

QJ MOTOR SRT 900 SX



TESTE

BMW R12 GS



» TESTE

PIAGGIO LIBERTY S EURO 5+ 125

» NOSTALGIA

SUZUKI GT 380

» REPORTAGEM

43ª CONCENTRAÇÃO DE FARO

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

CB
650R *E-Clutch*

HONDA
DreamTech

CONDUÇÃO DE NÍVEL SUPERIOR



MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

AGORA POR APENAS 8.660€

COM A OFERTA DO HONDA PLUS

CAMPANHA LIMITADA AO STOCK EXISTENTE. VALOR DA DOCUMENTAÇÃO NÃO INCLUÍDO.

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 palerma do Reel

Nas redes sociais, muitos dos seres mais pobres de espírito da raça humana têm oportunidade de mostrar a sua pouca inteligência. Mas alguns parece que frequentaram cursos para refinarem o seu nível de estupidez, porque ninguém nasce assim... com tão pouco discernimento!

E um houve que, recentemente, me foi apresentado por ter tocado num tema que preocupa bastante os motociclistas.

Um puto novo, com aspeto lavadinho e que até parece ter estudos - diga-se em abono da verdade, ao volante do seu carrito a gasoil, em andamento, enquanto gravava um vídeo, queixava-se dos “tipos das motas” que o ultrapassam entre vias de trânsito, e que ele tem que, por especial favor, “dar um jeitinho”, mas só às vezes! Um PLUS, diz ele sobre a sua generosidade, quando lhe apetece, provavelmente quando não está ocupado a gravar vídeos para a Net!

Só que o palerma é tão limitado que nem

sequer percebe que, quando uma mota passa por ele, ele não tem que fazer nada, a não ser manter-se no seu lugar na corrente de trânsito, sem ir a ziguezaguear e, tal como estipula o código da estrada, sinalizar qualquer mudança de direção, depois de olhar para o espelho retrovisor, não vá vir uma mota... ou um camião TIR.

O palerma nem sequer percebe que devia era estar agradecido, por essa mota representar menos um carro a contribuir para o caos. Mas não, enquanto conduz a falar para a câmara, criticando aqueles a quem a sua falta de responsabilidade pode efetivamente ameaçar a integridade física, isso não é criticável!

O mais triste desta história? É que este palerma do Reel nem sequer é dos piores! É só mais um que não se importa de fazer figura de estúpido só para ter mais umas quantas visualizações, na esperança de se tornar viral! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 24** TRIUMPH SCRAMBLER 400 XC
- 26** SUZUKI GSX-8T E GSX-8TT
- 30** BROUGH SUPERIOR RMB01
- 34** BMW CE 04
- 36** BMW R 1300 R "TITAN"
- 40** BMW R NINE T "GULF"
- 42** ROYAL ENFIELD GOAN CLASSIC 350
- 44** ICHIBAN

TESTE

- 48** QJ MOTOR SRT 900S / 900SX
- 58** BMW R12 G/S
- 66** PIAGGIO LIBERTY S EURO 5+ 125

NOSTALGIA

- 100** SUZUKI GT 380

HISTÓRIA

- 106** MIKE HAILWOOD

REPORTAGEM

- 110** 43ª CONCENTRAÇÃO DE FARO

VIAGEM

- 116** ESCÓCIA - 1ª PARTE

DESPORTO

- 122** MOTOGP- APRILIA
- 124** MOTOGP

CRÔNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: O PALERMA DO REEL
- 6** VITOR SOUSA: O GRUNHISMO
- 46** ADELINA GRAÇA: MENOS É MUITO MAIS!
- 134** TOM VITOÍN: ÀS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 136** SUSANA ESTEVES: 5 TRUQUES DE MOTARD QUE NÃO VÊM NO MANUAL (MAS DEVIAM)



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Vitor Sousa
Luís Duarte

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

PARA VER FICHA TÉCNICA **CLIQUE AQUI**



**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW R 1300 RT

SEMPRE A SONHAR COM A PRÓXIMA VIAGEM

A BMW R 1300 RT é o teu atalho para a derradeira experiência Touring. Com um Equipamento cuidadosamente seleccionado em termos de conforto e tecnologia, tens tudo sob controlo para uma experiência de primeira classe nas tuas longas viagens. O seu potente motor Boxer e o binário de 145 Nm, permitem desfrutar de viagens dinâmicas na companhia do teu passageiro. A leveza visual do design confere à moto um aspeto particularmente vibrante. Em resumo: com esta RT, podes desfrutar de cada momento da tua viagem.

Marca o teu test ride no Concessionário BMW Motorrad mais perto de ti.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

*A tua vida é uma viagem.



Vitor Sousa
Jornalista

O grunhismo

De acordo com a definição dos dicionários, grunho é um indivíduo bronco, rude e grosseiro, desprovido de empatia pelos seus próximos, incapaz de qualquer tipo de cortesia. Ora, o mundo em que vivemos tornou-se, em muitas latitudes e atividades, um palco no qual grunhos de reconhecida reputação, e outros mais anónimos, ganham protagonismo, a ponto de governarem nações poderosas ou terem milhões de seguidores nas redes sociais...

O motociclismo não escapa a este fenómeno. Aliás, é algo que há muito o acompanha. De Hollister a Brighton, o grunho motociclista esteve sempre na vanguarda a semear ódio, ou simples antipatia, sentimentos generalizados entre os que não andam ou apreciam o veículo de duas rodas.

É verdade que, sobretudo, o cinema espetacular de Hollywood promoveu, durante muito tempo, uma imagem negativa do motociclista, associando-o repetidamente às atividades fora da lei, replicando os 'gangs' em que se transformaram muitas associações e clubes de motociclistas numa determinada época (perpetuando-se a partir daí), mas foi sobretudo a realidade que provocou esse choque entre a sociedade e o indivíduo que se desloca numa moto. Importou pouco, ou nada, que a maioria - larguíssima maioria - dos motociclistas não se revissem nesses comportamentos e não os protagonizassem. O exemplo de uns poucos idiotas, no dia a dia de todos, foi sempre pretexto para se apontarem dedos e a forjarem culpas aos que se deslocam de moto e vivem essa irmandade com um profundo gosto pela aventura e pela liberdade.

Seja por deficiente capacidade cognitiva, educação defeituosa ou ego inflamado, o grunho motociclista é uma realidade, vive no meio de nós e, não poucas vezes, regurgita a sua necessidade imperativa de exibicionismo. Tenho para mim que chamar a atenção por uma ação que prejudica mais do que ajuda, não é, de todo, a melhor forma de o fazer. Não será, seguramente, a mais inteligente.

Que tipo de motivação racional poderá ter um indivíduo para andar a fazer cavalinhos rua acima, rua abaixo, numa zona movimentada, a poucos metros de uma escola primária, com uma moto de MX em escape livre, equipado com nada para além de um par de ténis (de marca, claro) e calções de praia (obviamente sem capacete)? Provavelmente, no seu preguiçoso cérebro, as pessoas que paravam na rua ou assomavam às janelas estariam impressionadas com as suas proezas admirando, espantadas, a destreza e não, como verdadeiramente acontecia, enojadas com aquele comportamento. Não se compreende.

Infelizmente para estas pessoas, a consequência desta atitude na via pública é quase sempre a mesma: a frente de um camião TIR ou uma valeta. Porque se há algo que é incompatível com a postura de super-herói que tudo pode e a quem nada acontece, é a condução de uma moto. Vimos este 'filme' demasiadas vezes.

Como as coisas vão na sociedade atual não me parece que os grunhos motociclistas estejam em extinção. Pelo contrário, com o 'boom' das redes sociais e o acesso fácil à compra de uma moto, o fenómeno está para durar. Haja paciência! //

MOTO GUZZI
V100
Mandello

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®

WORLD RECORD ATTEMPT:
AROUND THE WORLD IN 19 DAYS

Red Bull Media House
CP-P-1176854
RED BULL CONTENT POOL

THE CHALLENGE
Become the fastest person to **circumnavigate the world** on a motorcycle

THE RIDER
2x Dakar Rally winner **Sam Sunderland**

THE RECORD
To beat: Current record held for 20+ years (19 days, 8 hours & 27-minutes riding time)

THE BIKE
Sam will ride and travel with the same bike throughout – a **Triumph Tiger 1200 Rally Explorer**

DEPARTING FROM LONDON THIS SEPTEMBER

1,000 MILES A DAY
Sam will need to average 1,000 miles of riding a day – further than the length of the UK

THE ROUTE
Five continents, 15+ countries, **18,000 miles**

FIND OUT MORE HERE



Sam Sunderland quer bater o recorde mundial da volta ao mundo de moto

SAM SUNDERLAND, BICAMPEÃO DO RALLY DAKAR, REVELOU A SUA MAIS RECENTE E AUDACIOSA MISSÃO: TORNAR-SE A PESSOA MAIS RÁPIDA A CIRCUM-NAVEGAR O GLOBO DE MOTO.

O **PILOTO** britânico Sam Sunderland tem como objetivo quebrar o recorde atual de 19 dias, 8 horas e 25 minutos, estabelecido por Kevin e Julia Sanders em 2002, numa prova de resistência física e mental sem precedentes.

Para alcançar este feito, Sunderland terá de percorrer cerca de 1600 quilómetros diários durante 19 dias, o equivalente ao comprimento do Reino Unido a cada 24 horas - uma distância diária que duplica a de um Rally Dakar. A bordo da sua Triumph 1200 Rally Explorer, Sam partirá de Londres em setembro, com a expectativa de cruzar mais de 15 países em cinco continentes e todas as zonas horárias numa viagem que, com voos e travessias, deverá demorar aproximadamente 30 dias.

Este desafio, que deve começar e terminar em Lon-

dres, é um verdadeiro teste aos limites do atleta, que enfrentará condições climáticas adversas, terrenos desconhecidos e o cansaço extremo provocado pelo jet lag e pelas longas horas de condução.

"Sei que este desafio me vai testar ao máximo - física e mentalmente", afirmou Sam Sunderland, que pretende criar um legado que vá além das corridas off-road, inspirando pessoas em todo o mundo a perseguir as suas próprias aventuras e a redefinir o que acreditam ser possível.

A jornada de Sam vai atravessar a Europa, Médio Oriente, Austrália, Nova Zelândia, Estados Unidos, Canadá e Marrocos antes de regressar ao Reino Unido, seguindo rigorosamente os parâmetros do recorde anterior, que excluem as travessias oceânicas da contagem oficial do tempo. //

QJMOTOR

SRV125

 CUSTOM



2.990€*

ATENÇÃO AO DETALHE

- Refrigeração Líquida
- 15 CV · ABS · Full LED



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

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



GIVI oferece capacete personalizado ao Papa no âmbito do Jubileu 2025

MARCA ITALIANA HOMENAGEIA A COMUNIDADE MOTARD COM PEÇA SIMBÓLICA ENTREGUE AO PAPA LEÃO XIV DURANTE AUDIÊNCIA NO VATICANO.

A MARCA italiana GIVI, reconhecida internacionalmente pelo fabrico de capacetes e equipamentos para motociclistas, entregou um capacete personalizado ao Papa Leão XIV durante uma audiência especial dedicada aos motards, inserida nas celebrações do Jubileu 2025, em Roma.

A iniciativa partiu da Associação Cammino Giubilare dei Motociclisti e pretende destacar o contributo positivo e o papel ativo da comunidade motociclista na sociedade contemporânea. O capacete, um modelo GIVI X.27, foi transformado numa peça única pela artista Norma Lucia Angius (ATRE), com uma decoração inspirada nas cores do Jubileu e nas quatro basílicas pontifícias: São Pedro, São João de Latrão, Santa Maria Maior e São Paulo Extramuros.

Apesar de manter a base de um dos modelos modulares mais populares da marca - conhecido pela

sua versatilidade, conforto e design - o capacete foi concebido exclusivamente como objeto artístico e simbólico, não estando destinado à utilização prática.

A entrega decorreu no contexto de uma marcha mototurística promovida pela associação italiana, e teve como objetivo representar a fé, o espírito de comunidade e a viagem como metáforas do percurso humano. "Queríamos criar um objeto que falasse a todos os motociclistas, para além de fronteiras, e que refletisse o sentido profundo do caminho, da fé e da partilha", referiu a organização.

Com este gesto, a GIVI reforça a sua ligação à comunidade motard, assumindo-se como porta-voz de milhões de entusiastas em todo o mundo. A marca sublinha ainda que, por vezes, até um capacete se pode tornar numa declaração coletiva - e esta foi feita com criatividade, autenticidade e respeito. //

EXPANDE O TEU HORIZONTE

OFERTA ESPECIAL



KIT MALAS SUZUKI

POR APENAS 550€

V-STROM 1050 DE

Campanha kit de malas originais Suzuki por apenas 550€, na compra da tua nova Suzuki V-STROM 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



SUZUKI



Chieftain PowerPlus criada por Jeremy “Twitch” Stenberg para Ryan Sheckler

JEREMY “TWITCH” STENBERG É UM PILOTO NORTE-AMERICANO DE MOTOCROSS QUE, COM O APOIO DA INDIAN MOTORCYCLE, DECIDIU FAZER UMA BAGGER ÚNICA PARA O SEU AMIGO DE LONGA DATA, RYAN SHECKLER, CONHECIDA ESTRELA DO SKATEBOARD E DA TV. O RESULTADO FALA POR SI.

A SÉRIE Forged é um conjunto de episódios do Youtube em que várias estrelas são desafiadas a criar uma moto singular, sempre a partir de uma Indian Chieftain PowerPlus, e que depois vão oferecer a um amigo da sua preferência. Uma ideia original e única, tal como as motos que dali resultam.

Desta vez o desafio foi lançado a Jeremy “Twitch” Stenberg, ele que também se dedica a customizar motos e o resultado é verdadeiramente impressionante, tal como a reação do seu amigo Ryan Sheckler!



Alguns detalhes

A centenária marca norte-americana Indian Motorcycle tem na sua Chieftain PowerPlus uma moto verdadeiramente especial, com destaque para o seu motor de 1834 cc (112 polegadas) capaz de debitar 122 cv e um binário verdadeiramente avassalador de 181,4 Nm, logo às 3500 rpm!

O seu melhor cartão de visita é referir que foi a vencedora do Campeonato MotoAmerica King of Baggers em 2024!

A Chieftain PowerPlus tem sido o ponto de partida da série Forged e neste episódio o resultado é, tal como nos outros, uma moto única, que reflete muito dos gostos e das experiências do seu criador, mas que também criada a pensar na pessoa a que se destina, pelo que o resultado é sempre imprevisível! Neste caso, o único pedido de Sheckler é que fosse negra, numa lógica de Night Rider!

Pegando no desafio que lhe foi lançado, Jeremy "Twitch" Stenberg, em particular com a ajuda do seu amigo, Seth Brisson e de mais algumas pessoas, lançaram mãos à obra e esta moto customizada tem imensas diferenças face à original, sendo que destacamos algumas delas:

Um escape da Hart Luck, suspensões de maior curso, novo sistema de travagem Brembo com discos Galfer.

Equipada com jantes de 21 polegadas à frente e 18 atrás, sistema de iluminação completamente alterado, uso extensivo, nomeadamente nos guarda-lamas e malas, de fibra de carbono e de vidro são alguns exemplos do que foi feito.

Porém há muito mais coisas a destacar que vão desde o assento, passando pela posição de condução, incluindo guiador, punhos e poisa-pés, novo pára-brisas, bem como uma pintura única, com acabamentos e tonalidades escuras e várias referências ao nome do seu orgulhoso proprietário! //





Primeira edição do concurso internacional da Ducati revela vencedores inspiradores

O MULTISTRADA V4 VOYAGERS JUNTOU MAIS DE 200 MOTOCICLISTAS DE 45 PAÍSES.

MAIS DE 200 MOTOCICLISTAS de 45 países participaram na estreia do Multistrada V4 Voyagers, o novo concurso global da Ducati dedicado a todos os que viajam com uma Multistrada V4. A edição de 2025 terminou com seis vencedores, cada um distinguido por uma categoria que celebra diferentes formas de viver a estrada - da aventura extrema à ligação entre gerações.

Organizado pela marca italiana de Borgo Panigale, o desafio reuniu histórias, fotografias e vídeos enviados por motociclistas de todos os continentes. As melhores participações foram avaliadas por um júri interno da Ducati.

Viagens que cruzam continentes

Na categoria "Viagem Mais Aventureira", o destaque foi para Rolf Pontus Hagen, da Tailândia. A bordo de

uma Multistrada V4 Rally, percorreu Laos e a China até alcançar os 5.200 metros de altitude nos arredores do Monte Everest, enfrentando neve e tempestades tropicais.

Já na "Melhor Viagem de Grupo", o alemão Werner Klaus Philipp liderou um grupo de 15 motociclistas ao longo da histórica Rota da Seda, desde a Alemanha até à Tailândia, passando por vários países do Leste e Centro da Ásia.

Histórias com emoção e quilómetros

A espanhola Sandra Frutos Espinosa venceu na categoria "Viagem de Clube Oficial Ducati", ao atravessar Marrocos com o Ducati Official Club de Múrcia, numa rota de cerca de 3.600 km entre Casablanca, Rachidia, Fez e Chefchaouen.

O francês Antoine Frédéric Hutter ficou com o troféu de "Viagem Mais Longa", ao percorrer 22.000 km

desde Espanha até ao Cabo Norte, regressando pela Escandinávia até à Bélgica, num percurso que incluiu também estradas de terra em Portugal e no sul de África.

Na categoria "Viagem a Solo", o norte-americano Oscar Ivan Garcia Medina destacou-se com uma jornada de mais de 12.000 km entre o Midwest dos EUA e o Oceano Atlântico, que culminou com um encontro com a comunidade Inuvialuit e belugas no Ártico.

Uma viagem entre gerações

Por fim, o brasileiro Lúcio Prado Wander arrecadou o prémio "Espírito Ducati" com uma tocante viagem até ao deserto do Atacama, no Chile, ao lado do filho - cada um numa Multistrada V4 S. "Confia na tua Multistrada, ela cuidará de ti. E, acima de tudo, viaja com leveza", partilhou.

Prémios e futuro

Os vencedores recebem um troféu exclusivo e um kit de acessórios oficiais Ducati, incluindo mala de viagem, garrafa térmica, gola, porta-chaves e outros artigos da marca. As suas histórias passam agora a integrar o acervo oficial da Ducati e serão partilhadas nas redes sociais e no site da marca.

A Ducati já confirmou que o Multistrada V4 Voyagers regressa em 2026, com novas categorias, novas estradas e novas histórias à espera de serem escritas sobre duas rodas.

