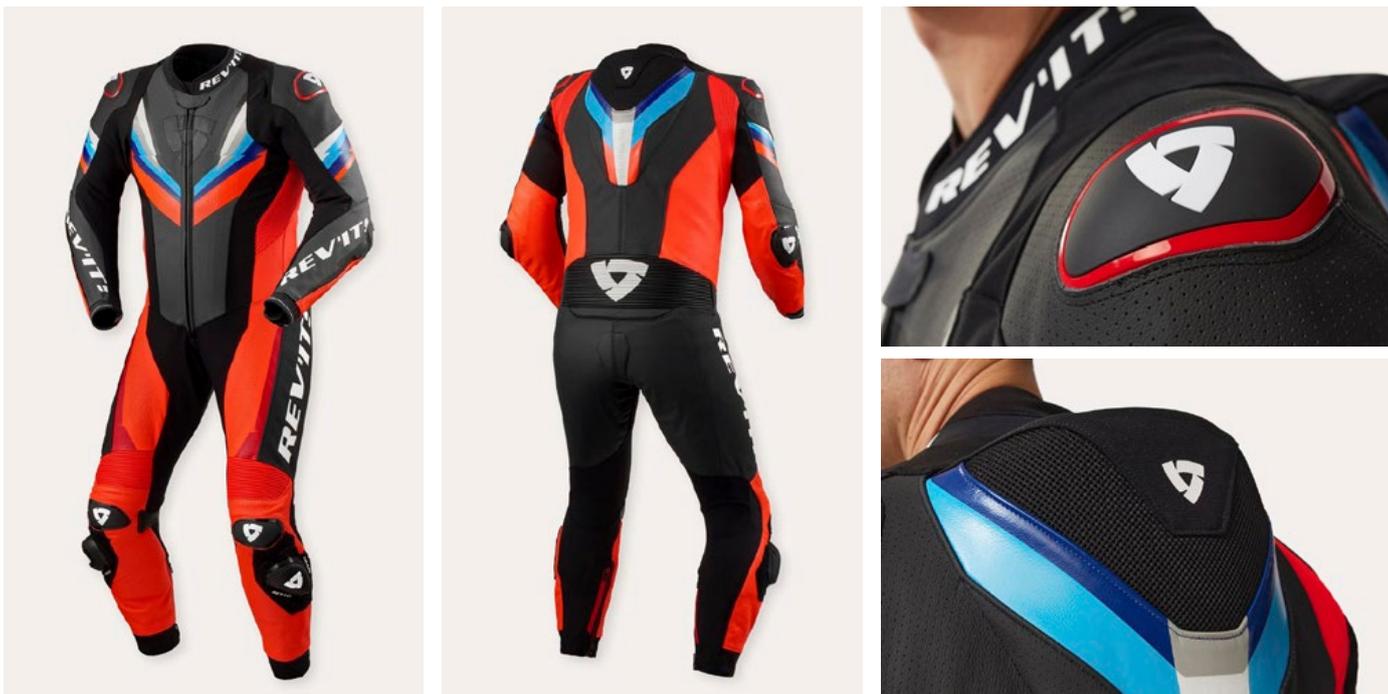


✉ [info@benelli.pt](mailto:info@benelli.pt)

🌐 [benelli.pt](http://benelli.pt)

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**

## EQUIPAMENTO REV'IT! QUANTUM 3



# Segunda PELE



» Galeria de fotos aqui

A REV'IT! APRESENTOU O QUANTUM 3, O NOVO TOPO DE GAMA DA SUA LINHA DE FATOS INTEGRAIS EM PELE, COMBINANDO DESIGN INSPIRADO NOS VISUAIS DIGITAIS DOS ANOS 80/90 COM TECNOLOGIA DE PROTEÇÃO AVANÇADA. COM PROTEÇÕES BETAC® E SEESMART DE SÉRIE, ALÉM DE COMPATIBILIDADE COM AIRBAGS AVERTUM TECH-AIR®, O MODELO PROMETE SEGURANÇA MÁXIMA E UM CORTE ERGONÓMICO PARA PERFORMANCE EM PISTA OU ESTRADA.

**A** linha Quantum consolida sua identidade com gráficos impactantes, e o Quantum 3 eleva o conceito com cores arrojadas e referências à estética pixelizada das décadas de 80 e 90. A marca mantém a tradição de visuais marcantes, agora com novas combinações cromáticas que se destacam na coleção.

As proteções renovadas nos cotovelos, joelhos e ombros ganharam um perfil mais aerodinâmico, enquanto as internas incluem Betac® e SEESMART (ancas). A segurança pode ser ampliada com SEESOFT (costas/peito) ou com o sistema de airbag Avertum Tech-Air®, opcional.

Classificado como AAA, o fato utiliza pele "Monaco Performance", malha 3D Air Mesh e tecido elástico PWR|Shell para equilibrar resistência e ventilação. O corte adapta-se a posições agressivas na pista ou a conduções desportivas, garantindo liberdade de movimento.

Desde 1995, a marca holandesa investe em inovação para equipamentos motociclísticos, focando em desempenho para pista, estrada e aventura. O Quantum 3 reforça esse legado, estando disponível através da rede de distribuidores oficiais.

Mais informações no site oficial da marca. //

# QJMOTOR

## ATR 125



**3.190€\***

NASCIDA PARA A CIDADE,  
READY FOR MORE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO DE 15 CV COM REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA
- SISTEMA MICRO-HÍBRIDO
- ABS DE DUPLO CANAL E TCS (CONTROLO DE TRAÇÃO)
- PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT 5" E FUNCIONALIDADE MIRRORING
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- SISTEMA START & STOP
- TOP CASE DE SÉRIE
- CORES DISPONÍVEIS  CINZA/PRETO  PRATA/VERDE  PRETO

VER VÍDEO



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



## Conforto URBANO

ESTILO, CONFORTO, PROTEÇÃO E TECNOLOGIA PARA O RITMO DA CIDADE.

**O**s novos ténis de motociclismo SWIFT X FIT Dry fazem uma fusão perfeita de proteção, estilo urbano e inovação, especialmente pensados para motociclistas que não dispensam conforto e segurança no dia-a-dia.

Desenhados para ambientes urbanos e deslocações quotidianas, estes ténis de cano médio aliam materiais premium como a pele de flor integral a soluções tecnológicas como o sistema XFIT, que inclui um fecho lateral em zip para facilitar o calçar e descalçar, mesmo com pouco tempo.

Como pormenores técnicos, salientam-se o forro Drytex impermeável e respirável, a palmilha interior com sistema de memória, substituível e antibacteriana, as proteções reforçadas em TPU no tornozelo, no calcanhar e na biqueira, a sola de borracha com inserções para absorção de impacto e elementos refletores para proporcionar maior visibilidade.

Os SWIFT X FIT Dry revelam-se ideais para quem procura mobilidade urbana com estilo e conforto, sem comprometer a segurança.

Para mais informações contacte a SALGADOS MOTO. //

# EXPANDE O TEU HORIZONTE

## OFERTA ESPECIAL



## KIT MALAS SUZUKI

POR APENAS 550€

**V-STRUM 1050 DE**

Campanha kit de malas originais Suzuki por apenas 550€, na compra da tua nova Suzuki V-STRUM 1050DE. O Kit de malas tem um PVPR aproximado de 2.000,00€ e é composto por 2 malas laterais e 1 top case em alumínio, suportes e conjunto de fechos. Campanha válida até 31 de agosto de 2025, não acumulável com outras campanhas em vigor e limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. Para mais informações contactar o concessionário oficial Suzuki.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

[www.suzukimoto.pt](http://www.suzukimoto.pt)



**SUZUKI**



## Edição **ESPECIAL**

EMPRESA LÍDER EM EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISMO LANÇA LINHA LIMITADA "35TH ANNIVERSARY EDITION", COM PEÇAS INSPIRADAS NOS VALORES DA MARCA E DESIGN DISTINTIVO.

**A** Touratech, referência mundial em equipamentos e vestuário de alta qualidade para motociclismo, comemora 35 anos com o lançamento da coleção limitada "35th Anniversary Edition". A edição especial inclui desde roupa casual a equipamento de condução, todos com materiais premium e identidade visual exclusiva, celebrando a herança da marca em design moderno.

"Novas ideias para motos" tem sido o lema da Touratech ao longo destas três décadas e meia, reforçando o seu papel como pioneira em

inovação no setor. "Esta coleção é uma forma de agradecer a todos os que nos acompanham nesta jornada", afirma Martin Wickert, diretor de marketing da marca, em nota enviada à imprensa.

O destaque vai para o capacete Aventuro PRO Carbon 35th Anniversary Edition, com viseira integrada e acabamento em fibra de carbono visível. A linha inclui ainda a mochila Rack-Pack (em versões de 25 e 50 litros), casacos softshell, t-shirts, polos e até uma garrafa de alumínio comemorativa. Uma homenagem à aventura, liberdade e qualidade que definem a Touratech - agora com um toque exclusivo. //

MOTO GUZZI

# V85TT

**OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS**



  
**MOTO GUZZI®**

# Diretamente DAS TERRAS DE SUA MAJESTADE

Depois de no mês passado termos partilhado a pioneira e ainda hoje muito apreciada Yamaha XT 500, vamos agora até à Grã-Bretanha. Temos a oportunidade de apresentar uma moto verdadeiramente especial, de uma marca com um palmarés incrível.

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





Infelizmente, a Norton, apesar do seu passado fulgurante acabou por capitular nas últimas décadas do século passado, apesar de agora, nas mãos dos indianos da TVS Motor Company, haver planos de a ressuscitar. Será que vai ter sucesso como ocorreu, por exemplo, com a Royal Enfield?

Um pouco de história

A marca surgiu no mercado ainda no século XIX, mais precisamente quando, em 1898, James Lansdowne Norton, em Birmingham, se começou a dedicar a produzir peças para desenvolver bicicletas com motor, sendo que a sua primeira verdadeira produção ocorreu em 1902 com a inovadora Norton Energette.

Vinha equipada com um pequeno motor de 143 cc, produzido pela francesa Clément e tinha duas velocidades, pouco mais de 2 cv e atingia uns estrondosos 50 km/h, um valor muito interessante para a época.

Pode afirmar-se que foi o começo de uma história inacreditável em que inovação, velocidade, competição ou criatividade andaram sempre de mãos dadas, tal como os problemas financeiros e de gestão, mas já lá vamos.

Foi preciso chegar a 1907 para que a Norton desenvolvesse o seu primeiro motor e foi assim que surgiu a Norton Big Four ou Model 1. Equipada com um motor de 631 cc era um verdadeiro colosso e ajudou muito a marca a cimentar a sua fama também na competição. Teve uma longa carreira de quase 50 anos e até foi usada pelo exército britânico durante a Segunda Guerra Mundial, já com várias atualizações.

Já agora “Big Four” tem apenas a ver com a taxaçaõ a que estava sujeita pela elevada cilindrada. Não tem qualquer relação, por exemplo, com os quatro

construtores japoneses de motos que chegaram mais tarde e mudaram a ordem mundial reinante.

Em 1952, numa altura em que vários países europeus ainda recuperavam das feridas da guerra, a Norton lança a sua Dominator 88, com clara inspiração na concorrente Triumph Speed Twin. Equipada com um bicilíndrico paralelo de 497 cc, debitava cerca de 30 cv às 6500 rpm e tinha performances verdadeiramente assombrosas, sendo capaz de atingir mais de 160 km/h. Marcou uma época e ainda hoje é muito apreciada, sendo que o seu puro charme britânico permanece intocável. É ela a rainha desta crónica.