No site oficial da Ducati.com pode aceder ao novo configurador para descobrir todos os acessórios para personalizar a Multistrada V4 com base no gosto pessoal ou nas necessidades. Os motociclistas que pretendam conhecer melhor a nova Multistrada V4 podem marcar um test ride no concessionário mais próximo. //





Borracha "À Prova de Fendas" pode revolucionar mundo das motos

INVESTIGADORES DA UNIVERSIDADE DE HARVARD DESENVOLVERAM UM NOVO TIPO DE BORRACHA NATURAL EXTREMAMENTE RESISTENTE A FISSURAS, COM POTENCIAL PARA TRANSFORMAR COMPONENTES ESSENCIAIS EM MOTOS, AUTOMÓVEIS E OUTROS EQUIPAMENTOS.

BATIZADO de "tanglemer", este material é dez vezes mais resistente do que a borracha convencional e pode significar menos avarias, maior durabilidade e desempenho consistente em peças como pneus, suspensão e muito mais.

A borracha é um material omnipresente em motos - desde os pneus até buchas, correias e peças internas do motor. No entanto, com o tempo, o desgaste natural leva ao aparecimento de fissuras, comprometendo a integridade estrutural e obrigando a substituições frequentes. Mas agora a equipa da Harvard John A. Paulson School of Engineering and Applied Sciences encontrou uma solução: em vez de partir as cadeias de polímeros da borracha natural (como acontece nos processos tradicionais), preservou-as, criando uma rede entrelaçada de fibras longas e elásticas. O resultado? Um material que dissipa a tensão e impede o crescimento de fissuras, sendo quatro vezes mais resistente ao aparecimento lento de fendas.

Embora ainda não seja viável para peças grossas

(como a estrutura de pneus), esta borracha inovadora pode revolucionar:

- Câmaras de ar e protetores de jante (reduzindo furos em todo-terreno);
- Amortecedores (evitando fugas de óleo por fissuras);
- Buchas e apoios de motor (mantendo a rigidez e precisão por mais tempo);
- Luvas, pegas e revestimentos (aumentando a vida útil do equipamento).

A limitação atual está no processo de produção, que requer secagem lenta e à base de água, dificultando a fabricação em massa de componentes robustos. No entanto, para peças finas, a tecnologia já é promissora.

Esta inovação não se resume a veículos de duas rodas: pneus de automóveis, apoios de motores elétricos e até aplicações industriais podem beneficiar dela. No entanto, no mundo das motos, onde a fiabilidade pode decidir entre chegar ao destino ou ficar apeado, a borracha à prova de fendas não é apenas uma curiosidade científica: é uma vantagem real. //

GIRA E GANHA

Sobre Rodas



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

WWW.GIRA-E-GANHA.COM

MARCAS ADERENTES

BRIXTON
MOTORCYCLES

BLUROCK
MOTORCYCLES

Neco

MOTRON

Malaguti

MYTOS



Stark Future supera resultados financeiros da Tesla

A STARK FUTURE, A MARCA DE MOTOS ELÉTRICAS COM O CRESCIMENTO MAIS RÁPIDO NO MUNDO, ANUNCIOU RESULTADOS FINANCEIROS IMPRESSIONANTES PARA O SEGUNDO TRIMESTRE DE 2025, ESTABELECENDO UM NOVO PADRÃO DE RENTABILIDADE NA INDÚSTRIA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS.

COM apenas dois anos passados desde a entrega dos seus primeiros veículos, a Stark Future alcançou um lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) de 4.5 milhões de euros, com 47 milhões de euros em receita, mais do dobro do registado no ano anterior.

De recordar que, em 2024, o Andar de Moto já tinha noticiado a chegada da marca ao Campeonato Mundial de SuperEnduro.

Este desempenho coloca a Stark Future numa posição de destaque, tendo atingido a rentabilidade de forma sustentada em apenas seis anos desde a sua fundação, um feito que a Tesla demorou 14 anos a atingir.

"Os nossos principais feitos no desenvolvimento

de produtos são bem conhecidos, mas este sucesso financeiro é a confirmação de que os nossos clientes apreciam o trabalho árduo que realizamos todos os dias nos bastidores", afirmou Anton Wass, CEO da Stark Future, sublinhando a rápida construção de uma cadeia de valor global competitiva e uma fábrica de 20.000 metros quadrados para produção interna de baterias e veículos.

Com a chegada do modelo EX e a promessa de uma supermoto em breve, a Stark Future não é apenas a maior e mais bem sucedida empresa de motos elétricas da atualidade, mas também um modelo para o futuro das startups de veículos elétricos.

Veja [AQUI](#) os representantes portugueses da marca.//

PREÇOS ELETRICOS

POUPA ATÉ 2.700€
DESCONTOS VMOTO ATÉ 1.200€

APOIO EXTRA FUNDO AMBIENTAL ATÉ 1.500€*



TC
MAH

~~ANTES 5.699€~~
AGORA 4.499€

Desconto
Direto: 1.200€

+

Apoio Fundo
Ambiental

**POUPA ATÉ
2.700€***



CPX PRO

~~ANTES 6.099€~~
AGORA 5.099€

Desconto
Direto: 1.000€

+

Apoio Fundo
Ambiental

**POUPA ATÉ
2.500€***



CLX

~~ANTES 2.949€~~
AGORA 2.299€

Desconto
Direto: 550€

+

Apoio Fundo
Ambiental

**POUPA ATÉ
1.700€***



FO1

~~ANTES 3.499€~~
AGORA 2.799€

Desconto
Direto: 700€

+

Apoio Fundo
Ambiental

**POUPA ATÉ
2.100€***



TC

~~ANTES 3.499€~~
AGORA 2.699€

Desconto
Direto: 800€

+

Apoio Fundo
Ambiental

**POUPA ATÉ
2.150€***



TC
WANDERER

~~ANTES 4.499€~~
AGORA 3.699€

Desconto
Direto: 800€

+

Apoio Fundo
Ambiental

**POUPA ATÉ
2.300€***

LÍDER DE MERCADO. IMBATÍVEL NO PREÇO.

Campanha de desconto direto Vmoto válida até dia 30 de setembro de 2025 para vários modelos selecionados. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. *O valor do apoio pode variar de acordo com o PVP final e está limitado às vagas disponíveis na plataforma do Fundo Ambiental. Para mais informações contactar o concessionário oficial Vmoto.

Aproveita agora!



/vmotosocopt



@vmotosocopt

vmotosoco.pt





Mercado: primeiro semestre fecha com queda de -9,5%

O MERCADO DE MOTOCICLOS, CICLOMOTORES E TRICICLOS REGISTOU UMA QUEBRA DE QUASE -10% FACE AO PERÍODO HOMÓLOGO DO ANO ANTERIOR.

O MERCADO de motociclos, ciclomotores e triciclos registou uma quebra de quase -10% face ao período homólogo do ano anterior.

Com uma queda de -5,3% (4.670 unidades) no mês de junho apenas, o acumulado de matriculações do primeiro semestre revela uma preocupante tendência de descida no mercado das duas e três rodas em Portugal. Entre janeiro e junho deste ano matricularam-se 21.648 veículos, o que corresponde a uma quebra de -9,5%.

Num quadro geral onde os triciclos têm um peso residual, com 89 veículos matriculados e uma queda de -28,8%, o panorama dos ciclomotores não é animador, com 655 matrículas, o que representa uma queda de

27,3% face ao período homólogo. É, no entanto, na categoria de motociclos que as atenções se centram e neste campo a queda é de -8,7%, correspondentes a 20.904 matriculações entre janeiro e junho de 2025. Só neste campo, os elétricos marcam -10% (total de 225 unidades), as motos até 125cc caem -14,7% (9.281 motos no total) e acima de 125cc a queda é de -3,2% (11.398).

Honda domina tabelas

Neste panorama pouco animador onde dificilmente se encontra um número positivo, a Honda lidera a tabela de motociclos, impondo-se à concorrência tanto nas 'quarto-de-litro' como acima.

A marca japonesa matriculou um total de 6.366 unidades (Jan-Jun), o que representa uma variação negativa de -6,3%. Apesar de tudo a Honda matriculou quase o dobro de unidades da Yamaha (3.333), com a marca dos diapasões a cair 13,5% em relação ao primeiro semestre de 2024.

A BMW é terceira marca no ranking (não dispendo de motos 125cc), com 1.440 unidades, uma descida de 4,8%. Sem surpresa, a marca que surge na quarta posição do ranking é a primeira da tabela com números positivos: a CF Moto, regista 1.176 matrículas e cresce 83,2%.

Subida acentuada, embora seja necessário considerar que no ano passado estava a entrar no mercado com números ainda pouco significativos, sem que isso belisque minimamente o desempenho da marca e do seu representante em Portugal. Mas vejamos em detalhe nos dois segmentos, quem mais sobe e quem mais desce neste ranking, entre as marcas do 'grupo da frente'.

Acima de 125cc aumentam significativamente:

Zontes +72,0%
CF Moto +70,6%
Voge +45,8%
Ducati +19,3%
Piaggio +18,4%
Honda +10,9%

Um desempenho comercial muito forte por parte das marcas de origem chinesa que, entrando com preços muito competitivos nas cilindradas maiores, estão a provocar uma autêntica mudança de paradigma no mercado motociclístico nacional (e não só, como se sabe...). De realçar, apesar dessa tendência, e de um quadro geral bastante negro, a 'resistência' oferecida por Ducati, Piaggio e Honda.

Acima de 125cc caem significativamente:

Husqvarna -62,1%
Benelli -52,5%
Triumph -46,1%
KTM -38,5%
Moto Guzzi -37,9%
Indian -28,8%
Yamaha -27,1%

As restantes marcas europeias em dificuldades (Husqvarna e KTM, com problemas a montante, sobretudo conhecidos), a 'chinesa' Benelli deixada cair para outras 'irmãs' crescerem e a Yamaha, entre

as primeiras, aquela que mais terreno perde.

Até 125cc sobem significativamente:

QJ Motor +51,9%
Kymco +17,6%

Até 125cc descem significativamente:

Aprilia -50%
Suzuki -43,6%
Piaggio -43,5%
Benelli -29%
Zontes -24,6%
Keeway -21,6%
Honda -19,4%

No campo das 'quarto-de-litro' também não se registam grandes surpresas. Apenas a confirmação da subida em flecha das marcas chinesas e a queda acentuada de algumas marcas 'tradicionais'.

Como será o segundo semestre?

Tendo em conta o primeiro semestre e a tendência geral do mercado com o hábito de consumir mais motos nos primeiros seis meses do que nos seis últimos, não será de esperar grandes novidades. Bem pelo contrário, deverá acentuar-se a atual tendência do mercado: queda geral, subida das marcas chinesas e os restantes, a quem já nem os créditos milagrosos parecem salvar, em dificuldades. //





Federação de Motociclismo de Portugal tem nova Direção

REALIZOU-SE MAIS UM ATO ELEITORAL COM VISTA À ELEIÇÃO DA DIREÇÃO DA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL PARA O PRÓXIMO QUADRIÉNIO (2025-2029).

REALIZOU-SE o ato eleitoral que elegeu a Direção da Federação de Motociclismo de Portugal para o próximo quadriénio (2025-2029).

Concorreu apenas a lista "Pelo Motociclismo", liderada por Armando Vieira Marques, tendo esta merecido, no tempo estabelecido pelo Calendário do Processo Eleitoral, a votação positiva por parte de 13 dos 40 Delegados, tanto presencialmente como por correspondência.

Assim, Armando Vieira Marques estará nos próximos quatro anos à frente da entidade que rege o motociclismo nacional, regressando a um cargo que já tinha ocupado em 2000 e 2001 e sucedendo a Manuel Marinheiro na Presidência da Direção da FMP.

ÓRGÃOS SOCIAIS DA FMP, QUADRIÉNIO 2025-2029

Mesa da Assembleia Geral

Manuel José Teixeira Simões Antunes Marinheiro - Presidente

Bernardo Cabral Posser de Andrade Villar - Vogal

Isabel Margarida de Sousa Pereira Bettencourt Cabral - Secretária

Direção

Armando António Boavista Vieira Marques - Presidente
Gonçalo de Albuquerque de Morais Sarmiento - 1º Vice-Presidente

José Artur de Carvalho Campos Costa - 2º Vice-Presidente
Nuno Frederico Margaça
Nuno Álvaro Dias da Cunha
Paulo Jorge Mesquita Vilares Vicente
Ana Rute dos Santos Neves Marques
Flávia de Oliveira Gomes de Moura Rolo
Maria Inês Penaguião Villar

Conselho Fiscal

Nuno Miguel Marques Caetano - Presidente
Afonso Vaz Pinto Cirne de Castro
Maria Filomena Neves Marques (ROC)

Conselho de Justiça

Ana Vital de Melo - Presidente
Maria Filomena Barros André
José Barracho Ferreira Rita

Conselho de Disciplina

Bruno Silva Alves - Presidente
Miguel Luís Martins Alves Fortunato
Filipa Covacich Segura Teotónio Pereira

Conselho de Arbitragem

António Rui Barradas de Carvalho e Castro - Presidente
Nuno Ricardo Pombo de Campos
Nuno Diogo Loes Fernandes Dias da Cunha

aprilia®

TUONO V4



APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be **a** racer

APRESENTAÇÃO TRIUMPH SCRAMBLER 400 XC



Off Road COM ESTILO

A centenária marca inglesa está agora a apresentar internacionalmente a sua nova Scrambler 400 XC, alargando, ainda mais, a linha Modern Classic de motos de 400 cc da Triumph Motorcycles.

A Triumph Motorcycles revela a nova Scrambler 400 XC, alargando, ainda mais, a sua gama de motos Modern Classic.

A nova Scrambler 400 XC será comercializada juntamente com a Scrambler 400 X, já disponível no mercado, sendo complementares e não verdadeiramente concorrentes e num segmento de mercado muito ativo.

Apresentando novas jantes com raios laterais, que, juntamente com os aros de alumínio Excel e pneus tubeless (Metzeler Karoo Street), aumentam a robustez e reforçam o aspeto luxuoso. Com a roda dianteira de 19" e traseira de 17", ganha um aspeto de pura scrambler e ainda um melhor comportamento fora do asfalto.

Destaque também para o guarda-lamas dianteiro colocado em posição elevada pintado à cor da moto, as proteções de punhos e do farol, o ecrã frontal, o protetor de cárter em alumínio, barras inferiores de proteção do motor ou a saída de escape em posição elevada, tudo para garantir maior proteção ao condutor e à moto.

MAIS INFORMAÇÕES E PREÇOS

O novo modelo está disponível em três esquemas de cores: Racing Yellow, Storm Grey e Vanilla White, todos com detalhes distintivos, nomeadamente o logótipo Triumph a preto, combinando com as proteções do depósito, joelhos e um assento de duas peças.

Vem ainda equipada com uma forquilha invertida com 43 mm de diâmetro que oferece 150 mm de curso e um monoamortecedor traseiro, também com curso de 150 mm.

Para um melhor desempenho fora de estrada o controlo de tração é desligável e existe ainda um modo ABS específico, para um superior desempenho em pisos de menor aderência.

Relativamente ao motor que já é nosso conhecido: um monocilíndrico com 398 cc, arrefecimento por líquido e 4 válvulas accionadas por duas árvores de cames, é capaz de debitar 40 Cv às 8000 rpm e um binário de 37,5 Nm às 6500 rpm.

Informações disponíveis no site da marca, prevendo-se que esteja disponível a partir de setembro, começando os preços nos 7345 €, mais despesas. //



APRESENTAÇÃO SUZUKI GSX-8T E GSX-8TT



» [Galeria de fotos aqui](#)



Homenagem AO PASSADO

A Suzuki Motor Corporation revelou oficialmente, na manhã de 4 de julho, as novas GSX-8T e GSX-8TT, dois modelos de inspiração neo-retro que chegam ao mercado mundial neste verão.

A Estas novas motos de estrada reinterpretam elementos clássicos das lendárias Suzuki do passado, aliando-os a um design moderno e às mais recentes inovações tecnológicas da marca japonesa. Ambas estão equipadas com um motor de 776 cm³ - já aclamado nas GSX-8S e GSX-8R -, um quadro de aço de elevada rigidez e um braço oscilante traseiro em alumínio leve, garantindo agilidade, conforto e performance.

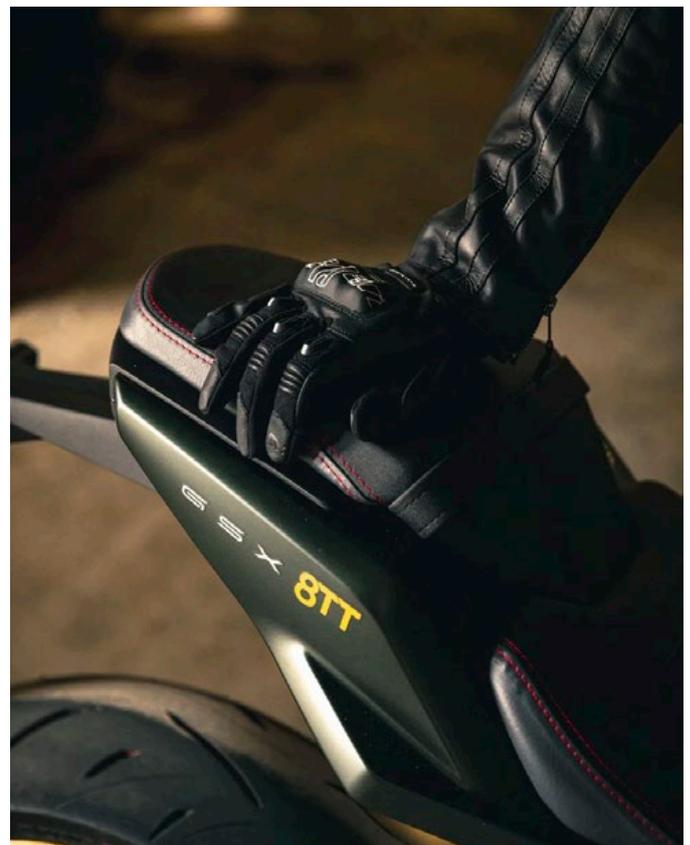
Com um farol redondo que remete para os antigos modelos da marca e os primeiros espelhos nas extremidades do guidão alguma vez usados pela Suzuki, a GSX-8T e a GSX-8TT apostam num visual retro-moderno. A marca incorporou ainda sistemas eletrónicos de assistência à condução como:

- Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) - três modos de potência;
- Ride-by-wire - acelerador eletrónico;
- Quick-shift bidirecional - mudanças sem embraiagem;
- Controlo de tração - com 3 modos e opção OFF;
- Sistema de arranque fácil e assistência a baixos regimes;
- Bateria de íões de lítio da ELIY Power, leve e fiável mesmo a baixas temperaturas.