### PRINCIPAIS DESTAQUES

Vamos ser honestos. Apreciar e conduzir esta moto é algo que tem de ser feito de acordo com os padrões da época e não nos moldes atuais porque só assim se consegue verdadeiramente desfrutar do momento e não querer parar.

Aliás, os travões, dois enormes tambores, são um dos seus pontos mais fracos, mas depois de iniciar a marcha não apetece mais parar! Só mesmo gozar a moto e tudo o que tem para nos oferecer, incluindo uma estética muito bem conseguida, com destaque para as superfícies de reluzentes cromados ou um binário omnipresente, além de uma melodia dos escapes que nos encanta a cada toque no acelerador!

A Dominator 88 sucedeu à Model 7 e rapidamente se tornou num sucesso de vendas, apesar de algumas falhas crónicas, caso da malfadada tendência para pingar óleo, algo comum a praticamente toda a indústria britânica de motociclos da época.

O modelo que apresentamos, com um especial agradecimento ao Octávio, que também serviu de





modelo para as fotos, tem matrícula de 1959 e é já das últimas antes da 88SS, essa já com carburador duplo e ainda superior performance.

O seu estado é manifestamente bom, sem chegar a ser de concurso, sendo que já foi alvo de várias melhorias, mas está bastante próxima do original e andar nela é diversão em estado puro, desde que se tenha em atenção a sua personalidade very british.

Nesta altura o Reino Unido ainda tinha as suas particularidades e como potência mundial também no mundo das motos podia dar-se ao luxo de impor as suas regras. Por exemplo, o pedal do lado esquerdo é o travão de trás (bastante incisivo, por sinal) e o pedal das mudanças é à direita e invertido, como na competição: a primeira relação é para cima e as outras três são para baixo! É só ganhar o jeito e curtir!

Já agora no manómetro circular da Smiths, ainda que a agulha se mova da esquerda para a direita, está em km's e não em milhas e a explicação é muito simples: trata-se de um modelo destinado à exportação, provavelmente destinado à Europa Continental, tal como veio a ocorrer.

Curioso que quando o Octávio adquiriu este

exemplar, já lá vão uns anos, o quadro estava torcido. Fruto, provavelmente de uma queda ou, hipótese mais plausível, esta moto participou em corridas, algo perfeitamente comum e destino habitual de muitas destas motos! Usar durante a semana... correr ao sábado ou ao domingo e depois ir repetindo, vezes sem conta!

### **IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO**

Sentamo-nos na moto e estranhámos um pouco a posição, com os braços algo fletidos para a frente, causando alguma carga nos pulsos e ficando com os joelhos muito abertos, culpa do largo depósito de combustível, mas nada que incomode em demasia ou nos impeça de usufruir desta bela peça de engenharia britânica.

Para colocar o motor em funcionamento há que ter alguns cuidados e o carburador Amal é bastante sensível, mas se estiver tudo ok, com a manete do ar em posição de aberto e uma "patada decidida", depois de encontrarmos o ponto morto superior, ela pega com facilidade.

Por opção e para mitigar as comuns perdas de óleo do motor, foi montada uma pequena torneira >>>



RST

YA DISPONÍVEL

2025

COLLECTION



CLASSIC

RST-MOTO.COM

## NOSTALGIA *NORTON DOMINATOR 88*

no tubo que liga o depósito lateral de óleo ao motor. É uma ótima escolha, mas também um risco enorme: um simples esquecimento de abrir a dita ao colocar o motor em funcionamento é o suficiente para gripar o motor por falta de óleo!

Depois de o motor acordar para a vida, dar alguns toques no acelerador para sentir o seu coração, deixar este ganhar alguma temperatura e podemos fazer-nos à estrada que é o que a moto nos pede! Como se nos sussurrasse:

- Anda comigo, vamos ser felizes!

Engrena-se a primeira para cima numa embraiagem algo pesada e arrancam com suavidade, sendo que por volta das 2.000 rpm já se sente o motor. Depois é ir metendo mudanças sendo que o escalonamento da caixa ajuda à diversão, embora a quarta velocidade seja muito longa. Podemos facilmente ir dos 60 aos 120 em 4.<sup>a</sup>, sem queixumes de motor, embora a vibração comece a ser omnipresente à medida que a velocidade aumenta e o troar dos escapes se torna viciante!

Já agora, no final de cada voltinha, recomenda-se vivamente uma inspeção regular aos parafusos

da moto já que há uma tendência crónica para desapertarem, mais ainda se não houver cuidado no binário do respetivo aperto, mas quem tem estas motos cuida delas e sabe isso tudo. Não é defeito, mas antes feito!

A moto deixa-se levar com uma facilidade estonteante! O quadro Featherbed (Ninho de Pássaro) é o principal responsável, de tal forma que a condução se torna rapidamente entusiasmante e damos por nós a andar mais depressa e a curvar mais rápido do que o previsto, mesmo sendo os amortecedores apenas sofríveis e os travões ainda piores, sobretudo o dianteiro!

Eu próprio, num momento quase de epifania e em que devia ir mais devagar tive de fazer uso dos travões de forma mais enérgica e fiquei com a certeza de que eram abrandadores! Pior ainda! Nessas circunstâncias o nosso cérebro vai querer dizer-nos para usar a bota direita para travar mais rápido e o resultado, no meu caso, foi meter novamente a quarta velocidade quando tinha acabado de reduzir para terceira e me preparava para ir em busca da segunda!!



Ainda assim, nada disso lhe retira a magia e está lá todo o génio criativo do seu criador Ben Hopwood e, ao nível do quadro, o trabalho brilhante dos irmãos Mc Candless faz com que esta moto nos continue a surpreender e a perceber um pouco mais da sua mística.

Durante algum tempo a 88 ainda coexistiu com a sua sucessora espiritual, a Model 99 (já com motor de 596 cc) e até com a 650 SS (motor de 650 cc), mas acabou por deixar o mercado com uma carreira gloriosa e muitos adeptos, também em Portugal.

Aliás, o seu número de fãs continua a ser tão grande que é possível, mesmo nos dias de hoje, encomendar praticamente todas as peças em Inglaterra, onde há artesãos que produzem um pouco de tudo. Já os preços, a que acrescem portes e taxas aduaneiras, são outra história que não interessa para aqui. Também o número de pessoas em Portugal que conhece estas motos vai diminuindo perigosamente.

Naturalmente que os fãs da marca e do modelo têm de fazer uma visita ao National Motorcycle Museum, em Birmingham (mais precisamente em

Bickenhill), para conhecerem mais da indústria britânica de motociclos. Em breve faremos uma apresentação do mesmo, mas claro que não substitui a visita. Para aguçar a curiosidade, lembramos que são cerca de 1000 exemplares, das diferentes marcas britânicas.

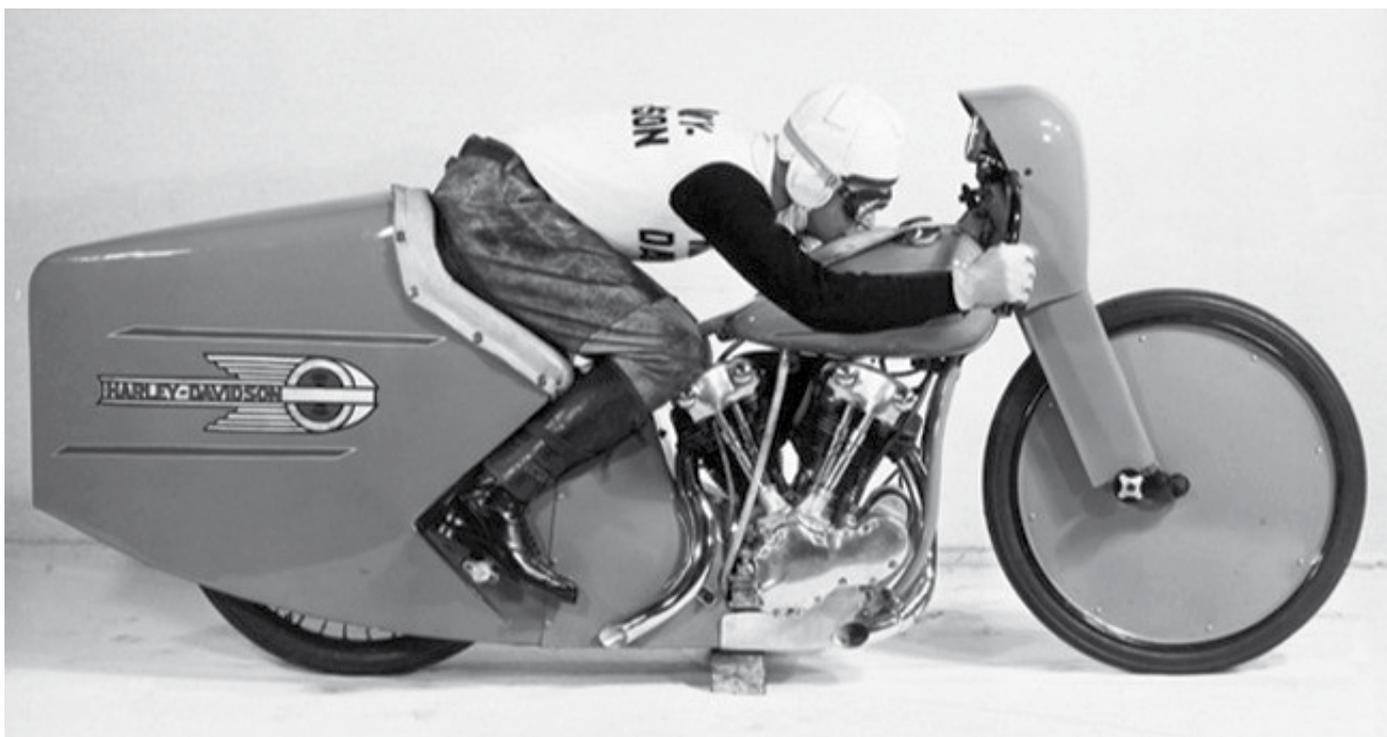
### NOTAS FINAIS

Durante mais de meio século a Norton teve um papel de destaque na indústria motociclística mundial e a família Dominator, de que a 88 é um ilustre representante, foram verdadeiros líderes na competição e nas estradas.

Na década de 60 o desaire acentuou-se com problemas de gestão, fusões sem nexos, controlo de qualidade deficiente e depois a machadada final veio com a chegada das motos japonesas.

De qualquer modo, mesmo tendo presente todas as suas idiosincrasias, esta Norton 88 era uma daquelas motos que adorava, como muitos de vós, poder ter na minha garagem. Muito charme, estética cativante e doses massivas de diversão são os seus principais atributos. //





# O primeiro HEROI AMERICANO!

Joseph Petrali, filho de imigrantes italianos, nasceu em San Francisco, Califórnia, a 22 de fevereiro de 1904, dois anos antes do grande terremoto e conseqüente incêndio que devastou a cidade e obrigou a sua família a debandar para Sacramento. Foi nesta cidade que o irrequieto 'Joe' iniciou a jornada que o tornaria numa das maiores lendas do motociclismo americano. E não só...

Texto: Vitor Sousa Fotos: Arquivo

**N** Antes dos grandes nomes que marcaram a história da competição motociclística em terras do Tio Sam - de Kenny Roberts a Gary Nixon, de Joe Leonard a Scott Parker - Petrali terá sido o primeiro grande fenômeno de talento e popularidade nas 'pistas' da competição em duas rodas nos 'states'. Vem de um tempo anterior ao Campeonato universal da American Motorcycle Association que atribui a 'Number 1 Palte' nacional, de uma época onde os pilotos vagueavam de cidade em cidade, como saltimbancos, procurando fama e fortuna nas corridas locais, muitas delas organizadas em contexto de "County Fair". Com apenas seis anos de idade, Joe e os amigos, arrancaram as tábuas da vedação de um recinto onde decorriam as provas da Classe A (o topo da escala), que a Cyclone amarela de Don Johns dominava. O herói de Joe era, no entanto, o grande rival de Johns, Charles Balke, cuja alcunha 'Fearless' contrastava com a sua elegância e estilo. Uma inspiração para Petrali que, ao longo da carreira, sempre se distinguiu pela forma impecável como se apresentava à partida das corridas, com calças de cabedal, perneiras e... lenço de pescoço ou gravata.



Aos 14 anos, Joe iniciou o seu envolvimento na competição participando em corridas de regularidade e 'economy runs', tendo impressionado em 1921, aos 17 (mentindo sobre a sua idade para poder correr), com a participação numa prova do campeonato da Costa do Pacífico aos comandos de uma Indian... ao vencer os profissionais da equipa Harley-Davidson.

Mas foi preciso esperar por 1925 para a sorte virar a vida de "Smokey" (como os amigos lhe chamavam). À espera da sua Indian em Altoona, Pennsylvania, Joe ficou apeado por esta, ter sido enviada por engano para Pittsburgh. Nos treinos para a prova desse fim de semana, Ralph Hepburn caiu, lesionou-se e, de modo a não desiludir os patrocinadores, pediu a Petrali para pilotar a sua Harley-Davidson na prova de 100 milhas. Nesse dia, "Smokey" Joe Petrali venceu a corrida, dividiu os 1000 USD de prémio com Hepburn como combinado, e ganhou um contrato com a marca de Milwaukee que iria catapultar a sua carreira de forma irreversível.





Nesse mesmo ano, no motódromo 'de tábuas' de Laurel, Petrali venceu as categorias de 10, 25 e 50 milhas tornando-se Campeão nas três distâncias. Um recorde.

Nos tempos vindouros Petrali dominaria as pistas, conquistando um estatuto excepcional no meio motociclístico e uma popularidade que levava pessoas de cidades distantes a fazerem grandes deslocamentos apenas para verem correr o piloto do cabelo cuidadosamente penteado com brilhantina a esmagar a concorrência sem misericórdia. Em 1927 ofereceu o primeiro título absoluto à Excelsior, marca para a qual passara a correr depois de a H-D ter retirado a sua formação oficial das competições. Nesse ano, porém, um grave acidente em Springfield, que vitimou Eddie Brinck, quase lhe ceifou a vida.

Após uma penosa recuperação, passou a dedicar-se ao 'hillclimbing', corridas tipo 'subida impossível', especialidade que também viria a dominar, aos

comandos da sua Excelsior a que carinhosamente chamava 'Big Bertha'. Mas o impacto da Grande Depressão levou a marca americana à falência em 1931, o que provocou o seu regresso à Harley-Davidson ainda a tempo de vencer oito de 16 corridas nacionais de 'dirt-track' e 'hillclimb'... No ano seguinte, conseguiu uma proeza única no motociclismo americano, sagrando-se campeão nas duas especialidades no mesmo ano. E repetiu a dose em 1933, 1935 e 1936!

Era o melhor Petrali de sempre. Entre Maio e Agosto de 1935 venceu todas as provas que compunham o calendário oficial: 10! Este domínio levou o próprio a refrear as suas participações e mesmo a abandonar o circuito das corridas de Classe A para surgir a competir nas provas regionais de Classe C, onde desafios diferentes e novos pilotos o motivavam mais, ou de forma diferente. Durante 55 anos prevaleceu o seu recorde de triunfos registado por esta altura: 49 vitórias em corridas oficiais da AMA! Foi preciso

esperar por 1992 para o registo ser quebrado por Scott Parker...

Em 1937, ano da sua última vitória numa corrida AMA, 'Smokey' Joe aceitou o desafio da Harley-Davidson para o estabelecimento de um recorde de velocidade na praia de Daytona. A 13 de março, aos comandos de uma unidade EL equipada com o motor Knucklehead de 61 polegadas especialmente preparada para o efeito, com uma carenagem envolvente, Petrali chega aos 136,183 mph (217,8 km/h) de média... marca que se manteve durante 11 anos! Só foi batida em 1948, no lago salgado de Bonneville por Roland "Rollie" Free (diz-se que a foto de "Rollie" deitado em prancha sobre a sua Vincent HRD envergando apenas calções de banho é a imagem mais famosa de sempre do motociclismo...)

### UMA VIDA EXTRAORDINÁRIA

Depois de se retirar das pistas, após uma carreira de sucesso absoluto em provas de estrada, 'board-tracks', 'flat-tracks' e 'hillclimbs', Joe Petrali prosseguiu um trajecto de vida a todos os títulos excepcional. Foi diretor de equipas nas 500 Milhas de Indianápolis, comissário desportivo da USAC

(United States Auto Club) a certificar recordes mundiais de velocidade na 'strip' de Bonneville e "Life Member" nº1 da AMA (American Motorcycle Association)...

Mas o facto mais extraordinário da vida, já de si excepcional, de Joe Petrali terá acontecido a 2 de novembro de 1947 enquanto engenheiro de voo do Hercules H-4 "Spruce Goose", o gigantesco hidroavião do milionário e excêntrico Howard Hughes, de oito motores, que nessa data cumpriu o seu único voo. Durou 26 segundos, elevando-se a pouco mais de 20 metros acima da água. É, no entanto, um dos mais comentados feitos da história da aviação.

Joseph faleceu em 1973, em Casa Grande, Arizona, durante uma 'economy run' ao volante de um Buick, na sequência de um ataque cardíaco. Entrou para o Motorsports Hall of Fame of America em 1992, para o AMA Motorcycle Hall of Fame em 1996 e para o National Italian American Sports Hall of Fame em 2006.

Hoje, no exterior do museu da Harley-Davidson, em Milwaukee, os visitantes podem apreciar uma estátua em bronze da autoria do escultor Jeff Decker, que representa um piloto de 'hillclimb'. Para muitos, esse piloto é 'Smokey' Joe Petrali. //





CEO da BMW Motorrad

# M de Motorsport E MOTORRAD

# Alan Cathcart entrevistou o homem que está à frente dos desígnios da marca alemã. Fique a conhecer a carreira e os planos deste engenheiro de 44 anos para o futuro daquela que é uma das mais importantes marcas de motos europeias.

Texto e fotos: Alan Cathcart

**E**sta oportunidade de questionar Markus Flasch sobre as suas futuras estratégias para a BMW Motorrad surgiu numa visita ao seu escritório em Munique, uma semana depois de Alan Cathcart ter testado a Superbike de Toprak Razgatlioglu com a placa número 1.

Markus Flasch é CEO da BMW Motorrad desde novembro de 2023. O engenheiro austríaco de 44 anos juntou-se à BMW em 2015 e, em 2018, tornou-se CEO da Divisão M de alto desempenho. Sob a sua liderança, a Divisão M tornou-se o principal fornecedor mundial de automóveis de passageiros de alto desempenho que, em abril de 2021, se fundiu com a BMW Motorsport, integrando assim o desenvolvimento da competição e a produção em série para o fabricante alemão. Mais recentemente, Flasch foi responsável pelo conceito e desenvolvimento de todos os veículos da marca BMW nas classes média e de luxo, bem como da divisão Rolls-Royce. Sem dúvida, em parte como recompensa pelo sucesso da criação da BMW M Motorsport, Flasch, um motociclista apaixonado, foi nomeado para dirigir a divisão de duas rodas da BMW, sucedendo a Markus Schramm, que se retirava.

No seu primeiro ano completo à frente da BMW Motorrad, a empresa estabeleceu um novo recorde de vendas, com 210.385 motos e scooters entregues aos clientes no ano do Centenário da empresa, embora com um pequeno aumento de apenas 0,6% em comparação com 2023. Mas talvez ainda mais gratificante tenha sido a tão aguardada conquista do título de Pilotos do Campeonato Mundial de Superbike, com Toprak Razgatlioglu como um vencedor convincente, somando 18 vitórias na sua BMW M1000RR, apesar de ter



falhado várias corridas a meio da temporada devido a lesões sofridas ao aquaplanar para fora da pista em Magny-Cours. Foi a primeira conquista de um título mundial pela BMW Motorrad desde que entrou nas corridas de Superbike com a então nova S1000RR, em 2009.

**AC:** Markus, a BMW Motorrad estabeleceu novos recordes de vendas em 2024 no seu primeiro ano sob a sua direção e, juntamente com a queda significativa das vendas da Harley-Davidson, isso fortaleceu a sua posição como a marca de motos de luxo número 1 do mundo. A BMW também venceu o Campeonato Mundial de Superbike após 15 anos de tentativas. Ficou satisfeito com isso ou esperava ainda mais?!

**MF:** Bem, antes de mais, estamos muito orgulhosos por termos finalmente conquistado o título de Superbikes. Tem sido uma viagem constante dentro e fora da competição, oficialmente, depois tivemos altos e baixos, mas





no final dedicámo-nos ao máximo e finalmente tivemos um desempenho de temporada ao nível necessário. Penso que a equipa, e especialmente Toprak, mereceram realmente esta vitória, o que nos deixa muito orgulhosos. Os números de vendas que alcançámos são, na verdade, um recorde histórico para a BMW, pelo que isto nos deve satisfazer, especialmente se observarmos como o mercado está, e compararmos com o que os nossos concorrentes estão a fazer. Portanto, sim, é fantástico. Mas será que estou satisfeito como CEO? Claro que não, nunca estou oficialmente satisfeito. Ainda assim, talvez esteja um pouco orgulhoso!

**AC: No entanto, embora a sua receita anual também tenha aumentado ligeiramente 0,2%, o seu lucro operacional caiu bastante, para 23,6%, e a margem de lucro também. Identificou os motivos para isso?**

**MF:** Sim, claro, este é o meu negócio diário e esse é o trabalho básico: compreender os números, e detetámos dois aspetos que nos levaram a

este resultado. Um deles é que a concorrência, em termos de preços, se tornou mais feroz, especialmente na China, mas também noutros mercados onde vemos concorrentes a oferecer descontos que, até certo ponto, precisamos de igualar. Este é o primeiro aspeto, e o segundo são os aumentos de preços dos fornecedores de peças – os custos dos materiais. Portanto, foi basicamente isso.