A GSX-8T foi concebida como uma homenagem à icónica T500 "Titan" dos anos 60, uma naked de alto desempenho. O design combina um depósito de destaque com traseira preta mate e um emblema 3D com o motivo da bola 8 de bilhar, simbolizando um "golpe decisivo" - uma fusão de nostalgia e arrojo moderno.

Já a GSX-8TT apresenta carenagens inspiradas nas motos de corrida da década de 70. A combinação de garfos dianteiros pretos, apoios cinzentos e detalhes gráficos desportivos confere-lhe um aspeto premium e dinâmico. O "TT" do nome junta o modelo base "T" ao conceito de "Timeless", destacando a intemporalidade do design clássico em versão contemporânea.

Tanto a Suzuki GSX-8T como a GSX-8TT vêm equipadas com o avançado S.I.R.S. - Suzuki Intelligent Ride System, que inclui acelerador eletrónico (ride by wire), o Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) com três modos distintos de entrega de potência, e um sistema de controlo de tração ajustável em três níveis, com opção de desativação. Para maior comodidade e desempenho, ambas integram, ainda, um sistema de quick-shift bidirecional, permitindo mudanças de velocidade para cima e para baixo sem necessidade de embraiagem ou controlo do



APRESENTAÇÃO SUZUKI GSX-8T E GSX-8TT



acelerador, bem como o Suzuki Easy Start, que liga o motor com um simples toque no botão. O assistente de baixa rotação (Low RPM Assist) facilita arranques suaves a partir da imobilização.

No mercado nacional vão estar disponíveis nas seguintes cores:

GSX-8T

- Metallic Mat Steel Green
- Candy Burnt Gold
- Metallic Mat Black

(Todas as opções com jantes em preto)

GSX-8TT

- Glass Sparkle Black com jantes em vermelho
 - Pearl Mat Shadow Green com jantes em dourado
- (Todas as opções com grafismos desportivos)

Ao nível estrutural, os dois modelos utilizam jantes em liga leve e partilham as seguintes dimensões:

comprimento total de 2.115 mm, largura de 775 mm, altura de 1.105 mm, distância entre eixos de 1.465 mm e uma altura ao solo de 145 mm. A altura do assento varia ligeiramente: 815 mm na GSX-8T e 810 mm na GSX-8TT, sendo o peso em ordem de marcha de 201 kg e 203 kg, respetivamente.

Os pneus são tubeless, com medidas 120/70ZR17 na frente e 180/55ZR17 na traseira. Ambas as motos estão equipadas com um motor bicilíndrico paralelo DOHC de 776 cm³, refrigerado a líquido, o mesmo utilizado nas GSX-8S e GSX-8R. O depósito tem capacidade para 16,5 litros, apresentando um consumo médio de 23,8 km/l (ciclo WMTC) e emissões de CO₂ de 99 g/km.

As novas GSX-8T e GSX-8TT da Suzuki prometem conquistar tanto os nostálgicos do motociclismo como os fãs da mais recente tecnologia, num equilíbrio raro entre passado e futuro sobre duas rodas. A chegada aos concessionários está prevista para breve. //



cardo



INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO

www.goldenbat.pt



DETEÇÃO
DE COLISÃO



COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE



Estética AUDACIOSA

Uma colaboração extraordinária ao serviço da excelência que criou uma moto exclusiva inspirada nas Board Trackers

A marca relojoeira suíça Richard Mille e a Brough Superior, fabricante icónico de motos excepcionais, uniram esforços para uma parceria exclusiva. Esta ousada colaboração resultou numa criação única chamada RMB01. Muito mais do que uma moto, é uma obra de arte que combina artesanato, inovação tecnológica e tradição.

A inovação, um forte gosto por estéticas audaciosas e um desejo constante de desafiar os limites simbolizam este desenvolvimento partilhado. Do design ao fabrico, o acabamento é meticulosamente pensado para despertar emoções. Uma filosofia e uma busca pela perfeição amplamente partilhadas por Richard Mille, forjando assim um laço forte e inquebrável entre os dois parceiros.

O resultado desta aliança ilustra perfeitamente a união entre a visão única de Richard Mille sobre a precisão mecânica e a engenharia de motociclos de topo da Brough Superior. Por isso a RMB01 é um projeto ambicioso, uma obra de arte sem precedentes, concebida para despertar os sentidos e desafiar os limites da excelência nas pistas.

A RMB01 é inspirada nas Board Trackers, as primeiras motos de corrida da história, que

corriam em pistas de madeira, no início do século passado. Extremamente despojadas, expressavam a quintessência de uma moto: leveza e performance.

Com um design simples caracterizado por um depósito alongado, um assento minimalista e o motor totalmente visível, este conceito é modernizado de forma sofisticada e elegante, com linhas elípticas, musculadas e firmes, que definem a RMB01 numa silhueta felina muito dinâmica.

A leveza é enfatizada por inúmeras aberturas visíveis em toda a moto, bem como por apêndices aerodinâmicos que utilizam o ar para criar downforce e estabilidade.

Todos os componentes foram concebidos e desenvolvidos especificamente para esta moto ultra-exclusiva. Um quadro em carbono forjado, um exoesqueleto autoportante, combinado com um motor inteiramente maquinado a partir de blocos sólidos de liga de nível aeronáutico.

O mesmo se aplica à suspensão (braço oscilante e forquilha). Este design limita o peso, dando uma garantia de eficiência.

A forquilha, patenteada pela Brough Superior tem uma geometria que oferece, além de 85mm de curso, diversas vantagens, incluindo a separação das funções de direção e da suspensão, proporcionando estabilidade em curvas rápidas, >>





potenciando o efeito anti-mergulho, que melhora o desempenho da travagem.

O braço oscilante, também ele maquinado em alumínio, está equipado com um amortecedor completamente regulável com um curso de 113mm.

Este design inclui também peças mecânicas móveis, como os eixos e pivôs, que se assemelham aos mecanismos de um relógio.

Também inspiradas nas engrenagens dos mecanismos de relógio, as rodas personalizadas apresentam um design com aros de liga leve para maior manobrabilidade e um cubo aparafusado para maior rigidez. A sobreposição destes cubos e rotores de disco, com designs correspondentes, sugere um sistema de cascada mecânica semelhante a um turbilhão.

O escultural motor bicilíndrico é fabricado em blocos sólidos de alumínio de alta qualidade (liga da série 5000, com alto teor de magnésio), apresenta componentes inteiramente maquinados por uma máquina de 5 eixos com controlo numérico.

Com uma arquitetura V-twin a 88° e uma cilindrada de 997cc, tem refrigeração por líquido, quatro válvulas por cilindro e debita 130cv.

O peso é otimizado pelo recorte preciso das peças internas e pelos inúmeros desbastes que resultam em 23 kg de peças acabadas a partir de 160 kg de matéria prima.

VERSÕES E CORES DISPONÍVEIS:

Uma verdadeira obra de arte que presta homenagem à velocidade e à artesanaria, a RMB01 vai ser produzida numa série limitada de apenas 150 unidades. Fabricada em França, cada moto é montada à mão e testada em bancada para garantir um desempenho ideal.

Estão disponíveis três versões: Safira Noturna / Selene / Pérola Da Velocidade

A Brough Superior RMB01 incorpora masculinidade e feminilidade, com curvas que transmitem uma sensação de sensualidade.

Oferece uma elevada qualidade e atenção ao detalhe, permitindo a exibição de uma extrema precisão técnica sem compromissos.

A "expertise" relojoeira foi perfeitamente traduzida nesta moto, refletindo cuidadosamente a identidade da marca.

Se está interessado, pode fazer a pré-reserva nesta ligação ([clique aqui](#)) //

Rockster 410

Os cenários mudam, a essência permanece.



Tua por 5.199€*

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

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER 410

MACBOR.PT

SEGUE-NOS



MACBOR RECOMENDA

MOTUL

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



Futurista E ESTILOSA

A BMW Motorrad reforça a sua aposta na mobilidade elétrica urbana com o lançamento da nova BMW CE 04 em 2026.

Esta scooter elétrica, que combina um design futurista com tecnologia de ponta, chega ao mercado com novas cores e uma vasta gama de equipamentos opcionais, reafirmando o estatuto de referência no segmento dos veículos elétricos de duas rodas.

Lançada originalmente em 2021, a CE 04 volta a destacar-se pela sua performance dinâmica, com uma potência máxima de 31 kW (42 cv) e uma aceleração dos 0 aos 50 km/h em apenas 2,6 segundos, atingindo uma velocidade máxima de 120 km/h. Com uma autonomia de até 130 km, é ideal para as deslocações diárias sem emissões, e a bateria de 8,9 kWh pode ser carregada rapidamente (0 a 80% em 45 minutos com o carregador rápido opcional).

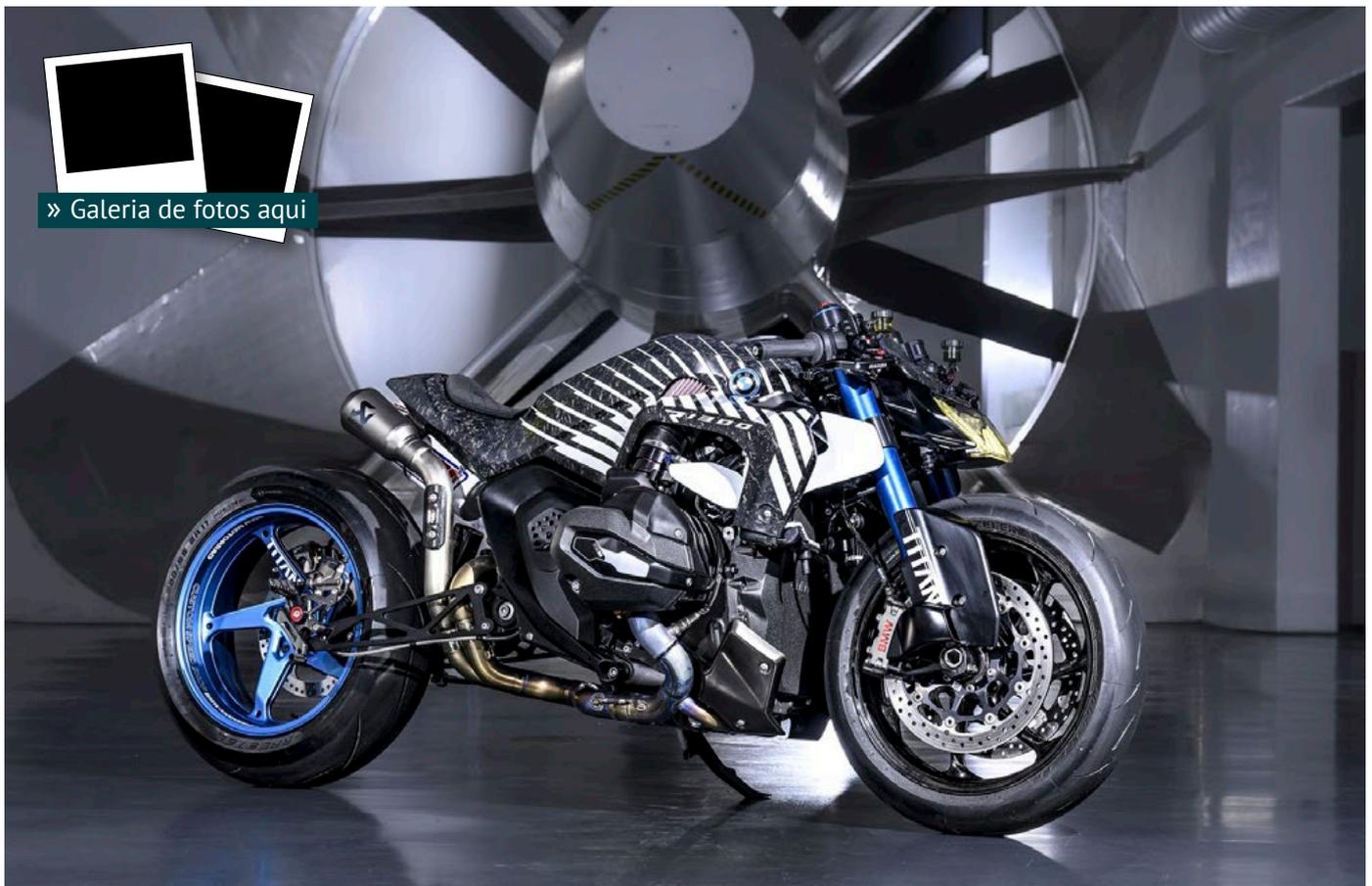
Para 2026, a BMW CE 04 estará disponível em três versões distintas: Basic (Lightwhite), Avantgarde (Gravity Blue metálica mate com detalhes em Amarelo São Paulo) e Exclusive (Spacesilver metálica, com ecrã maior e banco Comfort aquecido).

A tecnologia avançada inclui um ecrã TFT de 10,25" com navegação e conectividade, iluminação full LED, e sistemas de assistência à condução como modos de condução ("ECO", "RAIN", "ROAD" e "DYNAMIC" opcional) e controlo de estabilidade. Produzida em Berlim, a nova BMW CE 04 promete um novo capítulo na mobilidade elétrica urbana.

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



APRESENTAÇÃO *BMW R 1300 R "TITAN"*



Uma R 1300 R CUSTOMIZADA PARA AS PISTAS

A BMW Motorrad eleva a fasquia da paixão e da precisão com a apresentação da BMW R 1300 R "TITAN", uma moto custom que não faz concessões. Nascida de um projeto envolvendo uma pequena equipa de colaboradores da BMW Motorrad, esta criação única materializa a dedicação da marca aos desportos motorizados e ao design de vanguarda.

A "TITAN" foi concebida para impressionar e vencer. O seu design, que incorpora os elementos estilísticos base da nova BMW R 1300 R, transforma-os nas linhas agressivas de uma sprint

racer. As curvas características do depósito e da carenagem da R 1300 R são espelhadas na estrutura monocoque típica das máquinas de corrida, e o painel de conduta de ar da versão de série continua a dinâmica da "TITAN" de forma exagerada. Visualmente, o peso é empurrado sobre a roda dianteira para garantir a máxima aderência no asfalto durante os arranques.

As proporções gerais da moto são compactas, construídas à volta do elemento peça central: o motor boxer de 1300cc. A sua postura lembra um felino predador, pacientemente à espera para disparar. Em contraste com a fibra de carbono forjada subjacente, o grafismo marcante captura a impressão de movimento com uma interpretação moderna e clara, complementada por apontamentos em azul metálico.

A Akrapovic, parceira de longa data da BMW Motorrad, colaborou no desenvolvimento da "TITAN", permitindo à equipa criar um sistema de escape completo em titânio que realça o carácter poderoso desta custom bike, tanto visualmente quanto acusticamente. O escape emerge dos dois cilindros, junta-se brevemente por baixo da moto, e termina >>



APRESENTAÇÃO BMW R 1300 R "TITAN"



numa saída de fluxo duplo em estilo boxer, sob a traseira imponente e agressivamente elevada.

A nova BMW R 1300 R "TITAN" assenta num perfil baixo sobre o asfalto, suportada por um chassis Wilbers especialmente fabricado com um braço oscilante longo. Este chassis é ajustado para garantir que nenhuma performance do motor de série é desperdiçada. Uma garrafa de óxido nítrico de aspeto agressivo está estrategicamente posicionada entre os dois silenciadores traseiros de titânio, disparando para o sistema de injeção óxido nítrico ao toque de um botão. Este impulso catapulta o piloto e a máquina em direção à linha de meta com potência adicional. Quando o oxigénio chega ao motor, a força bruta impulsiona os pneus para o asfalto através da transmissão e do veio de transmissão, catapultando a BMW R 1300 R "TITAN" para a frente.

As mudanças engrenam com precisão e a alavanca do travão Magura HC3 recupera a energia libertada após a linha de meta, desacelerando a moto até à paragem. Os poisa-pés estendem-se para trás, proporcionando o apoio necessário ao piloto Philipp Ludwig durante as corridas de sprint. A BMW R 1300 R "TITAN" é, sem dúvida, uma custom bike que encarna a paixão e a precisão da BMW Motorrad em cada detalhe.

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





**ENGENHARIA JAPONESA E FIABILIDADE
EM TODOS OS ELOS!**





Tributo AO ESPÍRITO DAS CORRIDAS

O atelier espanhol Lord Drake Kustoms transformou o modelo da BMW numa peça exclusiva que homenageia o automobilismo clássico com um toque contemporâneo e artesanal.

A BMW R nine T "GULF" é a mais recente criação de Fran Manen, fundador da oficina espanhola Lord Drake Kustoms, reconhecida no universo das motos personalizadas pela ousadia e qualidade das suas transformações.

Inspirada nas icónicas cores azul celeste e laranja da Gulf Racing, esta moto é uma homenagem vibrante ao passado glorioso do desporto motorizado - com uma estética moderna, agressiva e artesanal.

O projeto partiu de uma BMW R nine T seminova, completamente desmantelada e reconstruída com uma visão clara: criar uma moto com personalidade vincada, capaz de se destacar à primeira passagem. O assento foi estofado em pele sintética perfurada com costuras em losango, e um farol LED fumado confere-lhe o aspeto racing característico.

Com guarda-lamas e entradas de ar em fibra de carbono, e um novo defletor inferior feito à mão, o visual reforça a inspiração nas pistas. O cockpit recebeu um conta-quilómetros digital, guiador tipo clip-on em estilo café racer e piscas LED

integrados nas manetes. A estética musculada é reforçada por um sistema de escape artesanal, produzido pela própria equipa da LDK.

Ao contrário de muitas motos customizadas apenas para exibição, esta BMW mantém total funcionalidade. Todos os componentes são homologados para uso em estrada (com exceção do escape, sujeito a restrições em alguns países), e inclui pneus de perfil baixo, suspensão dianteira ajustada e amortecedor traseiro Öhlins.

O motor boxer de origem mantém-se, garantindo potência com suavidade - ideal para quem procura uma experiência de condução marcante, mas utilizável no dia a dia.

Como é habitual nas criações de Lord Drake Kustoms, trata-se de uma peça exclusiva e feita por encomenda. Cada unidade pode ser personalizada ao gosto do cliente, desde as cores aos acabamentos, com possibilidade de entrega em qualquer parte do mundo.