**AC: Pode dizer-me o que espera que as tarifas do Presidente Trump façam com o futuro imediato da BMW Motorrad lá? Porque a América do Norte é o seu maior mercado de exportação para todos os seus produtos, com 17.272 unidades vendidas em 2024.**

**MF:** O que estamos a ver atualmente é que as vendas que alcançamos são mais afetadas por uma falta geral de confiança na mente dos consumidores, e não tanto pelos preços mais elevados causados pelas tarifas. Portanto, o problema é que as pessoas estão relutantes em assumir um compromisso, o que significa que adiam a compra de bens de luxo e de estilo de

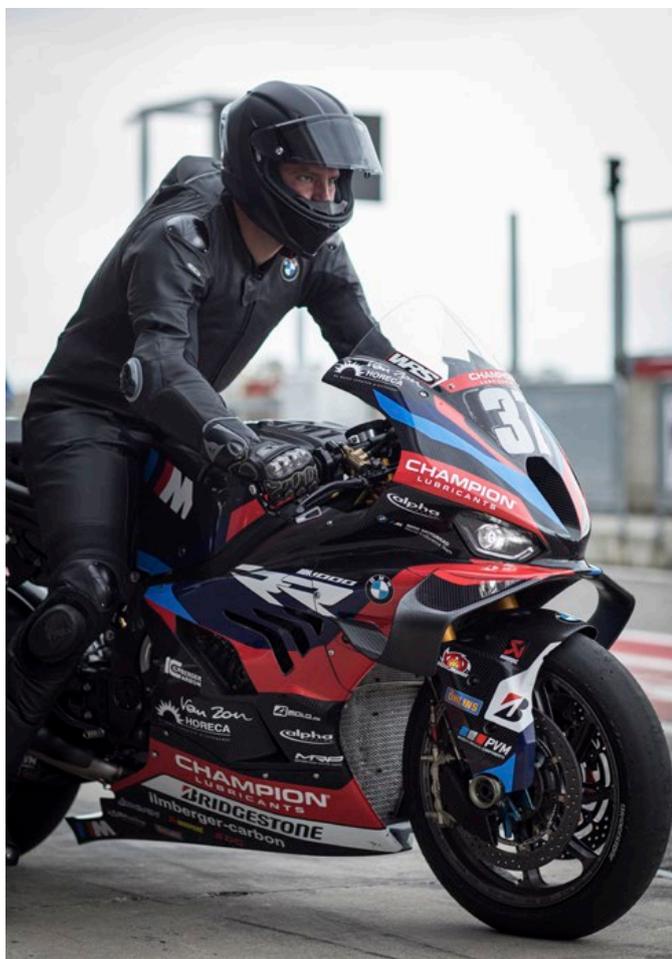
vida, como motos, porque não sabem quanto custarão a curto prazo o leite e os ovos no supermercado, em vez de se preocuparem com alguns pontos percentuais a mais no preço de uma GS. A falta de confiança é o principal problema a que estamos a assistir.

**AC: Então estão a adiar uma possível compra?**

**MF:** Exatamente. Existe uma competição pelo dinheiro dos clientes e, no final do dia, acho que os nossos produtos são tão fortes que quem quiser comprar um ou uma BMW, acabará por comprar. Mas o que vemos é que as pessoas pensam duas vezes ou mais antes de finalmente o fazerem, enquanto esta instabilidade causada pelas tarifas persistir.

**AC: O vosso parceiro indiano TVS começou a fabricar a sua scooter elétrica CE-02 para venda global, juntamente com os modelos G310, que representam uma fatia muito grande das suas vendas totais, creio que cerca de 10% por unidade. Quantas motos fabricadas pela TVS venderam em 2024?**

**MF:** Cerca de 22.000 motos.



**AC: É um valor significativo. Planeiam intensificar a vossa colaboração com eles e estendê-la a outros modelos? Por exemplo, lançaram a F450 GS Concept no ano passado. Chegará ao mercado em breve? E será fabricado pela TVS?**

**MF:** Penso que agora podemos falar abertamente sobre isso, pelo que posso revelar que a F450 não é um modelo adicional, mas sim um substituto da 310. E sim, será fabricada inteiramente pela TVS e, sim, será lançada no final deste ano.

**AC: Então, será um modelo de 2026 e estará à venda, aproximadamente quando?**

**MF:** A produção na Índia terá início no final de 2025, pelo que estará à venda no início de 2026.

**AC: Começará apenas como um modelo Roadster, como a G310, ou talvez comecem com a versão GS?**

**MF:** Sim, acertaste! A F450 GS será o primeiro modelo! Portanto, começaremos por isso, mas, como sabes, não desenvolvemos uma plataforma inteiramente nova apenas para um modelo, pelo que podem esperar que outras variantes venham a seguir.

**AC: Bem, isso responde à minha próxima pergunta, que era se a BMW e a TVS iriam produzir uma resposta à Triumph 400 também fabricada na Índia, que é, obviamente, uma grande concorrente da 310, mas com um motor maior. Então a resposta é sim!**

**MF:** É exatamente isso. Ao fazê-lo, atualizamos a gama de um cilindro para dois cilindros, porque penso que é isso que os nossos clientes querem ver de nós. O feedback que recebemos da F450 Concept na EICMA do ano passado foi fantástico, por isso estamos a fazer de tudo para que o modelo de produção se pareça realmente com esse design.

**AC: Continuarão a fabricar as G310 monocilíndricas, talvez para países menos ricos ou para principiantes no motociclismo que desejam algo com menos desempenho?**

**MF:** Não, como já disse anteriormente, a F450 é a sucessora da 310. Substitui-a completamente. No entanto, em alguns mercados, a sua descontinuação será adiada por cerca de um ano, devido a condições locais específicas.

**AC: A Índia está a aumentar a sua quota constantemente, com 8.301 motos BMW vendidas**

**lá em 2024 - então consideraria montar modelos BMW de maior cilindrada, actualmente fabricados na Alemanha, na Índia a partir de kits CKD (nдр: Completely Knocked-Down, isto é, montagem completa de peças importadas e outras produzidas localmente)?**

**MF:** Temos fábricas de CKD na Tailândia e no Brasil, e continuaremos com estas operações lá, mas não há produção de CKD prevista atualmente para a Índia. Qualquer cliente indiano que queira uma BMW maior precisa de a importar. O mercado para estes modelos de alta cilindrada na Índia ainda não atingiu a dimensão que justificaria o estabelecimento de uma operação de montagem local.

**AC:** Lançaram a entrada da BMW no mercado dos Cruisers com a R18 em 2020, durante a pandemia, e agora têm cinco variantes diferentes desta plataforma, para além da R12 de tamanho médio, claro, que lançaram no ano passado. As vendas dos modelos Cruiser corresponderam às suas expectativas?

**MF:** Essa é uma questão complicada mas, com toda a honestidade, os números que estamos a registar, em termos absolutos, são bastante fortes. A expectativa na altura em que tomámos a decisão de entrar no segmento cruiser era muito maior em termos de volume. Por isso, tivemos de corrigir as

nossas premissas iniciais, mas com os resultados que vemos em termos absolutos, ainda estamos bem. Melhor entrar do que sair.

**AC:** A R12 deu-vos o impulso extra no mercado geral de Cruisers que esperavam?

**MF:** Nunca julgo a R12 no contexto dos grandes Cruisers. Para ser sincero, é um ethos diferente. Há semelhanças no nome, R12, R18, portanto é por isso que as colocam no mesmo segmento, mas, na realidade, trata-se de um público totalmente diferente. Portanto, não vejo a família R12 predominantemente composta por Cruisers – o modelo básico da R12 tem alguns genes Cruiser, mas é basicamente isso.

**AC:** Então ela parece-se mais com uma Indian Scout do que com uma Indian Chief ou Chieftain?

**MF:** Essa é provavelmente uma comparação melhor do que compará-la com a linha Harley-Davidson Custom.

**AC:** As vendas da Harley-Davidson caíram muito no geral, mas no entanto a BMW ainda está a ter um desempenho muito bom, tanto globalmente como na América do Norte. Será porque o próprio mercado americano de Cruisers está em declínio?

**MF:** Com certeza. Os números mostram isso. O

F450GS CONCEPT  
COLOUR & GRAPHICS



mercado dos Cruisers está em declínio acentuado, e o nosso concorrente tem uma participação muito forte nisso. É uma comunidade muito leal, mas fechada, em que a marca é mais importante do que o produto. Assim, na minha opinião, a melhor direção estratégica para nós, no futuro, será explorar os nossos pontos fortes, fazermos o que queremos e focarmo-nos na nossa comunidade leal, oferecendo-lhes produtos BMW autênticos com uma personalidade própria e distinta.

**AC: Então a R20 Concept, que já apresentaram há um ano, faz parte dessa estratégia?**

**MF:** É exatamente isso que estou a dizer. A silhueta da Boxer é a característica de design mais icónica que temos, e com a Big Boxer é ainda mais. Fiz o meu primeiro teste na plataforma da R20 recentemente, com a ergonomia da moto representativa dos modelos de produção em série. E já pude ver que entrega exatamente o que instruímos a nossa equipa de engenharia a fazer, em termos da sensação é uma R18 ampliada. É uma verdadeira BMW Big Twin Boxer.

**AC: Quando é que a vão colocar em produção?**

**MF:** Isso é algo que ainda não podemos revelar, mas se os primeiros protótipos já estão na fase de equipamento, talvez consiga descobrir por si mesmo!

**AC: Sendo o mercado americano um elemento tão importante nas vendas totais da BMW, o seu segundo maior mercado de exportação depois de França, e com as famosas tarifas de Trump no horizonte, consideraria montar motos nos EUA, da mesma forma que têm vindo a fabricar primeiro os desportivos da série Z e agora os SUV da série X na Carolina do Sul em grandes quantidades nos últimos 30 anos?**

**MF:** Ainda não há planos para isso, mas tem razão, se quiséssemos, poderíamos.

**AC: Dado o potencial de crescimento no mercado de MX e Enduro, que viu as suas principais rivais europeias, Ducati e Triumph, juntarem-se, a BMW está a considerar regressar ao setor todo-o-terreno pela primeira vez desde que venderam a Husqvarna à KTM em 2013?**

**MF:** Não nos vão ver a competir em Motocross, porque, para ser sincero, isso não se coaduna com a nossa marca. Mas, por outro lado, a herança da



família GS remonta a várias vitórias no Dakar no passado. Acabei de conduzir a versão original de corrida da R80 G/S em Málaga há apenas algumas semanas, e foi uma experiência fantástica, por isso posso definitivamente compreender porque é que o legado da GS ainda está tão ligado a este modelo e a esta corrida. Portanto, sim, algum tipo de competição todo-o-terreno é definitivamente algo que estamos a considerar, porque combinaria com a marca. Mas deve ser feito ao estilo BMW e no espírito do Dakar, e não ao estilo Motocross que os concorrentes que referiu estão a fazer.

**AC: Sim, mas também estão a participar no Enduro, e presumivelmente pelo menos um deles, se não os dois, acabarão por competir em ralis como o Dakar - então a BMW também está a pensar nisso?**

**MF:** Eu não confirmaria que estamos a considerar o Dakar, apesar de ser daí que vem a lenda da GS. Se quero trazer o tema da GS de volta para mais perto das corridas? Sim.

**AC: Mas isso não exigiria que construísse uma**



**moto monocilíndrica em vez de uma bicilíndrica?**

**MF:** Não vejo realmente isso acontecer sob a marca BMW. As motos monocilíndricas não estão nos nossos planos.

**AC:** OK, então, segundo as regras do Rali da FIM, teria de ser uma bicilíndrica 450 se quisesse participar no Dakar - ah, por acaso tem um motor destes prestes a entrar em produção!

**MF:** Ou uma Boxer!

**AC:** Isso sim seria uma moto - uma Boxer 450!

**MF:** Eu não disse 450!

**AC:** Ah, bem, tem de ser uma 450 porque há um teto de capacidade para o Dakar.

**MF:** Eu não disse que iríamos para o Dakar - diria que correr com uma GS é um tema estratégico em que estamos a trabalhar. Estou curioso para ver o que tu e outros vão pensar disto!

**AC:** Acabei de mencionar a KTM, que está a passar por um momento difícil. Isso teve algum impacto na BMW, principalmente em termos de fornecedores partilhados?

**MF:** Antes de mais, digamos o seguinte: não houve uma única pessoa na BMW que aplaudisse a queda da KTM. Sempre tivemos uma relação muito boa com eles – são, na verdade, nossos vizinhos, ambos falamos a mesma linguagem, temos características que funcionaram na KTM e vice-versa, por isso não sentimos qualquer alegria quando os vemos cair. No entanto, fiquei surpreendido com o quão pouco impacto teve na nossa base de fornecedores. Não partilhávamos muitos fornecedores, mas havia alguns, e conseguimos ultrapassar os problemas, pelo que isso não nos afetou negativamente. Mas quero salientar que espero que os problemas deles sejam resolvidos de forma positiva.