A BMW R nine T "GULF" é mais do que uma moto: é uma celebração da cultura motard e da história do desporto automóvel, traduzida numa obra de arte sobre rodas que se admira e se conduz. //





Edição LIMITADA

A Royal Enfield, líder global no segmento de motos de média cilindrada, anunciou o lançamento europeu da Goan Classic 350, uma moto de edição limitada que celebra a vibrante e iconoclasta cultura motociclista de Goa dos anos 70 e 80.

Inspirada no espírito livre das bobbers personalizadas e na contracultura da autoexpressão, esta nova máquina promete uma experiência de condução relaxante e autêntica.

A Goan Classic 350 é mais do que uma moto; é um reflexo do inconformismo e de um estilo de vida desinibido. Com guarda-lamas recortados, guidador "ape hanger", assento baixo e pneus tubeless de faixa branca em jantes de raios, evoca as motos despojadas que eram um espelho da personalidade dos seus condutores. Alimentada pelo popular motor monocilíndrico de 349 cc, a Goan Classic oferece "boas vibrações" com a sua condução suave e descontraída, ideal para quem procura auto-descoberta em cada viagem.

Apresentada pela primeira vez na Motoverse 2024, a Goan Classic 350 já está disponível para reserva na rede de concessionários oficiais da Royal Enfield na Europa, com um preço de 5.287€ (PVPR).

Esta edição limitada, na cor Trip Teal com grafismos inspirados em mandalas, combina na perfeição o legado da Royal Enfield com um toque de modernidade e promete levar o espírito boémio de Goa para as estradas de todo o mundo.

Para mais informações contacte um representante Royal Enfield em Portugal. //





Ichiban JÁ TEM PROTÓTIPO REAL

A Ichiban é uma moto elétrica de alto desempenho, inspirada no anime Akira e no design japonês Kanso (simplicidade). Já existe um protótipo em tamanho real e 300 pré-encomendas.

Já tínhamos mencionado há alguns meses o projeto da Ichiban e rapidamente avançou-se do anime Akira para o mundo rural e o protótipo, apesar das funcionalidades limitadas, já rola e mostra o que pode ser a derradeira etapa antes da chegada ao modelo de produção.

Caso a moto chegue ao mercado, como tudo indica, pode representar uma profunda rutura com as motos que conhecemos, elétricas ou não, assente numa lógica de simplicidade e elevando a importância do design a um nível a que não estamos habituados, associado a uma performance invulgar, graças ao modo Godzilla.

MAIS INFORMAÇÕES

A Ichiban está equipada com um sistema de motorização dupla de 45 kW, permitindo-lhe acelerar de 0 a 100 km/h em apenas 3,5 segundos. Esta aceleração notável é acompanhada por uma autonomia de até 250 km por carga, com a capacidade de carregar até 70% da bateria em apenas 30 minutos.

Estas características, caso se confirmem, tornam-na ideal tanto para o uso diário como para viagens mais longas, revelando ser eficiente e prática para os motociclistas, com uma estética arrebatadora, que mais parece saída de uma série de animação

japonesa (anime).

Relativamente à segurança as especificações são elevadas, incluindo não só ABS, mas também controlo de tração, garantindo estabilidade e confiança, mesmo em condições de aderência mais reduzidas.

O painel digital integrado é facilmente visível e fornece informações essenciais para uma condução mais segura. As luzes frontais e traseiras, que seguem o design minimalista da moto, também prometem uma visibilidade excepcional, proporcionando maior segurança, especialmente em ambientes urbanos.

O MODO GODZILLA

Já se confirmou que vai mesmo existir e o seu nome tem tudo a ver com o famoso monstro gigante (daikaijū), fruto da criatividade nipónica.

Na prática, trata-se de uma função de boost em que, durante 10 segundos, a moto atinge o seu máximo de potência e binário, oferecendo uma aceleração brutal que promete uma experiência única e emocionante. Uma verdadeira explosão de adrenalina e que vai certamente ampliar as sensações para os amantes da velocidade.

Mais informações podem ser consultadas no site da Ichiban. Agora só falta aguardar que chegue à produção, algo que não deve demorar muito tempo. //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Menos é muito mais!

Como já havia anunciado noutras crónicas, este ano resolvi fazer uma viagem de forma diferente. O objetivo era ir até à Turquia e explorar o país que divide o leste da Europa do oeste da Ásia. Um país com uma história vasta, transcontinental e um fenómeno geológico.

O objetivo da viagem era ir até à fronteira com o Irão, lago Van e parque Natural da Arca de Noé, mas também, visitar a zona do mar Egeu, a fronteira com a Síria e depois progredir para norte até ao mar Negro.

As estimativas apontavam para cerca de 7500 quilómetros, grande parte desse percurso seria em offroad. Porquê? Depois de alguma pesquisa, tinha em mente um conjunto de lugares ancestrais, perdidos nas montanhas, desde templos romanos, Caravan-serai, do tempo da rota da seda, ruínas Otomanas, cidades abandonadas até fenómenos mais naturais como montanhas, vulcões, as pedras que ardem em Zultanita, entre tantas outras coisas que a Turquia tem para oferecer.

Para fazer tal percurso reservei cerca de 18 dias úteis que na prática resultava em cerca de um mês de viagem.

Para fazer esta epopeia e face ao tipo de percurso, era preciso encontrar uma moto leve e com algumas características de offroad.

Lancei-me então no mercado das motos novas à procura de uma moto que satisfizesse as minhas necessidades. Confesso que não foi fácil e como era de esperar, grande parte da oferta não era propriamente barata, sobretudo, quando precisas de orçamento para

uma viagem de tantos dias.

Então comecei a procurar pelas motos usadas e, surpresa das surpresas, lá fui regredindo no tempo até chegar à pequena Honda NX 250 dos anos 90.

A pequena motinha tinha todas as características que precisava. Era pequena, leve, robusta, tinha um motor potente o suficiente e com alguma adaptação, era possível colocar-se três softcases com tralha suficiente para um mês.

Assim foi, com alguma paciência e astúcia, a pequena NX lá ficou pronta para uma das aventuras mais épicas que fiz nos últimos tempos, viajar até ao médio





oriente (Curdistão) por offroad na pequena Honda.

O resultado meus amigos, não podia ser mais surpreendente, com um consumo abaixo dos 3 litros aos 100km, a pequena moto subiu montanhas, andou enterrada na areia, por estradas de precipícios, na lama e na chuva, passou por estradas pedregosas, por zonas desérticas sob calor e por vezes muito frio e imagine-se, atravessou as ruas de Istambul com milhões de automóveis e pequenas motos que se deslocam em sentido caótico, como se a única regra de trânsito fosse esse caos.

Feitas as contas, acabaram por ser 8500 quilómetros de puro prazer e aventura, com muitas peripécias, muita paisagem, alguns contratemplos, alguns riscos, mas, muito mais que tudo isso, uma experiência de vida e um prazer absoluto, sempre com aquela sensação de acordar de manhã e sentir que o sonho continua.

E isto meus amigos, foi tudo feito numa pequena moto de 250 cc cujo preço de aquisição é praticamente o preço de umas malas de motos modernas.

Claro está, não posso dizer que o desembaraço de uma moto destas, em autoestradas ou longas tiradas seja igual à minha Triumph 800, mas isso, reservo para os espaços abertos na europa, porque nesta viagem nunca pisei autoestrada.

Naturalmente que toda esta aventura não seria possível sem o apoio da Garland que me permitiu escolher, sem qualquer reserva, a data em que queria iniciar a viagem, colocando a moto em Bucareste na data em que pedi sem entraves, uma vez que fazem transportes regulares no ano inteiro para qualquer lugar

*"PARA FAZER TAL
PERCURSO RESERVEI
CERCA DE 18 DIAS
ÚTEIS QUE NA PRÁTICA
RESULTAVA EM CERCA DE
UM MÊS DE VIAGEM."*

e, colocando toda a bagagem desde capacete, botas, luvas, casaco... na box onde viaja a moto, permitindo que viajasse de avião para Bucareste em t-shirt e com uma mini mochila, completamente despreocupada.

A recepção na Roménia foi de uma gentileza e profissionalismo que nos dão confiança e conforto para levantar a moto e seguir para a aventura de uma vida. Imagine-se, foi trocar de roupa e vestir o equipamento no próprio local onde levantei a moto e arrancar.

Depois foi pura liberdade, aventura e cumprir mais um sonho.

Não há desculpa para não viveres também uma aventura, Menos é muito Mais! //



Tecnologia ACESSÍVEL

QJ MOTOR SRT 900S / 900SX

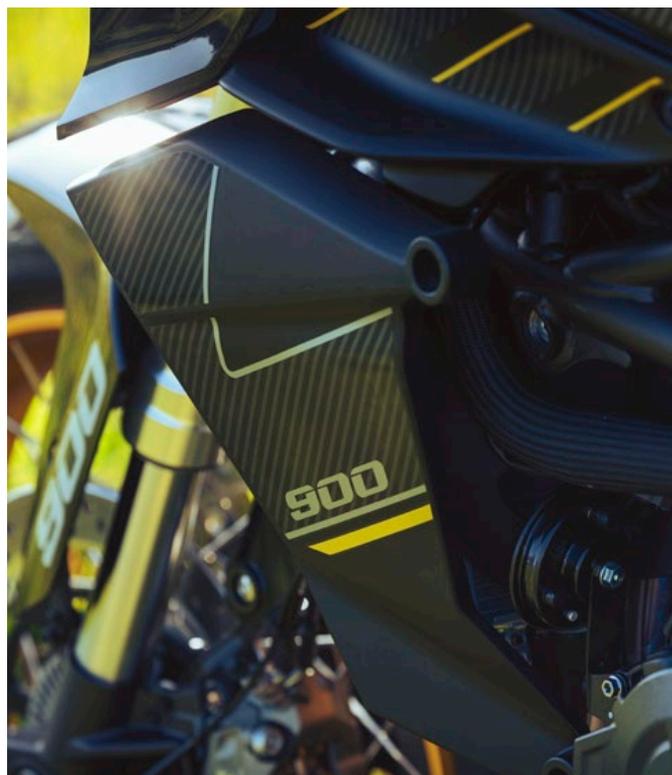
Foi na bela região Galega das Rias Baixas que, a convite da QJ Motor, pude testar as novas SRT 900. Duas versões com a mesma motorização e quadro, cada uma específica para diferentes tipos de utilização/utilizador.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Roger Rovira e Isaac Farrés



» [Galeria de fotos aqui](#)





" CADA VEZ MAIS POTENTES, CADA VEZ MAIS TECNOLÓGICAS E SOBRETUDO CADA VEZ **MAIS ALICIANTES** "

Já é quase um chavão dizer que as motos de marca chinesa estão cada vez mais perto das máquinas de marcas europeias ou japonesas. Cada vez mais potentes, cada vez mais tecnológicas e sobretudo cada vez mais aliantes, seja pelo preço reduzido, pela qualidade de fabrico e componentes, ou pelas provas dadas em termos de fiabilidade e resistência, as motos do império do meio continuam a penetrar os mercados europeus e a conquistar adeptos. Componentes de qualidade, pacotes eletrónicos cada vez mais completos, designs mais apelativos e, sobretudo, cilindradas cada vez mais elevadas, são a receita pela qual estas novas marcas estão a mudar o mercado. E as novas QJ Motor são disso um bom exemplo.

A nova SRT 900 da QJ Motor apresenta-se ao público em duas versões: A versão SX identifica-se como mais aventureira, enquanto a versão S se revela mais asfáltica.

Na ficha técnica, a principal diferença é a altura

do assento ao solo que, na SX é de 835mm e na S de apenas 815mm. Na prática, a S revela-se ligeiramente mais ágil e possui uma travagem mais forte na mordida inicial. Para os motociclistas de estatura mais baixa a versão S também se torna mais fácil de manobrar.

Por seu lado a versão SX exhibe jantes raiadas (tubeless) com roda de 19 polegadas na frente, que permitem uma utilização mais radical em maus caminhos.

Ambas as versões partilham a mesma motorização, um bicilíndrico de 904 cc a desenvolver uma potência de 95cv (70 kW), com a possibilidade de ser limitado a 47cv (35 kW) para titulares de carta de condução A2, e um razoável binário de 90 Nm às 6500 rpm.

O seu desempenho não surpreende mas tampouco desilude, com potência suficiente mesmo quando carregada com passageiro e bagagem, revelando consumos bastante contidos, mesmo quando se imprimem ritmos mais animados. Aliás aqui cabe uma nota positiva para o depósito de combustível, »



904 CC

95 CV

900S - 8 690 €

900SX - 8 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"O SEU **DESEMPENHO** É BASTANTE EFICAZ, PROPORCIONANDO CONFORTO E MANTENDO O CONJUNTO BASTANTE NIVELADO"

que com uma capacidade de 24 litros garante uma autonomia elevada.

Apesar de contar com um acelerador eletrónico, que permite usufruir de Cruise Control e três modos de entrega de potência, (Rain, Normal e Sport) responsáveis por apreciáveis mudanças de comportamento, nota-se alguma imperfeição na resposta ao acelerador e no desempenho do quick-shifter bi-direcional, que também faz parte do equipamento de série. Sobretudo no modo "Sport", bastante brusco na resposta ao punho direito. Outro aspeto, alegadamente por questões de segurança, e que é consistente com a filosofia (ou software) de outras marcas, é a impossibilidade de, entre outras operações, mudar os modos de condução em andamento, sendo necessário estar mesmo parado. Enfim, pormenores a rever. Também o cruise control só pode ser ligado a partir de 4ª velocidade e acima dos 50km/h, o que é manifestamente insuficiente se quisermos apreciar as vistas a baixa velocidade, funcionalidade interessante sobretudo quando transportamos passageiro, e que é comum nas motos

européias, algumas a permitir rolar em 2ª velocidade a apenas 15km/h. Preciosismo? Talvez... mas eu gosto e uso sempre que dele disponho!

O interface do utilizador é relativamente fácil de utilizar através de um novo conjunto de comandos acessíveis ao polegar esquerdo, que gere praticamente todas as funcionalidades. Mas, por exemplo, alterar o brilho do ecrã cuja visibilidade não é das melhores, sobretudo sob luminosidade intensa, exige que se páre, tal como para mudar os modos de motor.

O painel de instrumentos é bastante completo, com muita informação relevante, incluindo a pressão dos pneus, mas que se perde no meio dos "efeitos especiais" causados pelo sistema ADAS.

Passo a explicar: mediante um sensor traseiro, o sistema proporciona alertas de mudança de faixa, controlo de ângulo morto e aviso de aproximação traseira, que sem dúvida melhoram a segurança ativa mas que, além de visíveis nos espelhos retrovisores, são graficamente exagerados no painel de instrumentos.

O sistema é complementado por um forte sinal





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





"NO ENTANTO O PAINEL **TFT DE 7"** PERMITE ESPELHAMENTO DO ECRÃ DE UM SMARTPHONE, PARA SE ACEDER A OUTRAS FUNCIONALIDADES.."

acústico que, felizmente, pode ser desligado!

No entanto o painel TFT de 7" permite espelhamento do ecrã de um smartphone, para se aceder a outras funcionalidades como navegação e comunicação. A QJ Motor foi ainda mais longe e concebeu a pré-instalação de câmara frontal.

Com o desempenho do motor controlado por uma embraiagem assistida e deslizante, TCS (control de tração) e ABS Bosch de dois canais, ambos desconectáveis e respetivos níveis de intervenção pré-programados em função do modo de entrega de potência, os níveis de segurança são efetivamente elevados. Mais ainda considerando o elevado nível da ciclística, que se baseia num quadro rígido que conta com o motor como elemento estruturante.

Nele assentam uma forquilha invertida de 43mm de diâmetro, de funções separadas, ajustável em pré-carga e compressão (na bainha esquerda) e em extensão (na direita), enquanto que atrás o braço oscilante é suportado por um monoamortecedor regulável em pré-carga e extensão, mas a que infelizmente falta um prático regulador remoto.

O seu desempenho é bastante eficaz, proporcionando conforto e mantendo o conjunto bastante nivelado, contribuindo para uma grande estabilidade na travagem e boa aderência na saída das curvas.

A travagem revelou-se de elevado nível e não seria de admirar pois conta com sistemas de fricção assinados pela Brembo, com dois discos de 320mm e maxilas de 4 pistões instaladas radialmente, na dianteira, e um disco de 260 mm com maxila de pistão simples na traseira.

Com uma mordida decidida e bastante doseável, sem demonstrar fadiga sob utilização intensiva, >>>



» [Galeria de fotos aqui](#)



notei alguma diferença entre a versão S e a SX, sendo a mordida inicial mais incisiva na versão S do que na versão SX. Provavelmente devido ao maior binário gerado pela roda de 19 polegadas, já que o sistema é igual em ambas as versões. No entanto uma maior suavidade inicial na travagem da roda dianteira em pisos menos firmes é sempre bem-vinda. O travão traseiro também se mostrou bastante competente, desempenhando um bom papel de ajudante de inserção em curva, sem nunca mostrar o mínimo cansaço!

O conjunto revela-se bastante ágil, muito fácil de inserir em curva e estável sob travagem, as ajudas eletrónicas não se fazem sentir de forma intrusiva e a caixa de velocidades tem um bom desempenho, por bem escalonada e suave na engrenagem.

Com um percurso a rondar os 300 quilómetros, tive oportunidade de rolar em diversos tipos de estrada, atravessar muitas localidades e estar sentado durante muito tempo, já que grande parte do caminho foi feita a velocidades muito baixas, tanto para apreciar a bela paisagem costeira, como para enfrentar o trânsito veraneante. Por isso estou bastante à-vontade para falar de conforto. E como está na moda dizer, começo pelo “elefante na sala”, que é o assento do condutor. Demasiado plano, excessivamente inclinado para a frente e de estofos escasso, passa a ser bastante

incomodativo após algum tempo, causando uma permanente sensação de aperto na zona mais sensível da anatomia masculina e uma dor significativa no meio dos glúteos. Definitivamente um aspeto a rever.

Mas por seu lado a proteção aerodinâmica é boa. As proteções de punhos instaladas de série são eficazes, o ecrã pára-brisas tem altura suficiente e os respetivos apêndices laterais garantem uma boa dissipação da pressão do ar em redor do tronco e do capacete. As manetes possuem regulação, sendo a da embraiagem bastante leve e todos os comandos são perfeitamente acessíveis, mesmo de luvas grossas calçadas.

Relativamente ao equipamento de série as QJ MOTOR 900 contam ainda com descanso central, porta-bagagens e conjunto de suporte de malas, punhos e assento aquecidos em 3 níveis e tomada USB no painel de instrumentos. Também incluído de série está o conjunto de malas em alumínio, com chave única, destacando-se a top-case que permite guardar um capacete integral.