**AC:** Até agora falámos apenas de motos a combustão, mas inevitavelmente os produtos elétricos estão no horizonte. Quão significativa foi, do ponto de vista da BMW, a decisão da UE de permitir que as motos ICE continuem a ser vendidas após 2035, desde que sejam alimentadas a E-fuel?

**MF:** Penso que estamos perante um mal-entendido: não existe qualquer exigência de E-fuel para as motos ICE vendidas na UE após 2035.

**AC:** Erro meu – embora suspeite que muitos leitores tenham tido a mesma ilusão. Portanto, não há pressa para a BMW ou outras empresas produzirem motociclos elétricos de tamanho normal antes de 2035 para os clientes da UE? Podem continuar a vender modelos ICE sem a exigência de E-fuel?

**MF:** Exatamente, então vamos seguir as exigências dos nossos clientes. Já detemos 60% da quota de mercado de veículos elétricos da UE com o CE-04, pelo que, se houver procura por algo mais vindo do mercado, teremos algo para oferecer. Mas não forçaremos nada.

**AC:** Então, neste momento, a BMW Motorrad está a concentrar-se exclusivamente na Mobilidade Urbana para veículos elétricos de duas rodas?

**MF:** Essa é a nossa direção. Com tudo o que vemos e compreendemos da nossa base de clientes, a procura de motociclos elétricos nos segmentos GS ou RR é inexistente. Motociclismo é liberdade e independência, e o veículo elétrico não satisfaz essa necessidade neste momento.

**AC:** Como infelizmente a Harley-Davidson

**descobriu da pior maneira com a LiveWire?**

**MF:** Só para registar que não sorri – não sou invejoso!

**AC:** Bem, isso respondeu à minha pergunta sobre as bicicletas elétricas. No entanto, a sua empresa-mãe, a BMW AG, é líder europeia em veículos movidos a hidrogénio, como evidenciado pela recente assinatura de uma joint-venture com a Toyota para desenvolver estes produtos em conjunto. É algo que a BMW Motorrad está a considerar? Porque parece ter potencial apelo comercial, o que provavelmente explica porque é que todos os quatro fabricantes japoneses de motociclos estabeleceram uma joint-venture para explorar os benefícios estratégicos destes produtos. A BMW também está a fazer o mesmo?

**MF:** Na minha função anterior na BMW, fui responsável pelo desenvolvimento desta estratégia, incluindo o modelo de automóvel que incorporaria a tecnologia que estamos a assinar com a Toyota, pelo que compreendo porque o estamos a fazer. Política e tecnicamente, há muitas razões do lado automóvel para, pelo menos, estar preparado para algo desta natureza. Mas, no setor das motos, não acreditamos que faça muito

sentido, porque a densidade energética não é apropriada para duas rodas.

**AC:** Como comprovado pelo protótipo da Kawasaki movido a hidrogénio, com os enormes cilindros de combustível de hidrogénio?

**MF:** Sim. Tal como tu, eu vi a moto, e para mim isso não faz sentido. Não consigo imaginar porque é que um cliente iria querer um produto como este. Assim, a mesma resposta para uma GS ou RR elétrica.

**AC:** Bem, especialmente se não houver nenhuma estipulação que exija que tenha um veículo assim.

**MF:** Exatamente.

**AC:** A BMW conquistou finalmente o título do World Superbike Riders em 2024, mas este ano parece que estão a ter dificuldades em manter a supremacia. É como se a Ducati, no último ano de homologação da V4R, tivesse encontrado algo de novo, ou será que a BMW não tem permissão para usar certas peças com as quais vocês correram no ano passado?

**MF:** É exatamente o caso. Tivemos algumas concessões nas épocas anteriores, e essas





concessões foram retiradas todas ao mesmo tempo para 2025, e é assim que se pode dizer que somos, neste momento, a segunda moto mais rápida da grelha. Mas estamos a trabalhar nisso, aceitámos o desafio e há algo de novo a chegar para as próximas corridas, a partir de Misano. É assim que funcionam as corridas!

**AC: Penso que Nicolò Bulega, da Ducati, também pode ser um fator, porque completou a sua temporada de estreia no WSBK no ano passado e agora parece estar bastante próximo de Toprak em termos de habilidade e bravura?**

**MF:** Sim, temos muito respeito por ele – vimos algumas prestações fantásticas dele este ano. Mas também, se olharmos para o Toprak, está a ajudar-nos a trazer a BMW de volta ao nível de desempenho que tinha no ano passado, sem as peças de concessão, e a época ainda não acabou!

**AC: No entanto, o contrato do Toprak com a BMW expira no final deste ano, e parece que outras marcas se estão a esforçar para lho roubarem. Supostamente, uma forma de o conseguir manter**

**é oferecer-lhe a hipótese de correr em MotoGP em 2027 com a nova fórmula de 850cc?!**

**MF:** Tenho muito respeito pelo Toprak e pelo seu papel na BMW, mas uma decisão desta magnitude nunca dependerá da carreira de um único piloto! A questão do MotoGP para a BMW é um tema de discussão há muito tempo, e garanto que ainda não lhe respondemos definitivamente. Encontraremos uma resposta para isso, independentemente da carreira de qualquer pessoa.

**AC: Então, estrategicamente, ainda não tomaram a decisão sobre se a BMW deve ou não correr em MotoGP?**

**MF:** É exatamente isso que estou a dizer.

**AC: A fórmula de 850cc do MotoGP está apenas a 18 meses de distância, por isso pressupõe-se que estejam realmente a trabalhar num eventual protótipo, mesmo que ainda não saibam se algum dia será utilizado em corridas?**

**MF:** Tomaremos primeiro a decisão estratégica e depois definiremos o caminho técnico que iremos



seguir. 2027 não é definitivamente viável para nós participarmos.

**AC:** Caso decidam não participar no MotoGP, tal seria por razões estratégicas. Assim, que tipo de razão estratégica faria da BMW o único grande fabricante europeu a não participar no MotoGP?

**MF:** Há muitos "se" e "se" nesta questão! Não posso responder à estratégia dessa forma. Não, estamos constantemente a trabalhar na nossa estratégia para o desporto automóvel – o GP é uma opção, o todo-o-terreno é outra, e o WSBK não é assim tão mau, é apenas muito europeu. Por isso, por favor, dêem-nos mais alguns meses e entretanto nós daremos uma resposta!

**AC:** Sim, o WSBK é muito eurocêntrico, mas a Europa ainda é o seu maior mercado, representando cerca de 56% das suas vendas globais em 2024. Então, faz sentido continuar assim?

**MF:** Mas a questão é: investe no desporto automóvel para agradar aos seus fãs ou para

chegar a pessoas que não o conhecem?

**AC:** Entendido. No entanto, com a chegada da fórmula de 850 cc de MotoGP, existe um forte risco de as máquinas de 1000 cc do Mundial de Superbike serem mais rápidas e mais desenvolvidas do que as motos de MotoGP. Inevitavelmente, isto corre o risco de a Dorna e a FIM decidirem reduzir o Mundial de Superbike em termos de capacidade e performance. Como é que a BMW responderia a isso?

**MF:** Ainda não tenho uma resposta para isso. Cabe à Dorna resolver esse problema, mas, como controlam ambas as categorias, certamente encontrarão uma forma de evitar que as duas categorias compitam entre si.

**AC:** O modelo BMW que está a utilizar atualmente para competir no Campeonato do Mundo de Superbike, bem como com muito sucesso no TT da Ilha de Man e noutras corridas de estrada, é a M1000RR. Foi, pessoalmente, durante alguns anos, diretor da BMW M GmbH, supervisionando a



sua ascensão até se tornar o principal fornecedor mundial de automóveis de alta performance, bem como a sua fusão com a BMW Motorsport. Até que ponto acha que este conceito da Classe M foi tão bem-sucedido em duas rodas como, sem dúvida, foi em quatro? Atingiu as vendas esperadas?

**MF:** Até à data, vendemos 16.000 motos M, e a procura está a aumentar continuamente, por isso é um claro sim. E é também um claro sim que vamos alargar ainda mais a gama de motos M, porque a procura por performance e pelas motos de estrada mais potentes do mundo é enorme.

**AC:** Nas quatro rodas, têm agora até uma Série 1 M. Vão fazer o mesmo com as motos e desenvolver uma M450, por exemplo, ou uma M900?

**MF:** Não descartaria nada, porque o conceito M nunca existiu no contexto de um motor específico ou de uma cilindrada específica. Os genes do modelo base precisam de ser desportivos e orientados para o desempenho, pelo que posso descartar a possibilidade de fazermos uma versão R18 M, por exemplo. Mas com todos os outros modelos, é possível. Não descartaria nada, e não depende da cilindrada.

**AC:** OK, então, potencialmente, uma M1300 Boxer?

**MF:** Potencialmente!

**AC:** Isso aplicar-se-ia apenas a uma série desportiva de estrada ou também a um modelo GS de dupla finalidade?

**MF:** Diria que não tenho de me limitar apenas às ruas. Se olhar para a R80 G/S, tinha a pintura BMW Motorsport quando correu no Dakar, por isso temos total liberdade para decidir o que quisermos. Como disse, trabalhamos com os nossos pontos fortes e toda a estratégia que adotamos começa no cliente. Portanto, se um cliente consegue imaginar uma moto Boxer M1300, nós podemos produzir um dispositivo deste tipo.

**AC:** A BMW produziu muitas motos-conceito diferentes ao longo dos anos e, embora nunca se tenha olhado com muita atenção para o retrovisor da história em termos de estilo, a nova G/S é um modelo com um aspecto fabuloso, que combina com muito sucesso o retro e o moderno ao mesmo tempo. Esse é um tema que planeia expandir?

**MF:** Se olhar para a R20 Concept, diria que

é retro? Porque eu diria que definitivamente não é. Tem um motor icónico refrigerado a ar, mas o resto é futurista, e é essa a filosofia de design que adoptámos, e que também se vê na R12 G/S. Tentamos definir qual é a essência e depois incorporamo-la num conjunto futurista e virado para o futuro – por isso, não chamamos às nossas motos retro. Se existe uma moto retro, talvez isso possa ser atribuído à R18, mas tudo o resto se concentra em elementos de design claros e icónicos da BMW, e cada design que desenvolvemos precisa de ser orientado para o futuro.

**AC: Como desdobramento da questão da Série M, utilizaram o sistema patenteado de fabrico de fibra de carbono RTM/Moldagem por Transferência de Resina da BMW, de baixo custo, para produzir muitas peças de fibra de carbono de produção em série em 2017 para a HP4 Race. Nessa altura, tínhamos a impressão de que vocês iriam introduzir cada vez mais peças de carbono em veículos de produção em série, mas isso ainda não aconteceu. Houve algum motivo para isso ou planeiam fazê-lo no futuro?**

**MF:** Não existe uma estratégia de fibra de carbono, digamos assim. Incorporamos fibra de carbono onde faz sentido, por exemplo, o BMW Motorrad Concept RR que mostrámos na Villa d'Este este ano é, em grande parte, feito de fibra de carbono. Portanto, sim e não, haverá fibra de carbono nos nossos produtos onde fizer sentido, mas não para utilizar o material por si só.

**AC: Os fabricantes chineses estão a tornar-se concorrentes cada vez mais sérios de todas as marcas ocidentais, e não apenas da BMW. Então, como encara a sua crescente ameaça, e particularmente o fogo amigo de alguém que é seu parceiro, como a Loncin com a Voge F900 DSX, que parece francamente uma cópia total de uma BMW?**

**MF:** Bem, não ficámos satisfeitos quando vimos a Voge, digamos assim. Por outro lado, o preço é uma coisa, mas a identidade é outra, e o atendimento ao cliente é outra, e a qualidade também é outra. Portanto, o pacote completo que podemos oferecer aos nossos clientes ainda tem muitas vantagens em relação aos pacotes que os nossos concorrentes tentam oferecer, e o preço, de facto, não é tudo.

**AC: Bem, o emblema BMW é um grande trunfo.**

**MF:** Sim, mas não é só o emblema. Se fosse só o emblema, estaria preocupado. Diria que é a identidade e também a competência em engenharia que fazem com que as pessoas decidam comprar uma BMW, e também comprar outra da próxima vez.

**AC: Assumindo um nível de crescimento saudável e contínuo, certamente superior a 0,6% ao ano, quando prevê que a BMW Motorrad ultrapasse a mágica marca das 250.000 unidades por ano?**

**MF:** Exatamente no dia em que for assinado o contrato das 250.000 unidades! Não posso revelar isso. De facto, temos os nossos planos estratégicos de crescimento, mas diria que olhar apenas para o crescimento não é o que nos guia. É mais do que apenas crescimento: queremos que a BMW Motorrad seja sustentável e rentável, mas também queremos criar clientes fiéis que nos voltem a procurar quando quiserem uma moto nova. Portanto, crescer apenas por crescer não é algo que nos motive. //





# Passeio DE DOMINGO

As vitórias de Marc Márquez no MotoGP já não impressionam, o que impressiona é a facilidade com que domina jornadas completas em determinados momentos. Foi mais um passeio de domingo para o líder do campeonato.

Texto: Vitor Sousa

**T**alvez as características particulares da recente corridas de Le Mans ou do traçado de Silverstone tenham dado uma ideia errada daquilo que estava a acontecer neste período da temporada de MotoGP, mas a passagem do 'mundial' pelo Motorland de Aragão, veio repor a 'normalidade' e demonstrar novamente - se necessário ainda fosse - que o mais velho dos Marquez é, de facto, uma espécie de 'alien', um caso à parte, um outro grau de talento, um degrau de excelência que neste momento é só dele.

O espanhol da Ducati oficial dominou todas as sessões, impôs-se na Sprint e passeou exuberância no Grande Prémio. Intocável. Intangível. E, assim, neste passeio de domingo no calor aragonês, voltou a vencer em GP, o que não acontecia desde o Qatar. De lá para cá, apenas se havia imposto nas Sprint de Jerez e Le Mans. Foi também o quarto fim de semana perfeito de Marc Marquez, com vitória na Sprint e no GP (Tailândia, Argentina e Qatar foram os outros três), para além de cinco 'pole-position' e sete voltas mais rápidas.

Mas atrás de um grande Marquez, há sempre um outro. Alex, voltou a repetir a "tradicional dose" de fiel escudeiro ao "mano velho", com dois segundos

lugares, tanto na Sprint como no GP. O resultado mais comum da temporada... entre as duas corridas do fim de semana já aconteceu 10 vezes, em 16 possíveis. Chegou a liderar a corrida Sprint, mas percebeu-se sempre que era apenas uma questão de tempo até perder o primeiro lugar para Marc.

Na terceira posição do GP, Francesco Bagnaia 'salvou' o fim de semana, após uma prestação absolutamente falhada na corrida Sprint, onde a falta de confiança da frente da moto o impediu de fazer melhor que um modestíssimo P12.

Como são as últimas sensações as que perduram, talvez 'Pecco' tenha deixado o Motorland com confiança e ambição suficientes para oferecer o melhor de si na próxima jornada, em 'casa' da Ducati, no GP de Itália, no circuito de Mugello.

A vantagem de Marc MARquez na liderança do campeonato aumentou agora para 32 pontos sobre Alex, e 93 sobre 'Pecco'.

Se Aldeguer (P3 na Sprint, P6 no GP) e Morbidelli (P4 na Sprint, P5 no GP) estiveram nas bocas do mundo, não há como ignorar o fim de semana de Marco Bezzecchi que foi P8 nas duas corridas saindo de penúltimo (P20) na grelha de partida em ambas as ocasiões. Uma demonstração aos comandos da Aprilia que, afinal, parece poder ter >>>





algo para explorar...

Na Sprint, as KTM ainda deram um ar da sua graça, com quatro motos nos 10 primeiros, mas o GP foi de pesadelo, com quedas de Binder e Viñales enquanto Acosta 'salvava os móveis' ao fazer P5 (repetiu a classificação da Sprint).

Desastre absoluto para as Yamaha, que nunca tiveram ritmo, debatendo-se com problemas de vária ordem, num circuito complicado para as motos de Iwata. Quadro negro ainda agravado com a queda de Quartararo no GP quando lutava pela... 10ª posição. O melhor no GP foi Miller, P14 (!!!).

## **UM PONTO PARA OLIVEIRA**

Apesar da má ligação das Yamaha ao circuito de Aragão, Miguel Oliveira sai do circuito espanhol com o seu primeiro ponto no campeonato depois do regresso após lesão. Um pequeno sinal de esperança para o que resta do campeonato, agora que parece estar completamente recuperado fisicamente.

Oliveira foi P16 na qualificação e P15 nas duas corridas do fim de semana no Motorland. No entanto, a moto japonesa terá que evoluir ainda bastante para poder retribuir ao português o que quer que seja que este ainda tenha para extrair da mesma. Aguardemos, pois.

Todos os resultados do MotoGP em [motogp.com](http://motogp.com) //





**KYMCO**

**ZERO É  
SEMPRE  
ZERO**



**MICARE 125 | PRVP 1.999€**

**0% JUROS | 0% ENTRADA | 36 MESES | TAEG 0,0%  
PRESTAÇÃO 55,53€ | VALOR FINANCIADO 1.999€**

Exemplo para um contrato de crédito MICARE 125 a 36 meses. PRVP de 1.999,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 1.999,00 €, reembolsado em 36 prestações mensais constantes de 55,53 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 0,0%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 1.999,00 €. Campanha válida até 31/8/2025. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. registado no Banco de Portugal sob o n° 0800. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o n° 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. 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. O PRVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco até 125 cc.





## A época ACABOU?

Depois de mais uma demonstração de força e talento por parte de Marc Márquez, desta vez em casa do seu companheiro e rival, e perante a derrota deste, será legítimo afirmar que o campeonato de 2025 acabou aqui?

**P**erante a desconsoladora perspectiva de podermos vir a deixar de ter luta aberta pela conquista do título de MotoGP no que resta de 2025, há que reconhecer que o domínio de Marc Márquez no circuito italiano de Mugello - onde Bagnaia havia vencido nos últimos três anos e Márquez não vencia desde 2014 - põe um ponto final (parágrafo?) nessa discussão. A menos que algo de absolutamente extraordinário aconteça, Marc tem uma vantagem que nos leva a concluir que, pode não ter o título no bolso (afinal de contas, faltam 13 provas!), mas é aí que tem todos os seus adversários.

A marca histórica de 100 pole-positions (primeiro piloto a consegui-lo) e a vitória #93 (o seu número) em todas as classes do Mundial, confirmam-no como uma absoluta exceção no panorama actual do MotoGP e fazem prever a entrega oficial do título de campeão lá mais para novembro... Marc Márquez não é só o melhor em pista, revela uma força mental que não vemos em nenhum outro. Talvez algo parecido no seu irmão, mas nem de perto no que deveria acontecer com o seu maior rival, Francesco Bagnaia. A jornada de Mugello voltou a demonstrá-lo, dentro e fora do asfalto. Ao domínio na qualificação, na corrida Sprint e no Grande Prémio, Marc juntou uma enorme calma

sempre que das bancadas surgia o coro de assobios e apupos. No final, acabou a agradecer a um público mais convencido da sua superioridade, apontando simbolicamente para a moto ao mesmo tempo que 'desfilava' com a bandeira da Ducati ao alto na volta de consagração.

Valeu-nos - aos amantes da modalidade - a batalha mais emocionante do ano, o duelo que todos queriam ver, entre Marc e 'Pecco'. O italiano foi bravo e atrevido, mas depressa cedeu. A luta durou poucas voltas, até o italiano perder a confiança (de novo) no pneu dianteiro. Havia sido terceiro na Sprint, e no GP nem esse resultado conseguiu segurar. Depois de cair para trás dos irmãos Marquez, Bagnaia ainda passou pela humilhação de ser retirado do pódio por Fabio Di Giannantonio, melhor italiano na Toscana. Arrasado, 'Pecco' terá abandonado aqui as suas aspirações ao título.

Alex Marquez voltou a ser o fiel escudeiro do seu irmão. Pela oitava vez este ano, na corrida Sprint, Marc e Alex terminaram P1 e P2. A única exceção foi o GP do Reino Unido onde foram... P2 e P1. No Grande Prémio, acompanhou a luta entre as Ducati oficiais de muito perto e, quando 'Pecco' quebrou, estava lá para garantir mais um segundo lugar, o quinto da época. O mais novo dos irmãos de Cervera revela-se o segundo caso mais sério deste campeonato e começa a ser encarado como um forte candidato, num futuro mais

ou menos próximo, ao lugar de... Francesco Bagnaia.

Quanto ao resto, quase não conta... As KTM e as Aprilia deram boas indicações, a Yamaha teve o pior fim de semana do ano... É isto.

### RESULTADO MOTIVADOR PARA OLIVEIRA

No momento em que a discussão sobre qual dos pilotos da Pramac-Yamaha vai 'saltar' em 2026 para dar lugar a Toprak Razgatioglu, Miguel Oliveira deu um passo importante em termos de credibilização da sua 'candidatura'. O piloto português, já recuperado por completo da lesão que condicionou o arranque da temporada, ficou à porta da passagem direta ao Q2, na qualificação, saiu de P17 na grelha (falhando a estratégia no Q1), acabou P13 na Sprint (segundo Yamaha) mas, na corrida grande, manteve o ritmo, foi beneficiando das circunstâncias da prova, e terminou de novo P13, somando mais três pontos no campeonato. Mas, mais importante, foi o melhor classificado entre os pilotos Yamaha; Quartararo e Rins, com as motos oficiais, foram andando para trás ao longo da prova e terminaram imediatamente atrás do português, Miller, na segunda moto da Pramac, desistiu com problemas de vária ordem na sua moto. Não é muito, mas quando os responsáveis da Yamaha garantem que a rapidez e a consistência serão factores de análise para a escolha, Oliveira dá um passo importante nesse sentido.

Todos os resultados em [motogp.com](https://motogp.com) //





# Novo "hat-trick" PARA TOPRAK

Ao vencer as três corridas do fim de semana, o piloto turco é agora o segundo mais vitorioso de sempre no campeonato.

**A** temporada 37 chega a meio e o duelo entre os dois protagonistas do Mundial de Superbike intensifica-se. Desde já, deixando a garantia de se tratar de um campeonato à parte daquele que todos os outros disputam.

Toprak e Bulega, os dois primeiros do ano passado, são também os dois primeiros desde o arranque do campeonato e estão num patamar distinto dos demais.

Previa-se que em Misano, na bela costa do Mar Adriático, terra de turismo e tradição motociclística, pudéssemos assistir à continuação dessa luta que vem animando a temporada, com dados novos a apimentarem o confronto - Toprak acabara de ver confirmada a sua subida ao MotoGP em 2026 (na Pramac Yamaha) e Bulega a recondução na equipa oficial da Ducati com vista ao título de 2026 e ao MotoGP em 2027, com a entrada das novas regras e dos pneus Pirelli na categoria principal.