Com uma grande qualidade de construção e detalhe nos acabamentos, desde as soldaduras do quadro à cablagem elétrica, ao que se soma uma garantia de seis anos e preços atrativos de 8690€ para a versão S e 8990€ para a versão SX, qualquer destes modelos da QJ Motor SRT 900 é uma opção bastante interessante para quem quer mais do que uma moto polivalente. //

EQUIPAMENTO

Capacete Arai Tour X5

Blusão Rev'it! Offtrack

Luvas REV'IT! Dirt 3

Jeans REV'IT! Lombard 2 RF

Botas TCX Climatrak Surround GTX





SCHUBERTH

goldenbat.pt

E2 ATLAS

AVENTURA EM SEGURANÇA



Capacete Modular de Aventura (DFP)



SEGURO: Homologação ECE 22.06 e P/J



SMART: Sistemas de comunicação pré-instalado



VERSÁTIL: Pala ajustável e amovível



CONFORTÁVEL: Forros interiores personalizáveis



SCHUBERTH



ATLAS BLUE



ATLAS YELLOW



ATLAS ANTHRACITE

CHARME retro



BMW R12G/S

Na renovação da sua gama Heritage, a BMW Motorrad lançou a nova R12 G/S, uma reinterpretação aprimorada da sua Gelände/Strasse original produzida entre 1980 e 1987

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)



A R12 G/S é a mais recente integrante da nova gama R12, lançada em 2024 para substituir a R nineT, que estava em produção desde 2014. Todos os modelos partilham o mesmo motor e quadro, mas a G/S distingue-se pela sua preparação para off-road, adoptando uma suspensão de longo curso, totalmente ajustável, e uma roda dianteira de 21 polegadas.

Na prática revela-se uma máquina extremamente competente e divertida. De todos os modelos

retro da gama R12, é o mais generosamente dimensionado, sendo o mais indicado para motociclistas de maior estatura.

Apesar da sua presença volumosa, distribui o peso de forma equilibrada, sendo ágil, fácil de conduzir e divertida tanto em estrada como fora dela, especialmente quando comparada com as maxitrails pesadas e de centro de gravidade mais elevado.

Nesta nova G/S não tentei especificamente determinar se é eficaz offroad, nem se o seu comportamento em curva é excelente, se a travagem é eficaz ou se a eletrónica é perfeita.

Claro que são! O que fiz foi desfrutar dela. Infelizmente não por tanto tempo quanto gostaria, mas o suficiente para poder usufruir de todo o prazer que ela proporciona. Fosse a conduzi-la, em asfalto ou em pequenos percursos de terra, fosse a olhar para ela ou a escutar os piropos que lhe dirigiam outras pessoas que a contemplavam.

Equipada com aquele que é, para mim, o motor boxer mais carismático de sempre, o bicilíndrico DOHC de oito válvulas, refrigerado a ar e óleo, capaz de debitar 109cv (80kW) às 7000 rpm a partir dos seus quase 1200cc. Agora revisto para corresponder às exigência da normativa Euro5+, continua rápido na subida de rotação e suave mas decidido na resposta ao acelerador, com uma faixa de utilização alargada que permite, confortavelmente, enfrentar as estradas mais sinuosas com convicção mas sem grande trabalho de caixa de velocidades. E continua a ser um dos motores que mais prazer de condução me proporciona. Não sei... talvez seja da idade, ou das saudades dos muitos quilómetros de estrada que com ele partilhei, mas as sensações são sempre fortes. >>



SINCE 1956

kappamoto.com



K4900

→NOVO

K'VANGUARD

K4900NN

K4900A



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



distribuidor oficial





"É MAIS ROBUSTA, IMPONENTE E ORIENTADA PARA O **FORA DE ESTRADA** DO QUE A ANTIGA REPRESENTAÇÃO DA R80 G/S"

E penso que a BMW também nutre por ele os mesmos sentimentos, ao mantê-lo em produção desde 2010, mesmo depois de já ter lançado no mercado 3 novas versões com refrigeração por líquido e maiores cilindradas. A sua origem remonta à agora rara e extremamente colecionável BMW HP2 Sport (apenas foram produzidas 2200 unidades entre 2008 e 2012) que se destacou precisamente pela instalação da dupla árvore de cames à cabeça (DOHC) resultando num aumento significativo do seu potencial desportivo.

Apesar de incorporar ajudas electrónicas, um design cativante e acabamentos de pintura requintados, a nova R12 G/S transmite o carácter de uma verdadeira moto de aventura, com uma suspensão refinada e um excelente comportamento em estrada, mesmo com a roda

dianteira de 21" e pneus de tacos. No entanto, com o assento firme e ausência de protecção contra o vento, não é o modelo ideal para longas tiradas, muito menos para auto-estradas.

É mais robusta, imponente e orientada para o fora de estrada do que a antiga representação da R80 G/S, a R nineT Urban G/S) que a seu tempo também tive oportunidade de testar. A posição de condução é elevada e dominante e, excepção feita aos dois grandes cilindros que sobressaem de cada lado, é uma moto estreita, fácil de manobrar e que deixa gerir o seu peso de forma exemplar.

Esta unidade de teste estava equipada com o Pack Enduro, que inclui uma jante de 18 polegadas na traseira que aumenta em 15mm a distância ao solo e a altura do assento. A posição de condução em pé é confortável e, para uma máquina de quase 1.200cc de cilindrada e 229kg de peso, a G/S revela- >>



1 170 CC
109 CV
SOB CONSULTA

» Mais dados técnicos aqui



se surpreendentemente ágil e fácil de controlar em terrenos soltos. Basta apontar e ela obedece, revelando-se muito mais fácil de gerir do que uma aventureira de alta cilindrada como R1300GS.

A forquilha invertida de 45mm, juntamente com o braço oscilante Paralever e o mono-amortecedor traseiro, oferecem 210mm e 200mm de curso, respectivamente e ambos os eixos são ajustáveis em pré-carga, compressão e expansão. No total, a R 12 G/S, depois de instalado o Pack Enduro, apresenta uma altura do assento de 875 mm e uma distância ao solo próxima dos 255mm (sem carga).

Apesar da abordagem minimalista, a BMW conseguiu incluir alguns luxos, como seria de esperar, incluindo um farol LED com design em "X", inspirado na R1300GS, punhos aquecidos, sistema Keyless, ABS Pro e três modos de condução: Rain, Road e Enduro, além do modo Enduro Pro instalado com o Pack Enduro.

Acrescem mais mordomias como o quickshifter, o controlo de arranque em subidas e o cruise control.

Com um preço superior a 23.000 euros nesta configuração, a G/S não pode ser considerada uma pechincha, mas há prazeres que não têm preço! //



EQUIPAMENTO

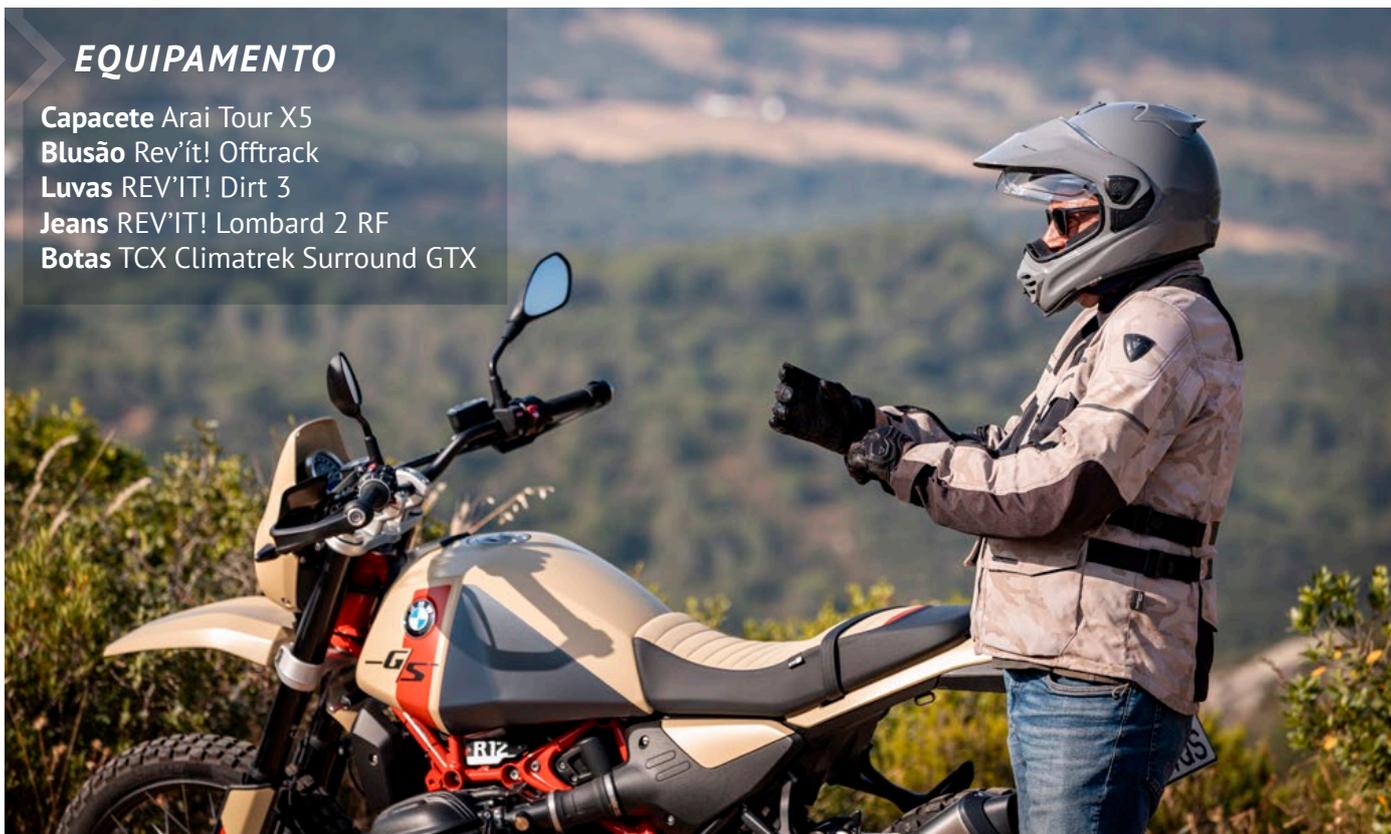
Capacete Arai Tour X5

Blusão Rev'it! Offtrack

Luvras REV'IT! Dirt 3

Jeans REV'IT! Lombard 2 RF

Botas TCX Climatrek Surround GTX



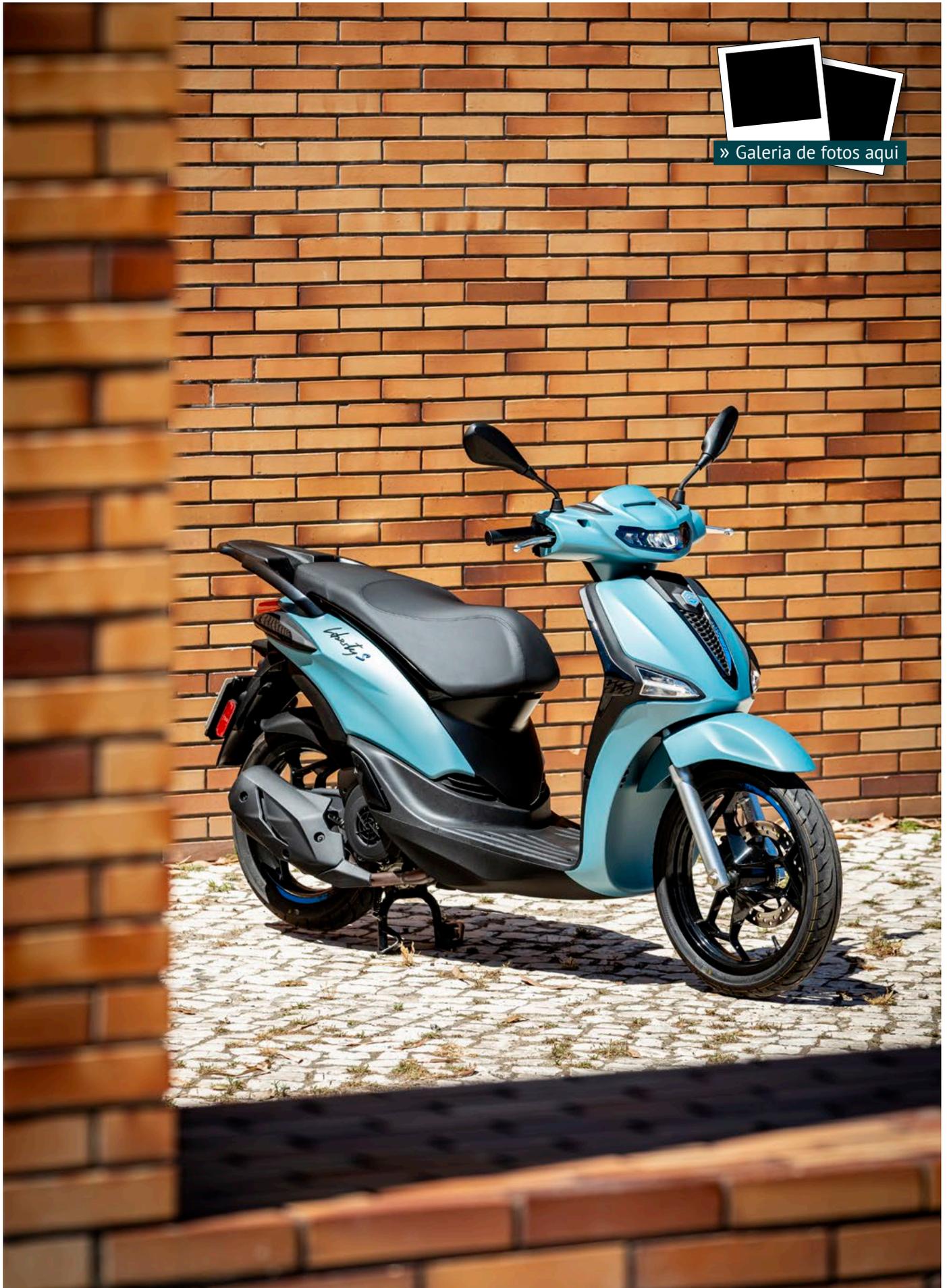


Liberdade DE SALTOS ALTOS

PIAGGIO LIBERTY S EURO 5+ 125

A posição de condução mais elevada, um comportamento dinâmico mais apurado e uma superior capacidade de absorção nas armadilhas das nossas vias explicam bem esta apreciação pelas scooters de saltos altos, de que a Liberty é um excelente exemplo, com créditos firmados.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte





"NESTA VERSÃO LIBERTY S AS CORES SÃO MAIS ARROJADAS, COM DESTAQUE PARA ESTE BLU ARDESIA D27"

Deixe-me fazer uma nota prévia: sempre fui defensor das scooters de roda alta. Porém, o mercado nacional mostra que estou equivocado e as vendas de scooters deste perfil são uma pequena fatia das vendas globais em Portugal, ao contrário de outros mercados. É que as scooters de roda alta são uma excelente opção!

Foi ainda na segunda metade da década de 90, mais precisamente em 1997, que chegou ao mercado a primeira Liberty, num misto de charme, elegância e agilidade, que ajudou a cimentar o mercado das scooters de rodas altas. Não é à toa que nas suas diferentes gerações e até aos dias de hoje, acumula mais de um milhão de unidades vendidas pelo mundo fora!

RENOVAÇÃO GLOBAL

Na última edição da EICMA, em novembro passado, foi apresentada uma nova geração desta best-seller, que chegou já este ano ao mercado português, cumprindo agora a exigente Norma Euro 5+.

Nesta versão Liberty S as cores são mais arrojadadas, com destaque para este Blu Ardesia D27. Há ainda as cores Branco Luna, Cinzento Materia e Nero Meteora. Já versão normal, menos exuberante, pode ser adquirida em Branco Luna e Preto Abisso. Separam-nas um diferencial de 100€.

Além da paleta de cores, nesta Liberty S apreciamos o cuidado extremo com os detalhes, caso dos acabamentos em preto brilhante que adornam as luzes traseiras, os indicadores de direção e o logo, enquanto pormenores em azul acentuam a gravata do escudo frontal e as jantes, >>

124 CC
10,9 CV
2 999 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"SEJA EM QUE CIRCUNSTÂNCIA FÔR, OS **CONSUMOS** SÃO SEMPRE UMA BELA SURPRESA. A PIAGGIO INDICA 2,5 LITROS POR CADA 100 KM"

com um bonito efeito estético.

O moderno farol horizontal, em LED, e a grelha em forma de colmeia, conferem um design mais arrojado à dianteira, mas sempre com aquele ar de família que associamos imediatamente à Piaggio Liberty.

MOTOR I-GET MELHOR QUE NUNCA

Naturalmente ninguém está à espera de que o pequeno monocilíndrico a 4 tempos de 124 cc, refrigeração a ar e 3 válvulas (duas de admissão e uma de escape) tenha performances de exceção. Afinal de contas, são apenas 10,9 cv, obtidos às 7750 rpm e um binário de 11 Nm, às 6250 rpm, mas o resultado é muito convincente, até porque a Liberty S pesa apenas 128 kg e tem um depósito com 6 litros de capacidade.

Respeitando a normativa Euro 5+, o pequeno motor é bastante solícito, praticamente isento de vibrações e a forma como progride, mesmo com passageiro, consegue fazer-nos sorrir ao mesmo tempo que enfrentamos o trânsito urbano e serpenteamos pelo meio dos outros veículos,

sempre com desenvoltura e elegância.

Atingimos os 60 km, marcados no velocímetro, com grande rapidez e mesmo os 80 km são uma meta muito fácil, já bem para lá dos limites legais em cidade. Acima dos 80 km o I-get começa a ter alguma dificuldade em progredir e acima dos 100 km/h só mesmo com o relevo a ajudar e o vento a favor!

Seja em que circunstância fôr, os consumos são sempre uma bela surpresa. A Piaggio indica 2,5 litros por cada 100 km, de acordo com a Norma WLPT e o indicado no computador de bordo não foge muito a esse valor, mas se andarmos sempre com o "acelerador colado" é natural que subam um pouco e possam aproximar-se dos 3 litros, o que continua a ser excelente!

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Para os meus 1,74 metros a posição de condução é perfeita e o espaço para as pernas mais que suficiente, mas para alguém mais alto a Liberty pode tornar-se algo acanhada.