O italiano não perdeu tempo e na qualificação assinou a sua terceira pole-position da temporada, estabelecendo novo record absoluto, rodando no segundo '31', proeza em que apenas foi acompanhado por... Toprak. Bulega (e Iannone), no entanto, seria penalizado com três lugares na grelha, devido a impedimento a um piloto rápido em pista (Petrucci). De P1, passava para P4, deixando Toprak na melhor posição na grelha.

A corrida 1 viu o piloto da BMW assumir a liderança, apesar de um erro na primeira volta. No calor da tarde de sábado, Toprak saía com o pneu

'médio' à frente enquanto Bulega optava pelo duro.

O italiano ainda deu réplica ao rival, mas cedo se percebeu que era o Campeão do Mundo que tinha o controlo da situação. Bulega segurou o segundo lugar e prometeu fazer melhor no domingo. Toprak queixava-se de problemas com o travão-motor e de vibrações... mas prometia ganhar o que restava.

Com este triunfo, a 7ª do ano e 64ª no mundial, Toprak desempatar com Bautista e passava a ser o segundo piloto mais vitorioso de sempre nesta disciplina, apenas superado por Rea, com os seus 119 triunfos.

### DIA AZIAGO PARA O LÍDER

O domingo não começou bem para Bulega, com uma (rara para o italiano) queda logo na 'warm-up'. O que se seguiria não traria nada de muito melhor. Logo à partida para a Superpole Race, Bulega, que recuperara a sua posição na frente da grelha depois de cumprida a penalização na corrida de sábado, foi 'varrido' por um ambicioso, mas displicente, Axel Bassani (que colocara a Bimota na primeira fila), ao perder a frente na sua moto na entrada para a curva 1 após o arranque, atirou Bulega ao chão e fê-lo perder 12 preciosos pontos (já havia perdido 5 na véspera) na frente do Campeonato para Toprak.

Claro que o piloto da BMW não se fez rogado e aproveitou para somar a segunda vitória do fim de semana. Alex Lowes ofereceu à Bimota - que corria em casa - o melhor resultado para a marca desde que Anthony Gobert venceu em Phillip Island em 2000... Andrea Locatelli, terceiro com a Yamaha, >>





conseguiu o melhor resultado desde a vitória na segunda corrida de Assen, pondo assim termo a uma sequência de maus resultados (recuperação iniciado na véspera com um P5).

A última corrida do fim de semana tinha importância dobrada para Bulega. Mas a tarefa também aumentava de dificuldade. Com a Superpole Race a determinar as três primeiras filas da grelha de partida da Corrida 2, o italiano via-se relegado para a 10ª posição da grelha (4ª fila) e teria, por certo, tarefa hercúlea pela frente.

Toprak partiu bem e empreendeu um ritmo forte desde o primeiro momento, deixando atrás de si, um atarefado rival a tentar ganhar posições no grupo dos da frente. Quando, à quinta volta, Bulega chegou ao segundo lugar, o líder já estava demasiado longe, a mais de 4 segundos. A partir daí o italiano da Ducati limitou-se a garantir a segunda posição. Na frente, 'El turco' terminou a corrida com uma vantagem superior a 9 segundos. Absolutamente imperial!

Numa semana que esteve longe de lhe correr

bem, Alvaro Bautista viu confirmada a não continuidade na equipa oficial da Ducati para 2026 e só na última corrida esteve à altura, vindo a terminar em terceiro. Locatelli foi quarto, Petrucci fechou o Top 5.

No final da jornada da Emilia-Romagna, Toprak Razgatioglu igualou o record de vitórias de Rea em Misano (8), descolou de Bautista na tabela dos mais vitoriosos de sempre (agora com 66 triunfos), ultrapassou Bulega em número de vitórias nesta temporada (9 contra 8), conseguiu o segundo 'hat-trick' da época, repetiu o domínio absoluto em Misano que já evidenciara no ano passado e, mais importante, reduziu de 31 para 9 a desvantagem para Bulega, no segundo lugar do campeonato. Sai de Misano com um boost de moral e confiança que o pode catapultar para uma segunda metade de campeonato mais forte que a primeira na corrida para a revalidação do título.

A próxima jornada corre-se entre 11 e 13 de julho, no circuito de Donington Park, em Inglaterra.

Todos os resultados em [worldsbk.com](http://worldsbk.com) //

# JET X

## MOVE-TE COM ATITUDE!



SABE MAIS



### 2.999 €

ANTES ~~3.199 €~~

DESCONTO -200 €



Campanha válida até 31 de julho 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





## Michelin será fornecedor exclusivo do Campeonato do Mundo de Superbikes da FIM a partir de 2027

UM NOVO PASSO ESTRATÉGICO PARA A MICHELIN, CONFIRMANDO A SUA PRESENÇA GLOBAL NO MOTOCICLISMO, APÓS OS SEUS ÊXITOS EM MOTOGP E MOTOE.

**ESTA** oportunidade faz parte de uma abordagem lógica: aproveitar as inovações tecnológicas desenvolvidas nas categorias principais, e aplicá-las a um campeonato em que as motos estão mais próximas dos modelos de série.

Ao escolher tornar-se o fornecedor exclusivo do Campeonato do Mundo de Superbikes, a Michelin reafirma o seu desejo de contribuir para o desenvolvimento de pneus que combinam alta performance, durabilidade e acessibilidade.

Dado que as motos que competem no WorldSBK derivam diretamente de modelos de série, as tecnologias desenvolvidas para este campeonato podem ser rapidamente aplicadas nas gamas de pneus destinadas a todos os adeptos do motociclismo.

Após ter alcançado o êxito no campeonato WorldSBK, no início da década de 2000, com 12 títulos obtidos num formato de competição aberta, a Michelin volta a ligar-se a uma disciplina que encaixa na perfeição com o seu ADN impulsionado pela inovação, e focado

em servir todos os motociclistas.

Através do seu envolvimento no WorldSBK, a Michelin irá oferecer aos fabricantes, equipas e pilotos a sua alargada experiência em competições de motociclismo, a sua comprovada capacidade para combinar a performance desportiva com a responsabilidade ambiental, e a excelência das suas equipas técnicas, de desenvolvimento, e de análise de performance.

*“Estamos muito satisfeitos por nos podermos comprometer tão rapidamente com um campeonato de motociclismo de primeiro nível, a partir de 2027”, afirmou Matthieu Bonardel, diretor da Michelin Motorsport. “O WorldSBK oferece um ambiente ideal para aproximar ainda mais as nossas tecnologias das que utilizam todos os motociclistas, tanto em pista como em estrada. O público deste campeonato é composto, principalmente, por entusiastas que possuem motos superdesportivas. Para eles, faremos tudo o que for possível para oferecer um entretenimento de alta qualidade, suportado por pneus com uma performance excepcional.” //*

**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](http://lopeslopes.pt)



# Toprak Razgatlioglu confirmado na Prima Pramac Yamaha para o MotoGP em 2026

A YAMAHA RACING ANUNCIOU A CONTRATAÇÃO DO CAMPEÃO MUNDIAL DE SUPERBIKE TOPRAK RAZGATLIOGLU, QUE FARÁ A SUA ESTREIA NO MOTOGP COM A EQUIPA DA MARCA JAPONESA A PARTIR DA PRÓXIMA TEMPORADA.

**A NOTÍCIA** foi confirmada: Toprak Razgatlioglu, o atual campeão do Mundial de Superbike, vai finalmente estreiar-se no MotoGP em 2026 na Prima Pramac Yamaha.

O anúncio oficial foi feito pela Yamaha Racing, mar-

cando assim o regresso do piloto turco à casa que o viu conquistar o título mundial de SBK em 2021, pondo fim a um período de 12 anos sem vitórias para a marca japonesa na categoria.

Conhecido pelos apelidos "El Turco" e "Stoprak" (graças ao seu estilo agressivo de travagem), Razgatlioglu deixa a ROKiT BMW Motorrad no final de 2025 para se juntar à estrutura da Yamaha no MotoGP, desta vez sob a alçada da sua equipa satélite, mas com total apoio da fábrica.

Embora o comunicado oficial não especifique qual dos atuais pilotos da Pramac deixará a equipa, tudo indica que será Jack Miller a sair. O australiano tem contrato apenas até ao final de 2025, e os rumores apontam para uma possível mudança para a Honda no Mundial de Superbike, num acordo milionário.

Já Miguel Oliveira, cujo vínculo com a Yamaha se prolonga até 2026, deverá manter-se na equipa, formando assim uma dupla de luxo com Razgatlioglu na próxima temporada.

Como ainda está contratualmente vinculado à BMW, Razgatlioglu não se pronunciou sobre a mudança. No entanto, Paolo Pavesio, diretor da Yamaha Racing, não escondeu o entusiasmo, em declarações à imprensa internacional: "Estamos extremamente felizes por receber o Toprak de volta à família Yamaha. Ele é, sem dúvida, um dos pilotos mais talentosos da atualidade, com dois títulos mundiais de SBK que falam por si. Esta transição para o MotoGP é, ao mesmo tempo, um regresso às origens e um novo capítulo cheio de desafios. Acreditamos que a sua mentalidade vencedora e a ambição da Prima Pramac Yamaha são a combinação perfeita para escrever um futuro brilhante". //





# CYCLONE



## RX600

A AVENTURA CHAMA POR TI. NÃO A FAÇAS ESPERAR!



## EWC 2025 - 8 Horas de Spa - Honda regressa às vitórias

UM REGRESSO AOS TRIUNFOS, QUE NÃO ACONTECIA DESDE LE MANS 2023, PELA MÃO DA EQUIPA FCC/TSR HONDA FRANCE COM A CBR 1000 RR-R

A FCC/TSR Honda France voltou às vitórias no Campeonato do Mundo de Resistência da FIM, com Corentin Perolari e Alan Techer a partilharem a pilotagem da CBR 1000 RR-R oficial para vencerem as 8 Horas de Spa. Um regresso aos triunfos, que não acontecia desde Le Mans 2023, após uma corrida dramática sob chuva no Circuito de Spa-Francorchamps.

Apesar de mais um arranque falhado por parte de Marvin Fritz e de uma queda do mesmo piloto, a equipa Oficial YART Yamaha estava a caminho de uma segunda vitória consecutiva no EWC, depois de ter vencido a prova de abertura em Le Mans, e de um segundo triunfo consecutivo nas Ardenas.

Apesar de mais um arranque falhado por parte de Marvin Fritz e de uma queda do mesmo piloto, a equipa Oficial

YART Yamaha estava a caminho de uma segunda vitória consecutiva no EWC, depois de ter vencido a prova de abertura em Le Mans, e de um segundo triunfo consecutivo nas Ardenas.

O que parecia certo, deixou de o ser quando Jason O'Halloran, a 90 minutos do fim, caiu (num aparatoso e violento 'highside') e levou à perda de quase quatro minutos nas boxes. Uma infelicidade para o australiano que estava a ser parte do sucesso da equipa no difícil traçado belga, sendo especialmente rápido na pista molhada.

A Honda, a equipa mais forte no início da prova, que se correu com o piso predominantemente seco, viu Perolari e Techer revezaram-se na pilotagem, mantendo assim um ritmo intenso e regular. Pouco antes da primeira chuvada mais forte do dia, assistiu-se a um duelo apurado entre

Techer e Karel Hanika, da YART, que mudaria o panorama da corrida.

Capitalizando as suas capacidades de pilotagem em piso molhado, O'Halloran era o piloto mais eficaz em pista, mas cometeu um erro de 'rookie', ao tocar na moto quando esta estava a ser reabastecida, o que valeu à equipa uma penalização de 10 segundos de 'stop-go'. A Honda regressava ao comando.