O guiador está numa posição ligeiramente mais >>

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





"O NOVO PAINEL DIGITAL É UM LCD A CORES E DE 5,5 POLEGADAS. ADAPTA-SE A QUALQUER ALTURA DO DIA E NOITE, COM OS SEUS **MODOS DAY E NIGHT**"

elevada que o esperado e o resultado é ótimo: adotamos uma posição de condução muito natural e descontraída, embora o painel de instrumentos esteja numa posição mais baixa, obrigando a desviar o olhar para consultar a informação disponível.

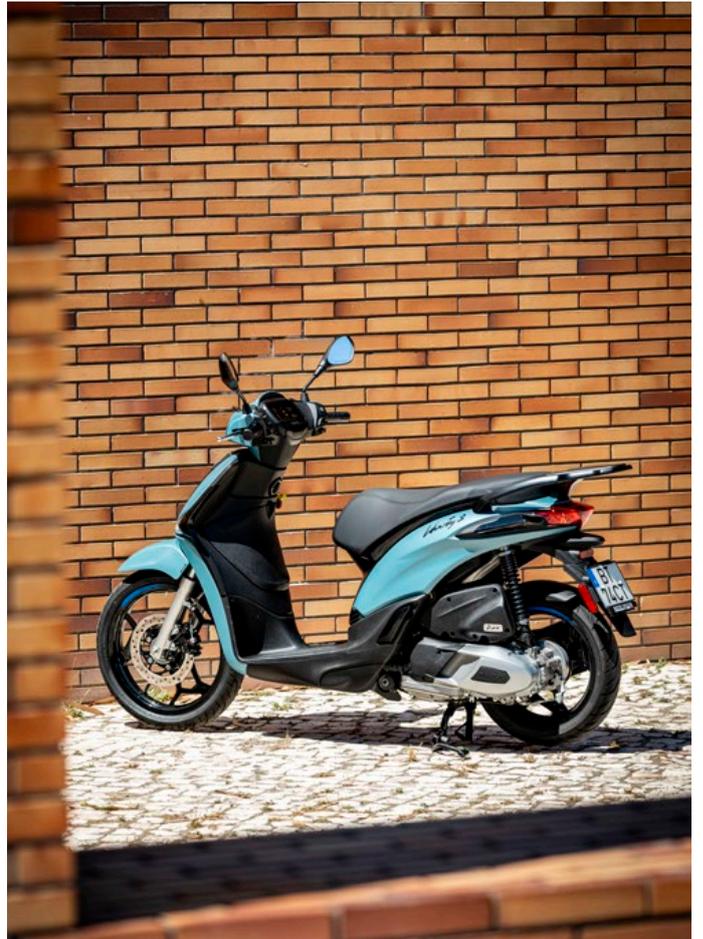
O novo painel digital é um LCD a cores e de 5,5 polegadas. Adapta-se a qualquer altura do dia e noite, com os seus modos Day e Night, permitindo uma visibilidade perfeita em todas as condições. Tem um botão Mode incorporado no guiador que garante o acesso instantâneo à informação do computador de bordo, incluindo os dados da viagem, consumo médio e consumo instantâneo.

O assento, a 790 mm do solo, é bastante confortável para o condutor e para o passageiro, mas o espaço de carga que existe por baixo é pequeno e irregular, algo habitual nas scooters de roda alta. Certamente que cabe um capacete jet, mas terá de ser pequeno, tipo os do catálogo da Piaggio. O Shark usado nesta sessão fotográfica não coube nesse espaço. Já o suporte traseiro de alumínio é perfeito para acoplar um topcase ou para o passageiro apoiar as mãos.

Existe também um pequeno espaço de arrumação no escudo frontal, mas é muito pequeno sendo que é lá que está "escondida" a tomada USB e a patilha de abertura manual do assento.

Depois de iniciarmos a marcha continuamos a ser conquistados pela Liberty. Tudo é suavidade e descontração, sendo que as suspensões dão uma ajuda, com destaque para a dianteira. Já na traseira, o monoamortecedor, também com menos de 80 mm de curso, acaba por ter alguma dificuldade em digerir as irregularidades da estrada, sobretudo com passageiro.





TESTE PIAGGIO LIBERTY S EURO 5+ 125

Ambas as rodas (90/80-16 à frente e 100/80-14 atrás) estão equipadas com pneus Maxxis e transmitem confiança, sendo que a travagem dianteira (bomba Nissin, duplo pistão e disco de 240 mm) é adequada, mas o tambor traseiro é pouco resistente à fadiga e após várias solicitações começa a perder eficácia. Já o ABS dianteiro está lá, mas praticamente nem damos conta da sua existência.

DETALHES A REVER

Esta pura scooter cidadina tem, contudo, alguns pormenores que mereciam ser revistos e a iriam tornar uma escolha ainda mais apetecível.

Um deles é a localização da tomada USB. Num mundo conetado, como aquele em que vivemos, devia estar mais acessível.

Na mesma lógica, o referido espaço, que não tem capacidade para acondicionar um telemóvel, mas antes pequenos objetos, como um comando de garagem, podia ter um sistema de organização do espaço mais prático.

A Liberty vem equipada apenas com descanso central, fácil de acionar. Ainda assim, um descanso lateral é bastante prático e devia vir instalado de série.

Por último, falta a indicação da temperatura exterior. É algo praticamente obrigatório nos dias

de hoje e no painel de instrumentos não falta espaço para facultar essa informação.

NOTAS FINAIS

Quer a versão Liberty Euro 5+, quer a versão Liberty S Euro 5+ já podem ser encomendadas, custando, respetivamente, 2999€ e 3099€, mais despesas, valor concorrencial face aos seus atributos.

Naturalmente que o pacote final pode ser muito enriquecido no catálogo de acessórios. Por lá existe uma capa para proteger a moto, a plataforma multimédia Piaggio MIA, o topcase de 31 litros ou um para-brisas, entre outros elementos de conforto e segurança.

Para adoçar ainda mais a oferta, vem agora com mais 1 ano de garantia. Assim, após o fim da garantia comercial de 36 meses é ativada a garantia dos adicionais 12 meses (36+12), após o respeito por determinados requisitos, passando para um total de 4 anos.

Para quem procura uma scooter de rodas altas de 125 cc, a Liberty acaba por ser uma escolha incontornável e se a sua silhueta inconfundível já nos atrai, então depois a de a conduzir é muito fácil ficarmos rendidos.

Da minha parte era bem capaz de ter uma, para uma utilização puramente urbana e descomplicada. //

EQUIPAMENTO

Capacete Shark
Blusão RSW
Luvas RSW
Calças Alpinestars
Botas TCX



MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS



MOTO GUZZI®



Viajar EM CONFORTO

ACESSÓRIOS ORIGINAIS DEDICADOS AO MOTO TURISMO PARA VIAJAR NO CENTRO DAS ATENÇÕES

Considere o pack Touring como o ponto de partida ideal para planejar uma viagem na XDiavel: inclui punhos aquecidos, malas laterais semirrígidas e encosto para o passageiro. Além disso, uma nova luz traseira também é fornecida com as malas, necessária para manter a homologação, garantindo a segurança e visibilidade.

Capacidade de carga adicional pode ser adicionada com um saco de depósito magnético com capacidade de 11 litros e com alças de ombro integradas que, uma vez removido o saco da moto, o tornam numa mochila confortável.

Além disso, para adaptar a XDiavel V4 a diferentes necessidades, há uma grande variedade de assentos opcionais: baixo, alto e "Premium". Os dois primeiros são dedicados ao condutor e, com alturas de -15 ou +5 mm em comparação com o assento de série, permitem

tornar a condução da XDiavel V4 mais acessível ou mais confortável.

Os assentos "Premium" para condutor e passageiro, mantêm a altura original, mas caracterizam-se pelo verdadeiro couro com que são fabricados e que dão um toque personalizado à moto.

Por último, o vidro de carenagem dianteiro desportivo melhora a proteção aerodinâmica sem interferir com o design poderoso e sofisticado da XDiavel V4.

Toda a gama de acessórios está disponível no site [Ducati.com](https://www.ducati.com), onde através da secção "Configurador" pode preparar virtualmente a sua Ducati para a sua próxima viagem e, em seguida, partilhar os componentes e packs selecionados com o concessionário mais próximo.

Também é possível solicitar um test através do site oficial. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Proteção AVANÇADA

TODOS OS DESENVOLVIMENTOS QUE MELHOREM A SEGURANÇA DOS MOTOCICLISTAS SÃO SEMPRE BEM-VINDOS E A INVENÇÃO DA COMPANHIA BRITÂNICA D30 VAI NESSE SENTIDO COM A SUA NOVA ARMADURA DIABLO.

Na prática, trata-se da invenção de um material que é, ao mesmo tempo, capaz de endurecer no momento do impacto, reduzir a fadiga e ainda melhorar a circulação de ar, juntando assim vários benefícios num único componente.

Do que já se sabe, trata-se de um polímero não-newtoniano desenvolvido pela D30 que permanece macio durante o uso comum, mas endurece instantaneamente ao sofrer impactos e com apenas 9,5 mm de espessura.

MAIS DESTAQUES

Os testes, bastante promissores, estão numa fase muito avançada e podem ter ainda como resultado um efeito muito positivo e vir a garantir que se

comece a pensar num novo nível de Certificação de Segurança, CE, mais elevado, ou seja, a CE 3.

Na prática, é um pouco o que aconteceu com os capacetes que também evoluíram da Norma ECE 22-05 para a Norma ECE 22-06, com ganhos óbvios para os motociclistas.

Por outro lado, os painéis da Diablo são agora injetados, necessitando de menos matérias-primas e aumentando a capacidade de ventilação, ou seja, mais segurança e conforto e menos impacto ambiental.

Por último, caso se confirme este avanço tecnológico, é de prever que o mesmo possa vir a ter novas aplicações além de nos equipamentos de proteção para motociclistas, incluindo para desportos mais radicais e até utilizações no dia-a-dia.

Mais informações no site da D30. //



SYM SUMMER DAYS

JET X

**0€ ENTRADA,
0% JUROS
TAEG 4,5%**

Aproveita até 31/08/2025



- ▶ 88,87€/mês
- ▶ 0% Entrada | TAEG 4,5%
- ▶ Mont. Financiado 3.199,00€
- ▶ Prazo 36 meses



SABE MAIS

A OPORTUNIDADE DE TERES A TUA SYM EM PRESTAÇÕES, SEM JUROS!

Contrato de crédito automóvel novo com reserva, modelo SYM JET X 125 ABS, PVP 3.199,00€, entrada inicial 000,00€, financiamento 3.199,00€, prazo de reembolso 36 meses, prestação mensal 88,87€. TAN 0,0% e TAEG 4,5%. MTIC 3.405,30€. Comissão de abertura 135,00€. Condições válidas até 31/08/2025. Moteo Portugal S.A. é Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório registado sob o n° 6934 junto do BdP. Financiamento sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informação contacte a Cofidis registada no BdP com o n°921.

SYM recomenda
MOTUL

Parceiro
Cofidis

WWW.SYM.PT



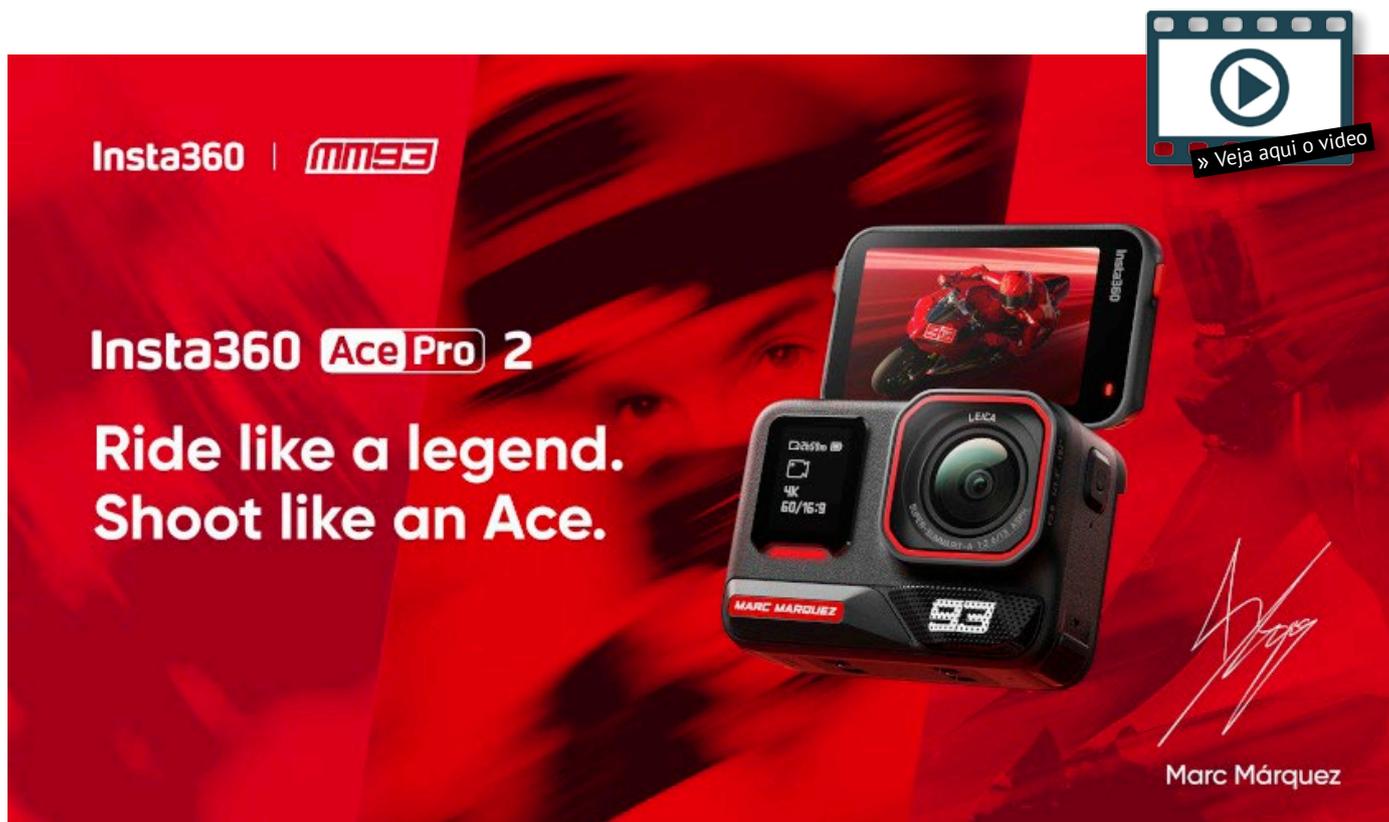


Imagem DE CAMPEÃO

A INSTA360 LANÇOU A SUA CÂMARA DE AÇÃO INSTA360 ACE PRO 2 MM93 EDITION, UMA COLABORAÇÃO EXCLUSIVA COM O HEXACAMPEÃO DE MOTOGP, MARC MÁRQUEZ. ESTA EDIÇÃO LIMITADA DA CÂMARA 8K TOPO DE GAMA FOI CONCEBIDA PARA OS ENTUSIASTAS DAS DUAS RODAS, COMBINANDO TECNOLOGIA DE PONTA COM UM DESIGN INSPIRADO NO ICÓNICO PILOTO.

A Insta360 apresentou a Insta360 Ace Pro 2 MM93 Edition, uma câmara de ação desenvolvida em parceria com a lenda do motociclismo, Marc Márquez. Esta versão especial da câmara de ação 8K, forte aposta da marca, foi criada a pensar em todos os que vivem a vida sobre duas rodas, oferecendo uma ferramenta robusta e de alta performance para captar cada momento.

Marc Márquez expressou o seu entusiasmo com a colaboração à imprensa internacional: "Estou absolutamente feliz por dar o meu nome à Insta360 Ace Pro 2. Esta é a melhor câmara de ação que alguma vez usei na minha moto, e mal

posso esperar para ver o tipo de filmagens que os meus fãs farão com ela".

A Insta360 Ace Pro 2 foi concebida para a ação, sendo resistente às intempéries, capaz de filmar em temperaturas extremas e equipada com um protetor de vento integrado. Estas características garantem a captura de imagens cinematográficas em qualquer lugar, mesmo durante a noite, graças ao modo PureVideo 4K60fps, tornando-a ideal para motociclistas. A parceria com Marc Márquez eleva ainda mais este patamar.

Max Richter, Vice-Presidente de Marketing da Insta360, comentou a colaboração: "Não poderíamos

estar mais felizes por fazer parceria com o Marc. Ele representa o auge do motociclismo da mesma forma que a Insta360 Ace Pro 2 é o auge das câmaras de ação, e a Insta360 Ace Pro 2 MM93 Edition reúne o melhor dos dois mundos".

DETALHES EXCLUSIVOS DA EDIÇÃO MM93

A parte exterior da câmara foi atualizada com novos decalques que incluem o icónico número 93 de Marc Márquez e uma placa personalizada com o seu nome, em vermelho, a condizer com o seu novo visual na equipa Ducati Lenovo. Internamente, a Insta360 Ace Pro 2 MM93 Edition mantém toda a tecnologia de ponta necessária para criar obras-primas de motovlogging, incluindo um ecrã de saída exclusivo com tema Márquez.

Para complementar a experiência, a Insta360 está a lançar um tema MM93 original para a funcionalidade "Stats Dashboard" na aplicação Insta360. Isto permitirá que os utilizadores monitorizem e sincronizem diretamente com as suas filmagens dados como aceleração, velocidade e ângulos, replicando a performance de Márquez.

A Insta360 Ace Pro 2 MM93 Edition custa 599,99€ e inclui suportes adesivos flexíveis e o suporte para queixo de capacete 2.0, permitindo captar os melhores ângulos de cada viagem. Acompanha ainda um cartão microSD de 128GB para armazenar todos os vídeos e um autógrafo pré-impresso autêntico de Marc Márquez, como selo de aprovação.

Esta colaboração está disponível **AQUI** apenas enquanto durarem os stocks. //



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



Alta PROTEÇÃO

A MARCA ALEMÃ TOURATECH LANÇOU O COMPAÑERO WORLDTRACK, UM FATO TÊXTIL DE ALTA GAMA CONCEBIDO PARA RESPONDER ÀS EXIGÊNCIAS DOS MOTOCICLISTAS DE AVENTURA E DE ESTRADA EM TRÊS ESTAÇÕES. FABRICADO NA UNIÃO EUROPEIA, O NOVO MODELO COMBINA CONFORTO TÉRMICO, PROTEÇÃO AVANÇADA E DESIGN PRÁTICO, ELEVANDO O PADRÃO DE VERSATILIDADE NO UNIVERSO DO MOTOTURISMO.

A Touratech revelou o Compañero Worldtrack, a quarta geração do seu icónico fato modular para motociclismo, numa proposta que promete inovar na experiência de condução em estrada e fora dela. Pensado para quem atravessa climas extremos - do calor abrasador dos desertos às chuvas torrenciais e temperaturas mais baixas - o novo fato aposta numa construção de duas peças: Summertrack e Weathertrack.

A fórmula parece simples, mas eficaz: Summertrack + Weathertrack = Worldtrack. Isto significa que o motociclista pode adaptar o equipamento às condições meteorológicas sem abdicar de conforto ou segurança.

SUMMERTRACK: PROTEÇÃO E RESPIRABILIDADE AO MAIS ALTO NÍVEL

A peça base do conjunto, o Summertrack, foi projetada para climas quentes e exigentes, oferecendo ventilação excepcional graças às inserções em malha Cordura® Air, mais leve e maleável do que na versão anterior. A estrutura combina tecidos de última geração com proteção certificada, incluindo reforços em Cordura® 500 e 2000, costuras altamente resistentes ao rasgo e proteções SAS-TEC de nível 2 nos pontos críticos, conforme a norma EN 1621-1.

Apesar da grande área ventilada, o fato atinge a classe de proteção AA, sendo um dos mais seguros

da sua categoria. Destacam-se ainda o colarinho macio, os ajustes contínuos na cintura e no peito, mangas ajustáveis e um sistema de bolsos inteligentes, com compartimentos impermeáveis e espaço específico para chaves de ignição keyless.

WEATHERTRACK: PROTEÇÃO TOTAL CONTRA FRIO E CHUVA

O Weathertrack, por sua vez, é uma sobrecamada impermeável desenhada para ser usada por cima do Summertrack. Construído com laminado Gore-Tex de três camadas e equipado com fechos AquaSeal, protege eficazmente da água e do vento sem comprometer a respirabilidade. Além disso, os fechos frontais permitem manter alguma ventilação controlada.

Com detalhes como punhos ajustáveis, colarinho macio, proteção para o depósito da moto e zonas refletoras que cumprem a norma EN ISO 20471 de alta visibilidade, o Weathertrack é mais do que um fato de chuva: é uma verdadeira barreira contra os elementos. Pode ainda ser usado como casaco de exterior elegante e funcional, ideal para passeios urbanos ou viagens sem moto.

Com múltiplos bolsos, possibilidade de unir casaco e calças para manter o calor, e até acessórios opcionais como gola contra tempestade ou capuz, o Compañero Worldtrack, da Touratech, resume-se a uma proposta premium para quem leva o mototurismo a sério. //





Companheiro DE AVENTURAS

UM CAPACETE DE AVENTURA, FABRICADO EM PORTUGAL, COM ELEVADOS PADRÕES DE QUALIDADE E CONFORTO, ADEQUADO PARA UMA UTILIZAÇÃO DE AVENTURA INTENSIVA.

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

O começo da utilização do Nexx X.LifeCountry coincidiu com uma viagem de moto à Escócia. Excelente forma de avaliar as suas características e reais capacidades.

Deixe-me fazer uma nova prévia: gosto de capacetes de cores claras, mais ainda se for branco. Não têm o glamour ou o forte apelo estético das decorações e réplicas, mas têm, para mim, várias vantagens que vão desde o custo de aquisição geralmente inferior, passando pelo facto de serem muito visíveis e até aquecerem menos sob o efeito do sol.

Reforço ainda que não testava um capacete desta marca nacional há muito tempo e queria

perceber a evolução dos seus modelos bem como um pouco da estratégia que têm implementado para conseguir um posicionamento mais premium e uma aceitação crescente no mercado global.

Por último, confesso um erro de palmatória: regra geral, os equipamentos de segurança, caso dos capacetes, têm um pequeno período de adaptação pelo que convém fazer um uso prévio antes de uma utilização mais intensiva. Neste caso não foi possível. Foi escolher o tamanho, a cor e partir com ele rumo à Escócia!

ELEMENTOS A DESTACAR

Logo para começar salta à vista a estética muito agressiva em que todos os elementos

foram estudados não apenas para uma elevada segurança (naturalmente que cumpre a Norma ECE 22-06), mas também para ser um capacete impactante, logo à primeira impressão.

Ao ser um capacete de aventura do tipo modular (homologação P/I, que lhe permite ser usado legalmente com a queixeira aberta ou fechada) é inevitável que seja um capacete pesado. Sendo eu cabeçudo (tamanho XL) a opção teve mesmo de recair na calota maior e com um peso a aproximar-se perigosamente dos 2 kg, acaba por exigir algum esforço do pescoço, sobretudo se andarem muitas horas de moto num só dia!

Naturalmente que parte da responsabilidade advém da pala que até tem uma pequena extensão regulável e que pode ser retirada. Se circularmos com a cabeça em posição mais elevada o vento vai fazer pressão na pala no sentido ascendente. Circulando com a cabeça mais em baixo a pressão será agora descendente. Naturalmente que se for usado em posição aberta (recomendável para baixas velocidades) a pressão será ainda maior.

Um ponto muito positivo é o saco de viagem. Pode parecer pouco relevante, mas a qualidade de construção do mesmo é muito acima da média. Vem ainda com vários acessórios, nomeadamente para a montagem de uma câmara de aventura ou o Pinlock 70, que foi aplicado ainda antes da primeira utilização.

Os acabamentos são o que se espera de um capacete desta gama, mas o grande destaque vai para o conforto interior que é excelente e a nossa cabeça agradece, tal como a viseira solar que é das melhores que já testei: visão clara e com uma amplitude pouco

comum. O melhor elogio que se lhe pode dar é que nem nos damos conta da sua presença.

Já vem com a pré-instalação de intercomunicadores, neste caso X-COM3 e X-COM3 PRO, mas não os cheguei a instalar, pelo que não me posso manifestar sobre este aspeto. O facto de estar disponível em duas calotas (XS – L e XL a XXXL) e correspondentes tamanhos é também uma mais-valia e a certeza que vamos encontrar o que melhor se adequa à nossa cabeça.

Os canais de circulação de ar (dois de admissão e dois de saída) são efetivos e fazem mesmo diferença com o tempo mais quente, mas o facto de poder ser usado como Jet já garante uma maior circulação do ar.

Mais informações e preço

Além da utilização intensiva na viagem à Escócia, tem sido um companheiro de mais viagens, algumas sessões fotográficas com motos e até num ou outro passeio com os amigos.

Continua a revelar-se um bom amigo e as marcas de utilização ainda não se fazem sentir, tirando um risco causado por uma pedrada lançada por outra moto! Já foi desmontado para a lavagem dos seus interiores e o processo de montagem foi simples e continua com um aspeto de novo.

Naturalmente que o teste do desgaste só o tempo e o uso o podem validar, mas para já continua a revelar-se como uma agradável surpresa, muito versátil e atraente.

Relativamente ao preço de retalho sugerido pelo fabricante, 599,99 Euros, reflete o seu posicionamento e qualidade, mas não deixa de ser um preço elevado. //



Versatilidade PARA TODO O ANO



A REV'IT! ANUNCIOU A CHEGADA DE UMA NOVA OPÇÃO DE COR CINZA-ESCURO PARA O SEU RECONHECIDO BLUSÃO LEVANTE 2 H2O. ESTA NOVIDADE SUBLINHA O COMPROMISSO DA MARCA EM OFERECER AOS MOTOCICLISTAS UM EQUIPAMENTO VERDADEIRAMENTE VERSÁTIL, DESENHADO PARA ENFRENTAR TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO COM A MÁXIMA PROTEÇÃO E CONFORTO.

O blusão Levante 2 H2O é a solução para quem procura o equilíbrio entre defesa contra intempéries e respirabilidade em climas quentes. A sua capacidade de adaptação reside no forro removível hydratex|Lite, que garante total impermeabilidade e pode ser facilmente guardado no bolso traseiro, ou usado por cima ou por baixo da camada exterior, consoante as necessidades.

Quando o forro é removido, o blusão transforma-se num aliado para os dias mais quentes, graças aos amplos painéis de rede localizados na frente, costas e mangas, que promovem uma ventilação eficaz. Além disso, os bolsos espaçosos oferecem a comodidade necessária para transportar os essenciais da viagem.

A segurança é uma prioridade no design do Levante 2 H2O, que vem equipado com proteções SEEFLEX™ CE-nível 2 nos ombros e cotovelos, e está preparado para receber o protetor de costas SEESOFT™. A possibilidade de ajuste personalizado através de cintas em zonas críticas, aliada ao seu corte ergonómico, assegura um elevado nível de conforto em movimento.

Disponível nos tamanhos do S ao 3XL e com um PVP recomendado de 299,99 €, esta nova cor do Levante 2 H2O reforça a proposta da REV'IT! para os motociclistas aventureiros que exigem funcionalidade, proteção e estilo, independentemente das condições da estrada.

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





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.



Estilo SKATER

A REV'IT! LANÇOU AS NOVAS BOTAS KICK, UM CALÇADO INOVADOR QUE FUNDE A ESTÉTICA IRREVERENTE DO UNIVERSO DO SKATE COM A PROTEÇÃO ROBUSTA EXIGIDA PELOS MOTOCICLISTAS. INSPIRADAS NAS HIGH-TOPS CLÁSSICAS E FABRICADAS EM CAMURÇA, ESTAS BOTAS PROMETEM VERSATILIDADE, CONFORTO E SEGURANÇA PARA AS AVENTURAS URBANAS E NÃO SÓ.

As botas Kick destacam-se pelo seu design harmonioso e pela integração de inovações de performance de ambos os mundos. A sola quadrada, pensada para uma aderência de ponta a ponta, aliada a reforços discretos para resistência a impactos, faz delas a escolha ideal para quem procura um estilo diferenciado sem comprometer a segurança.

A proteção SEESOFT nos tornozelos, integrada nos discos injetados, garante defesa nas zonas de maior risco, aumentando a resistência a impactos graças às suas curvas anatómicas.

Comprometida com a sustentabilidade, a REV'IT!

incorporou na palmilha de espuma híbrida 20% de materiais reciclados, mantendo o mesmo desempenho de amortecimento. Além disso, foi utilizada uma alternativa ao poliuretano na parte superior e a camurça é oleada e encerada para maior durabilidade. As novas botas Kick estão disponíveis em preto e preto-antracite, nos tamanhos 39 ao 47, com um PVPR de 159,99 euros.

Os modelos clássicos das botas Kick continuam disponíveis para os fãs da linha.

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

Kawasaki

**GOOD
TIMES**

**0% JUROS | 60 MESES
0€ ENTRADA | TAEG 2.1%**

VÁLIDO PARA TODA GAMA



Z 900

POR APENAS 181,50€/MÊS

**0% JUROS | ENTRADA 0,00€ | PRAZO 60 MESES | TAEG 2,1%
MTIC 11.456,66€ | TAN 0.000% | VALOR FINANCIADO 10.890,00€**

Exemplo para um contrato de crédito Z900 a 60 meses. PRVP de 10.890,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 10.890,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 181,50 €. Taxa Fixa. TAN 0,0000%. TAEG 2,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 11.456,66 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 191,66 €. 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 <https://campanha.kawasakiportugal.pt/>

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Versatilidade, SEGURANÇA E ESTILO

A PENSAR NA PROTEÇÃO, CONFORTO E ESTILO DOS MOTOCICLISTAS, A BMW MOTORRAD APRESENTA O CASACO BAVELLA, UMA PEÇA DE VESTUÁRIO QUE PROMETE ACOMPANHAR OS AMANTES DAS DUAS RODAS EM TODAS AS SUAS AVENTURAS.

Com um design moderno e funcionalidades avançadas, este casaco destaca-se pela sua adaptabilidade a diferentes condições climáticas e pela segurança que oferece.

Equipado com a inovadora BMW Climate Membrane, o Casaco Bavella garante resistência ao vento e à água (coluna de água de 15.000 mm), ao mesmo tempo que assegura uma perfeita circulação do ar, mantendo o motociclista confortável em diversas temperaturas. Para os dias mais frios, inclui um colete térmico

acolchoado e removível. A segurança é reforçada pelos protetores NP3 nos ombros, cotovelos e costas, e por impressões refletoras nos braços e ombros.

Disponível em três cores - Neon-Amarelo, Neon-Laranja e Preto -, o blusão Bavella combina visibilidade acrescida com um estilo inconfundível. Os tamanhos variam do 46 ao 66 para homem e do 34 ao 48 para mulher, com um preço de venda recomendado de 624,00€ (IVA incluído).

Para mais informações, entre em contacto com um revendedor autorizado da BMW Motorrad. //

MORBIDELLI DEALS

0% JUROS
0€ ENTRADA
2,3% TAEG
60 MESES



T1002VX

Exemplo para um contrato de crédito com reserva de propriedade T1002VX a 60 meses. PRVP de 9.990,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 9.990,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 166,50 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,3%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 10.540,82 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 175,82 €. Campanha válida até 30/9/2025. 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 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, ISV, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Morbidelli.

 Beyond the Ride

 **MORBIDELLI**

 Multimoto

Recomendamos Lubrificantes  **CEPSA**

 MorbidelliPortugal   morbidellipt



ADN DE PISTA

INSPIRADO NA COMPETIÇÃO O NOVO CAPACETE DA SHARK HELMETS ALIA AERODINÂMICA AVANÇADA, PROTEÇÃO EXTREMA E CONFORTO ABSOLUTO PARA OS MOTOCICLISTAS MAIS EXIGENTES.

O SHARK AERON chega ao mercado com uma promessa clara: transformar cada viagem numa experiência digna de pista. Desenvolvido com base no modelo GP AERON utilizado em MotoGP, este novo capacete reflete o compromisso da marca francesa com a inovação, a segurança e o desempenho de alto nível.

Homologado segundo os rigorosos padrões ECE 22.06, o AERON destaca-se pela sua aerodinâmica refinada e pela estabilidade em altas velocidades. A estrutura incorpora uma queixeira em poliuretano expandido de dupla densidade e um sistema de ventilação de alto desempenho, com cinco entradas de ar e sete saídas para máxima eficiência térmica e mínima turbulência.

A proteção é assegurada pela tecnologia COVA (Carbon On View & Aramid), que conjuga resistência e leveza. O design, testado em túnel de vento, não passa despercebido: linhas agressivas, cores vibrantes e grafismos inspirados na velocidade das pistas reforçam a identidade desportiva do modelo.

Pensado para longas horas de condução, o SHARK AERON oferece ergonomia avançada, redução da pressão no pescoço e um ajuste que se adapta à morfologia do utilizador, reduzindo a fadiga e aumentando o prazer de conduzir. É, em suma, a fusão entre performance, proteção e estilo para quem vive a estrada com o espírito das corridas.

Para mais informações contacte a Lusomotós, o importador oficial da marca para Portugal. //

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



125NK 36 MESES × 96,94€
PRVP/FINANCIAMENTO 3.490€ | MTIC 3.490,00€

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. Condições exclusivas para o modelo 125NK.



Versatilidade MODERNA

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

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

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

A segurança e o conforto ao pilotar são garantidos pela sola Groundtrax®, que proporciona uma excelente aderência nos comandos da moto e uma sensibilidade otimizada durante a condução. Para o conforto ao caminhar, a inserção

ZPlate® acompanha os movimentos naturais do pé, protegendo-o simultaneamente contra compressões laterais em caso de deslize.

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

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

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



ZERO É
SEMPRE
ZERO



DOWNTOWN 125 | PRVP 4.499€

**0% JUROS | 0% ENTRADA | 36 MESES | TAEG 0,0%
PRESTAÇÃO 124,97€ | VALOR FINANCIADO 4.499€**

Exemplo para um contrato de crédito DOWNTOWN 125 a 36 meses. PRVP de 4.499,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 4.499,00 €, reembolsado em 36 prestações mensais constantes de 124,97 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 0,0%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 4.499,00 €. 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 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, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco.





Estética E PERFORMANCE

O BLUSÃO QUE PROMETE PERFORMANCE DE PISTA, ATITUDE NA ESTRADA.

A REV'IT! apresenta o novo blusão Quantum 3 Pro, uma peça que promete reafirmar o espírito arrojado e competitivo da série Quantum, agora com uma estética inovadora e a performance exigida pelos motociclistas mais audaciosos. Integrado numa linha conhecida por não ter medo de se destacar, este lançamento combina um visual inspirado na era digital retro com materiais de alta performance e proteção de topo.

O Quantum 3 Pro marca uma nova fase visual para a linha Quantum, com padrões que remetem ao universo digital dos anos 80 e 90 - pense em "glitches" de ecrãs antigos e cores vibrantes, criando uma identidade visual arrojada e inesquecível. A bossa aerodinâmica "speed hump" integrada reforça o caráter desportivo, enquanto o corte justo e atlético, combinado com a resistente pele Monaco Performance, a rede 3D Air Mesh para

ventilação e o PWR|Shell elástico, garante conforto absoluto e um desempenho irrepreensível na estrada.

Equipado de série com protetores SEEFLEX nos ombros e cotovelos, e compatível com proteções opcionais SEESOFT e os coletes airbag Avertum Tech-Air® e Tech-Air® 5, o blusão Quantum 3 Pro oferece um nível de segurança superior. Os sliders em TPU nos cotovelos e protetores externos nos ombros completam o pacote, conferindo um visual agressivo e funcional. Disponível em três combinações de cores (preto-vermelho, preto-azul e preto-antracite) e tamanhos do 46 ao 56, com um PVP recomendado de 569,99 euros, o Quantum 3 Pro está pronto para elevar a experiência de condução.

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

LEONCINO
TRAIL



Imagem não contratual

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

ZERO DESCULPAS

PARA UMA NOVA PAIXÃO

PRESTAÇÃO 60 X 96,50€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 5.790,00€ TAEG 3,5% MTIC 6.266,90€

Exemplo para um contrato de crédito LEONCINO 500 TRAIL a 60 meses. PRVP de 5 790,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 5 790,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 96,50 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,5%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 6 266,90 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 101,90 €. Campanha válida até 30/9/2025. 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 acima de 125 cc.

SABE MAIS EM [ZERODESCULPAS.BENELLI.PT](https://www.zerodesculpasp.benelli.pt)



✉ info@benelli.pt

🌐 [benelli.pt](https://www.benelli.pt)

Recomendamos Lubrificantes





Integração **PERFEITA**

A NAD, EMPRESA DO GRUPO SHAD, CONSOLIDA A SUA PARCERIA DE MAIS DE 25 ANOS COM A BMW MOTORRAD, AO DESENVOLVER E PRODUZIR AS MAIS RECENTES MALAS PARA AS AGUARDADAS BMW R1300RT E R1300RS.