Apesar de perder 43 segundos no cumprimento da penalização, nem por isso a YART baixou os braços, com O'Halloran, de novo, debaixo de chuva intensa, a retomar a liderança. Infelizmente para as aspirações dos líderes do campeonato, 15 minutos depois, o australiano caiu e deixou a Yamaha #7 danificada.

A Honda #5 voltou à liderança e, desta vez, já não a perdeu. A equipa oficial da BMW terminou no segundo lugar, com a YART a recuperar a terceira posição, à frente da Suzuka Yoshimura SERT e da Kawasaki Webike Trickstar.

A BMW da ERC Endurance ficou em P6, enquanto os estreantes britânicos do EWC, John McPhee e Charlie Nesbitt, ajudaram a Tati Team AVA6 Racing a conquistar o sétimo lugar.

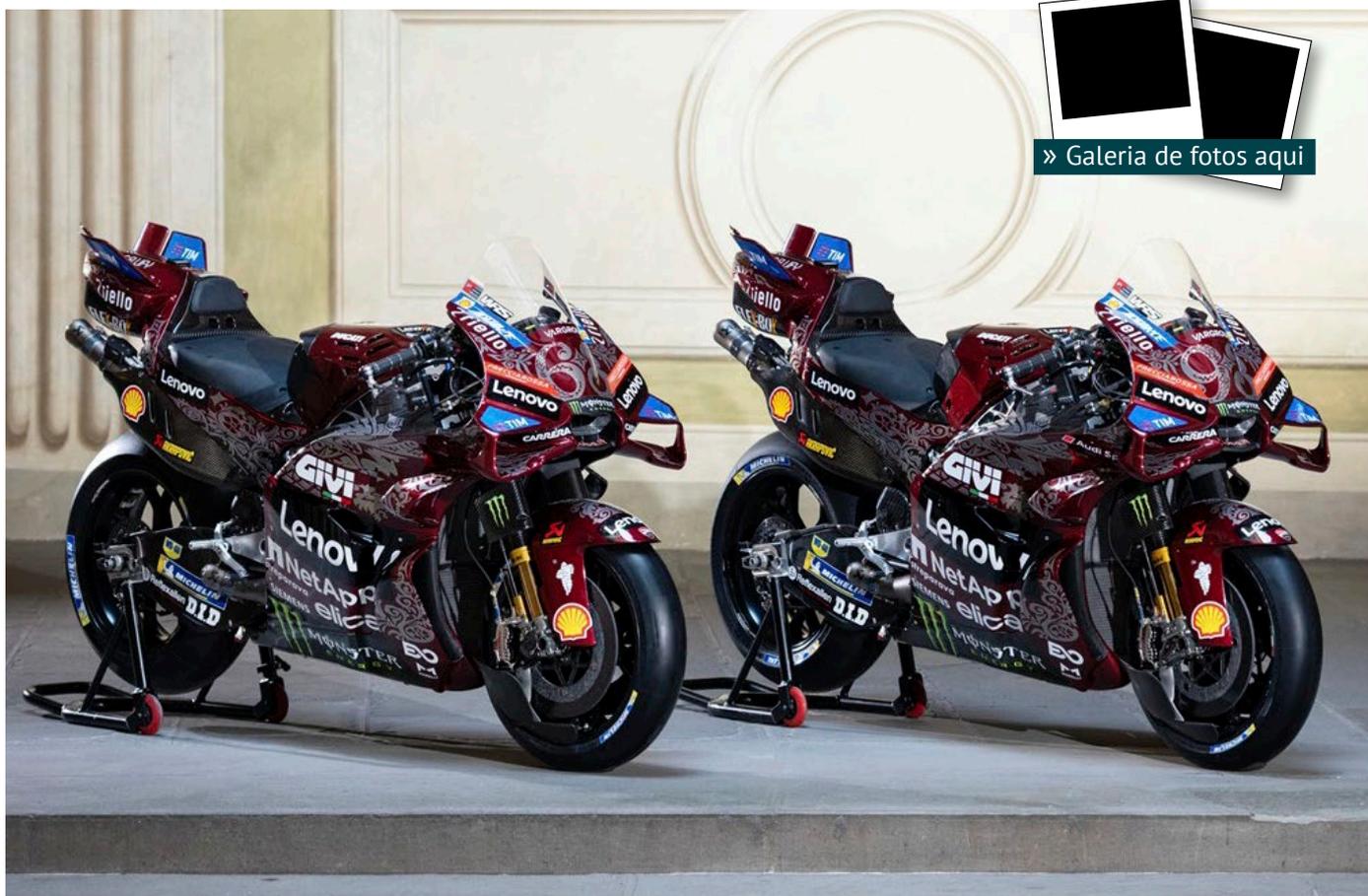
A BMW-Tecmas venceu a categoria Superstock no seu regresso à competição, no oitavo lugar da classificação geral, seguida pelo Team Bolliger Switzerland, com o português Pedro Nuno.

A equipa Super Moto Racing repetiu a vitória de Le Mans na categoria de Produção, seguidas pela ARTEC #199 e pela equipa que conquistou a pole position, a Green Team 42 Lycée Sainte Claire.

No rescaldo da segunda prova, das quatro que compõem o calendário do Mundial de Resistência da FIM, a YART lidera com 18 pontos de vantagem. A próxima prova é a clássica japonesa 8 Horas de Suzuka, que se corre na sua 46ª edição, a 3 de agosto.

Todos os resultados em: [www.fimewc.com](http://www.fimewc.com) //





» Galeria de fotos aqui

## A decoração especial das Ducati Lenovo no GP de Mugello 2025

NO SEU GRANDE PRÉMIO DOMÉSTICO, A DUCATI LEVOU PARA A PISTA UMA DECORAÇÃO ESPECIAL NAS DESMOSEDICI GP DA EQUIPA DUCATI LENOVO E DOS SEUS PILOTOS OFICIAIS. FIQUE A SABER PORQUÊ.

**SE ESTRANHOU** as Ducati em Mugello não estarem cobertas de vermelho, fique a saber que, nos últimos anos, o Grande Prémio de Itália em Mugello tornou-se num palco que a Ducati tem aproveitado para mostrar a sua identidade através de projectos especiais.

Em 2024, a cor Azzurro prestou homenagem às selecções nacionais italianas e, em 2025, a narrativa evolui ainda mais, fundindo beleza e engenho numa homenagem a Florença, o berço do Renascimento e um símbolo do génio criativo italiano.

O Renascimento foi um período de extraordinário fervor cultural, artístico e científico, que marcou a

transição para o mundo moderno. Nascido entre os séculos XIV e XVI, e florescendo especialmente em Florença, coração do movimento e da Toscana, a poucos quilómetros do Circuito de Mugello, o Renascimento trouxe de novo o ser humano, o pensamento crítico e a beleza como expressão do conhecimento para o centro da cena cultural e artística.

Foi uma era em que emergiram figuras visionárias, capazes de fundir arte, ciência e estética, criando um modelo de excelência e criatividade que ainda hoje inspira formas, ideias e inovação. Um espírito presente no ADN da Ducati, símbolo da excelência italiana, em que a tecnologia e a beleza se unem em cada modelo.

Resultante da colaboração entre o designer Aldo Drudi e o historiador Marcello Simonetta, este projecto deu origem a uma decoração com forte valor simbólico e cultural. A inspiração nasce de duas figuras emblemáticas do Renascimento italiano: por um lado, Leonardo da Vinci, a personificação do génio universal e da harmonia entre arte e ciência; e por outro, Niccolò Machiavelli, o pensador com um lado “sombrio”.

Inspirado pelo célebre desenho de Leonardo conhecido como o “Capitão Antigo”, Aldo Drudi reinterpretou a imagem de forma dinâmica e contemporânea. Acentuou a inclinação da cabeça, transformando o líder renascentista num cavaleiro moderno, pronto a montar o seu centauro motorizado.

É aqui que começa a história: Francesco Bagnaia (#63) e Marc Márquez (#93), dois cavaleiros dos tempos modernos, montam um dos mais prestigiados símbolos do desporto motorizado “Made in Italy”, prontos para combinar potência e inteligência num duelo em pista.

As suas Desmosedici GPs ostentam um leão e uma raposa inspirados na armadura do célebre capitão de Leonardo, representando a síntese perfeita entre força e astúcia, como ensina Maquiavel em “O Príncipe”: Para vencer, é necessário aliar a força do leão à astúcia da raposa.

Uma narrativa que se desenrola entre as mara-

vilhas de Florença. No Museu Stibbert, verdadeiro templo do coleccionismo renascentista, os pilotos da Ducati Lenovo entram vestidos como cavaleiros e transformam-se em cavaleiros modernos.

Rodeados de armaduras que parecem ganhar vida, envergam capacetes, peitorais e luvas, reinterpretados numa lógica contemporânea: capacete, fato e luvas de corrida inspirados nos motivos da decoração especial.

As Desmosedici GPs conquistam a majestade da Piazza della Signoria com elegância e respeito, confrontando-se com as extraordinárias obras de arte e arquitectura que as envolvem, sob a imponente sombra do David de Miguel Ângelo e da solene fachada do Palazzo Vecchio.

Um tributo a séculos de arte e história italianas, num encontro em que a tecnologia moderna se funde com a beleza imortal de Florença.

Com esta decoração especial, a Ducati leva à pista um diálogo visual e narrativo entre passado e presente, entre arte e engenharia, entre o génio do Renascimento e o engenho contemporâneo que caracteriza o construtor de Bolonha.

Através desta impressionante sessão fotográfica, a Ducati prestou homenagem ao Renascimento e combinou técnica e beleza para criar algo único, capaz de emocionar, inspirar e deixar marca, tal como a Ducati faz com as suas motos. //





# MOTOS **USADAS**



**PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)**



**ANDAR DE MOTO**



**Susana Esteves**  
*Jornalista e motociclista*

# 1 Semana. 1 Praia por dia. 2 países. E uma Moto.

**A**hhh, o verão!  
Férias. Pausa. Descanso. Paz...  
Aquela estação em que o trânsito para a praia tira a paciência até aos mais zen. Filas para a praia. Fila da praia. Filas para comer, para estacionar. Carros a ferver, o stress do estacionamento.  
Enfim. Tudo aquilo que o suposto espírito leve de verão não pede.  
Quem vive em duas rodas, tem um verão diferente.  
Este ano a proposta é esta:  
Uma semana. Uma praia por dia. Entre Portugal e Espanha.  
Poucos quilómetros por dia. Zero filas. Máxima liberdade.  
De Melides a Punta Umbría.  
De São Torpes a Isla Canela.  
De Cacela Velha a Zahara de los Atunes.  
São praias que ligas em menos de 2h de viagem

de moto, com aquele prazer de estrada à beira-mar, vento na cara e sem dramas de estacionamento.

A moto permite-te parar quando queres, fugir às multidões, chegar cedo e sair tarde.

Estacionamos “à porta” da praia. Saímos quando queremos.

Nada de carros escaldantes. Nada de filas.

É só voltar a montar, sentir o sal na pele e seguir para o próximo destino, ou para uma cerveja gelada num bar de estrada qualquer.

Só há um ponto que não podemos abdicar, por muito bem que saiba: t-shirt, chinelo, sem luvas. Não!

Lembra-te que não é a distância que define o perigo, é o segundo errado.

Estilo e segurança podem e devem andar de mãos dadas.

Aceitas o desafio? Uma semana, uma praia por dia, entre Portugal e Espanha. Só tu, a moto e o verão como deve ser.

Boas curvas //



NOVA

**PCX** | POR 3.499€

MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

# A melhor vista da cidade.

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