O Estas novas touring, apontadas como futuras líderes de segmento, terão a sua bagagem criada e fabricada na unidade da NAD em Barcelona, confirmando uma relação de excelência tecnológica.

Desde o primeiro projeto em conjunto, que equipou a BMW R1200 C com malas e assentos, a colaboração entre a BMW e a NAD resultou em mais de um milhão de peças produzidas para mais de 20 modelos icónicos da marca bávara, incluindo as populares famílias GS, nineT e K1600. Este

histórico de sucesso sublinha a capacidade da NAD em responder às exigências da BMW.

As novas malas para a R1300RT e R1300RS são o culminar de mais de dois anos de trabalho e de mais de 30 rigorosos testes de qualidade, desde provas de longa duração e estanquidade em túnel de vento, a testes de UV, vibração e componentes elétricos, garantindo a sua homologação e fiabilidade.

Para a R1300RT, a NAD desenvolveu um conjunto completo com duas malas laterais expansíveis

e uma mala superior com capacidade para dois capacetes. O sistema de expansão variável permite ajustar a capacidade de carga conforme a necessidade. Um destaque tecnológico é o sistema Keyless, que equipa tanto as malas da RT como da RS. Baseado num conector magnético flutuante desenvolvido pela BMW, permite a abertura e o fecho centralizado, o anclagem seguro na moto e a ativação de luz interna através de motor e atuador eletrónico.

A mala superior da RT e uma mala lateral da RS incluem ainda uma tomada USB.

Para a mais desportiva R1300RS, a NAD criou duas malas laterais não expansíveis (26 e 29 litros). Adicionalmente, a nova R1300RT terá uma versão Police, com malas e top case desenhados especificamente para a utilização policial. Este projeto reforça a posição da NAD como parceiro tecnológico chave da BMW Motorrad, impulsionando a inovação no segmento de acessórios para motociclos.

Pode saber mais contactando o revendedor oficial da SHAD em Portugal. //



BAST



ATOM 2 SV



A magia dos 3 cilindros...

A 2 TEMPOS!

Depois de, no mês passado, termos partilhado uma pura herdeira da escola britânica, a Norton Dominator 88, regressamos agora ao Japão para rever uma moto de uma família icónica.

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





Boa parte da fama da Suzuki GT 380 advém do seu magnífico motor de três cilindros a dois tempos, que ainda hoje deixa saudades, nomeadamente pela sua performance, pela suavidade e pela melodia dos seus 4 escapes, que permanece inimitável. Apesar de ser a mais pequena da sua irmandade, as irmãs mais velhas são a 550 e a 750, não há como negar que esta é uma moto realmente especial cujo prazer de condução que transmite é desconcertante, mesmo para os padrões atuais.

UMA VIAGEM NO TEMPO

Estamos no início da década de 70. A década anterior foi atribulada e de muitas mudanças, sendo que ao nível das motos muita coisa mudou, nomeadamente com a queda meteórica da poderosa indústria britânica e o começo da ascensão dos fabricantes japoneses, sendo que foi ainda em 1969 que chegou ao mercado a muito especial Honda CB 750 Four. Apesar disso, no início dos anos 70, os motores a dois tempos ainda faziam furor. Menores custos de produção e de venda ao público ou o elevado desempenho para a cilindrada eram apenas alguns dos seus atributos, tendo como contrapartida os piores consumos e a necessidade de óleo de mistura, que aumentava substancialmente as emissões de poluentes.

A família GT da Suzuki, nas 3 motorizações já mencionadas, foi apresentada em 1971 e a comercialização começou no ano seguinte, exatamente um ano antes do choque petrolífero que marcou toda a década de 70 e que ajudou a condenar os motores a dois tempos. A 750

era, sem dúvida, o porta-estandarte da família e os seus 738 cc garantiam-lhe performances assombrosas. Era a única com refrigeração por líquido, tinha arranque elétrico e caixa de 5 velocidades, bem como indicador eletrónico da mudança engrenada, algo verdadeiramente inovador. A 550 era uma espécie de versão intermédia. Performances um pouco inferiores, mas com a mesma estética inconfundível, incluindo muitos cromados e um bonito motor com 4 saídas de escape. Perdeu a refrigeração por líquido (passou a ser ram-air), mas conservou o arranque elétrico e o indicador eletrónico da mudança engrenada. Por fim, a 380 que era, de certa forma, a mais terrena. Mais acessível na aquisição e na utilização revelava-se também mais leve e ágil. Perdeu o arranque elétrico, mas ganhou uma caixa de 6 velocidades e é de todas, provavelmente, a que tem um som de escape mais viciante e aquela em que a subida de rotação é mais veloz. Será sobre este magnífico exemplar de 1974, matriculado em 1975, propriedade do Octávio Sousa, que vamos fazer a nossa análise. Entre outras particularidades importa referir que é uma moto nacional, tem toda a sua vida documentada, incluindo a aquisição no saudoso Stand Batalha, no Porto, pela quantia de 55 contos, algo como 275 Euros, na moeda atual. Para comparação, o salário mínimo nesse ano era de 4 contos, ou seja, cerca de 20 Euros.

A COR MOSTARDA FICA-LHE TÃO BEM!

Esta moto encarna praticamente tudo aquilo que mais gostamos nas motos da época e que são um misto de GT e de desportivas, conseguindo um cocktail verdadeiramente saboroso em





que até a cor dá uma ajuda. O grande farol dianteiro, redondo, o proeminente depósito ou os grandes piscas, são elementos de realce, tal como a posição de condução pouco agressiva, mas há muito mais! A pintura é irrepreensível e os cromados, praticamente omnipresentes, são sublimes e neste caso estão em bom ótimo estado, mesmo nunca tendo sido alvo de qualquer restauro.

Que dizer então das 4 saídas de escape, tão comuns à época? Felizmente que este exemplar não foi alvo da prática, danosa, de juntar todos os escapes num só para poupar peso ou conseguir um silvo de escape ainda mais agressivo! Já agora, o cilindro central tem direito a duas saídas de escape, totalizando assim 4 saídas. Estética a quanto obrigas! Olhando com atenção para o motor, vemos que os cilindros (cada um com pistão retirado de uma 125 cc da marca, para totalizar 371 cc) estão solidamente unidos uns aos outros e têm um sistema de refrigeração a ar peculiar: um complexo sistema de dutos que obriga o ar a circular, nomeadamente pelo cilindro do meio, que acaba sempre por ter

uma temperatura mais elevada que os laterais, sendo mais propenso a problemas. Uma espécie de sistema de indução de ar forçado (daí o nome de Ram Air System) que ajuda a otimizar a temperatura dos mesmos e era oriundo da competição. O resultado é um regalo para os olhos. No painel de instrumentos o destaque vai para o velocímetro, que marca até aos 200 km/h e o taquímetro, cuja zona proibida começa às 8000 rpm, numa altura em que o silvo dos escapes já é uma orquestra e tudo ocorre muito depressa, tirando talvez, a travagem que nem sequer é auxiliada pelo travão motor que, simplesmente, não existe! Esta moto respira harmonia e são muitos os aspetos que chamam a atenção, caso dos vistosos manómetros que marcam próximo de 42000 km e em que merece destaque o indicador digital da mudança engrenada, de cor vermelha, que continua a funcionar perfeitamente, mesmo passados 50 anos.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Ainda antes de começar a andar com a moto



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

NOSTALGIA SUZUKI GT 380

havia uma dúvida que me assaltava: mais turística ou mais desportiva? Sensivelmente na mesma época a Kawasaki tinha as suas tricilíndricas a dois tempos da família Mach I a IV, com um posicionamento mais de moto de corrida e menos de turismo. A Suzuki chama às suas motos GT (Gran Turismo), mas será mesmo assim ou o conceito aproxima-se daquele apresentado pela rival? Já vamos descobrir! Sentamo-nos confortavelmente, podemos até rodar a torneira de combustível para a posição PRI (deixa passar gasolina para os carburadores sem necessidade de vácuo), a chave da ignição para on, colocamos o botão do ar na posição de enriquecer a mistura nos três carburadores Mikuni de 24 mm e com a bota direita damos uma singela “kickada”. O milagre acontece e o motor de arranque não faz falta para nada! Nos primeiros instantes o cantar do motor não é o mais agradável, tal como o denso fumo azulado que sai pelos escapes. Isso muda algum tempo depois e é aí que passamos à ação, tendo sempre presente que mesmo tendo

“apenas” 38 cv às 7.500 rpm e um binário de 39 Nm às 6000 rpm, a GT 380 pesa só 171 kg, já com 15 litros de gasolina no depósito!

Nos primeiros metros há algum respeito mútuo, mas a posição de condução descontraída de uma pura GT, com o tronco direito e um guiador largo, fazem-nos perceber rapidamente que é mesmo mais GT que desportiva e ainda bem! Já numa fase mais avançada do teste, em que não resistimos a explorar o potencial da moto, percebemos que o descanso central começa a roçar no chão e é melhor não abusar, além de que existe uma ou outra falha na carburação que ajuda a refrear os nossos ânimos! É uma pura moto de fruição, com um motor suave e bastante forte, em que percebemos que os travões são abrandadores (se fosse minha teria de fazer algo à travagem dianteira, mesmo mantendo a estética), as suspensões são muito limitadas, tal como o quadro, os próprios pneus (3.00 19 4PR à frente e 3.50 18 4PR atrás) revelam cedo os seus limites.



A moto curva bem, o motor começa a manifestar-se cedo, tipo 3.000 rpm e mesmo não tendo válvula de escape o seu disparo é mais forte e viciante por volta das 6.000 rpm. Claro que se pode retirar o descanso central, fazer algo nas suspensões e até no sistema de travagem ou mesmo trocar o guiador por uns avanços, mas isso é atraiçoar a moto original, fazendo dela uma moto mais desportiva, quando ela é mesmo uma GT! Já sobre a melodia do binómio motor/escapes é pura música celestial! Tão longe das motos atuais que quase dá para ter inveja daqueles tempos! Nem é preciso andar a uma velocidade mais elevada ou com a rotação lá bem em cima! Então ao desacelerar de forma mais rápida aquele zunido de um enxame de abelhas furiosas é inconfundível! Só ouvindo se percebe! Ao longo da sua produção a marca foi fazendo várias melhorias, que começaram pela inclusão do disco de travão dianteiro, logo em 1973, e o próprio motor e ciclística foram sendo aperfeiçoados, mas os motores a dois tempos

começaram a ficar fora de moda e o ruído, o cheiro do óleo da mistura e os consumos em nada ajudaram! Como se não bastasse, seguindo o exemplo da concorrência e do público, que pedia motores a 4 tempos, a Suzuki lançou a sua primeira GS (versão 400 e 750) em 1976 e contribuiu, ainda mais, para cavar a sepultura dos motores a 2 tempos.

NOTAS FINAIS

Ter oportunidade de conduzir esta GT 380 foi algo verdadeiramente especial e nesta viagem para trás no tempo (analepse, se quiser) deu para sentir perfeitamente a mística destes motores tão simples, equilibrados e fiáveis. Decisivamente mais turística que desportiva, a GT 380 é uma daquelas motos que nos encanta com tremenda facilidade e que aos seus comandos facilmente esquecemos as duras realidades do dia-a-dia e aproveitamos o que de bom existe na vida. E, na minha perspetiva, é essa a essência do motociclismo! //





O regresso MAIS SAUDADO!

Em 1978, onze anos depois de ter terminado a sua carreira motociclística, Mike Hailwood regressou à Ilha de Man, aos 38 anos, e venceu a corrida de TT-F1, com uma Ducati. Não foi só um dos regressos mais festejados de todos os tempos, foi também a confirmação da qualidade intemporal de um piloto de excepção.

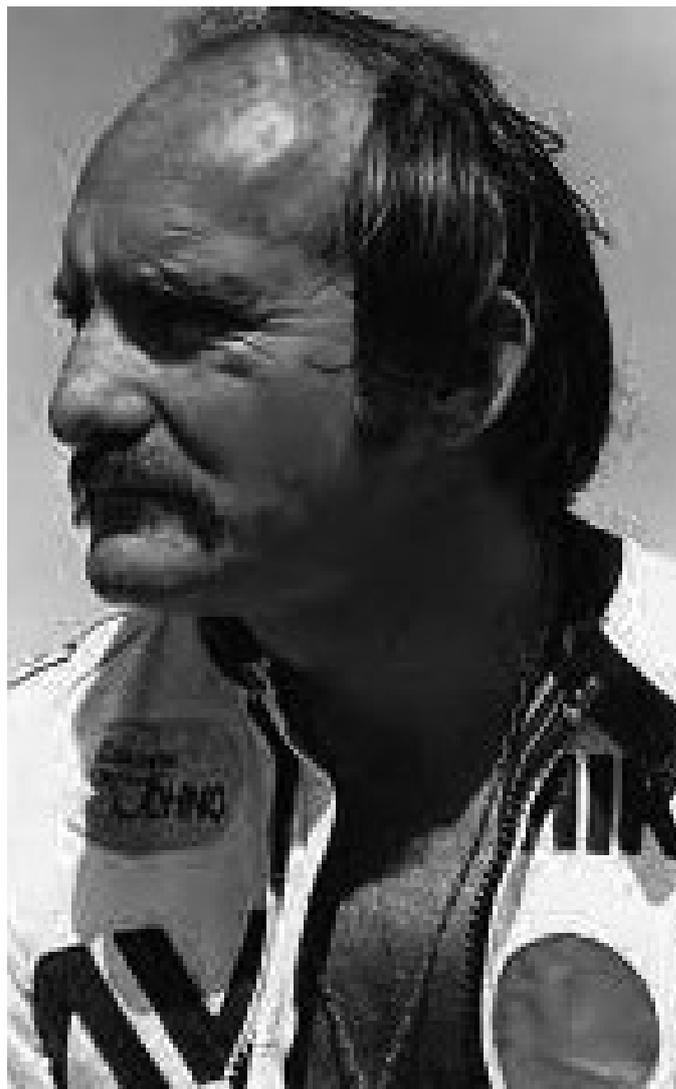
Texto: Vitor Sousa Fotos: Arquivo

Diz quem o viu a correr que se tratou do melhor piloto de todos os tempos em duas rodas. Ficaram na retina desses, e na memória de todos, os duelos com Giacomo Agostini, Honda contra

MV Agusta, uma luta de gigantes, mas também todo o trabalho desenvolvido nos primeiros anos de representação da marca japonesa que a projetaram para um patamar de excepção neste desporto, e o início de um domínio mais ou menos ininterrupto, que se prolongou por décadas.

Stanley Michael Bailey Hailwood nasceu a 2 de abril de 1940, em Great Milton, Oxfordshire, no Reino Unido. Ficaria na história do desporto popularizado pela alcunha de Mike "The Bike". Estreou-se em Grandes Prémios numa prova de 250cc na Ilha de Man, em 1958. Entre esse dia e a corrida de 350cc do GP do Japão de 1967, Hailwood venceu 76 GPs (em 152 partidas) e subiu ao pódio em 112 ocasiões. Foi tri-Campeão do Mundo em 250cc, bi-Campeão do Mundo em 350cc e tetra-Campeão do Mundo em 500cc! Venceu 14 vezes o TT da Ilha de Man!

Não satisfeito com isto, ao pôr termo à sua carreira nas duas rodas, Mike aventurou-se nas quatro, seguindo as pisadas do seu ídolo John Surtees. Desde 1963 que começou a participar em provas automobilísticas, em monolugares e 'sportscars' tendo conseguido um dos seus maiores feitos em quatro





rodas no ano de 1969 ao terminar na terceira posição as famosas 24 Horas de Le Mans, ao volante de um dos Ford GT40 da equipa de John Wyer, com David Hobbs. Campeão europeu de Fórmula 2 em 1972 num carro do Team Surtees com o qual participava já no mundial de Fórmula 1. A carreira no topo do automobilismo terminou em 1974, ano em que o piloto britânico conseguiu, finalmente, o volante de um carro competitivo, na equipa McLaren. Já depois do pódio conseguido na África do Sul, Hailwood sofreu um acidente grave no GP da Alemanha e a sua carreira na F1 terminou aí.

O INESPERADO REGRESSO

Poucos acreditariam que a carreira de Hailwood teria um segundo ato, após a retirada das competições. Mas um dos capítulos mais espetaculares da sua vida nas pistas estava ainda por ser escrito.

Em 1978, com 38 anos de idade, 20 anos após a sua estreia no mundial, e 11 anos depois da sua última vitória no IoM TT, com a Honda 500, Mike 'The Bike' regressou à ilha do mar da Irlanda. Desta vez aos comandos de uma Ducati 860 (900SS) inscrita pelo concessionário Sports Motor Cycles, de Manchester, na classe TT-F1. Após alguns meses

de preparação e uma semana de testes, Hailwood estava pronto. Foram seis velozes e empolgantes voltas. Terminou com quase dois minutos de vantagem sobre o segundo classificado, John Williams, numa Honda de fábrica, esmagando os recordes da classe, na corrida (média de 176,6 km/h) e na volta (média de 176,9 km/h). Pelo caminho, levou Phil Read, o favorito, à desistência por 'espremer' até ao limite a sua Honda oficial. Tom Herron, outro sério opositor, que substituiu Tony Rutter depois deste cair nos treinos e fraturar uma perna, surgiu aos comandos de uma bem preparada Honda Mocheke, com árvores de cames Yoshimura, mas também ele não teve hipóteses perante o 'Rei'. Desistiu com o quadro partido. Houve um momento - o único em toda a prova - em que Hailwood não esteve na frente. Foi na primeira volta, ao passar em Ballacraigne, onde a correção dos tempos dava uma vantagem de 5 segundos a Herron. Mas em May Hill, Mike já liderava de novo.

Para a multidão que delirava com o regresso do seu ídolo, a maior explosão de alegria aconteceu quando, na estrada, Hailwood alcançou Phil Read. Mike partiu 50 segundos atrás de Read e perseguiu-o com máximo empenho. No final da primeira volta,

segundo na estrada, Hailwood liderava a corrida com 8 segundos de vantagem sobre Herron e 20 segundos melhor que Read. Na segunda volta, na passagem por Bungalow, Mike tinha Read na sua mira. O instante, transmitido pelos comentadores da prova através da instalação sonora, levou o público ao rubro na zona da bancada, na reta da meta. À chegada ao local, o piloto da Ducati tinha a vantagem no cronómetro e estava colado à traseira da Honda de Read. Herron mantinha-se uma ameaça, a 15 segundos, no final da segunda volta. Na terceira, Herron cedeu, e encostou em Quarry Beds. Na passagem por Bungalow, no percurso da montanha, Hailwood já tinha quase 100 metros de vantagem sobre Read.

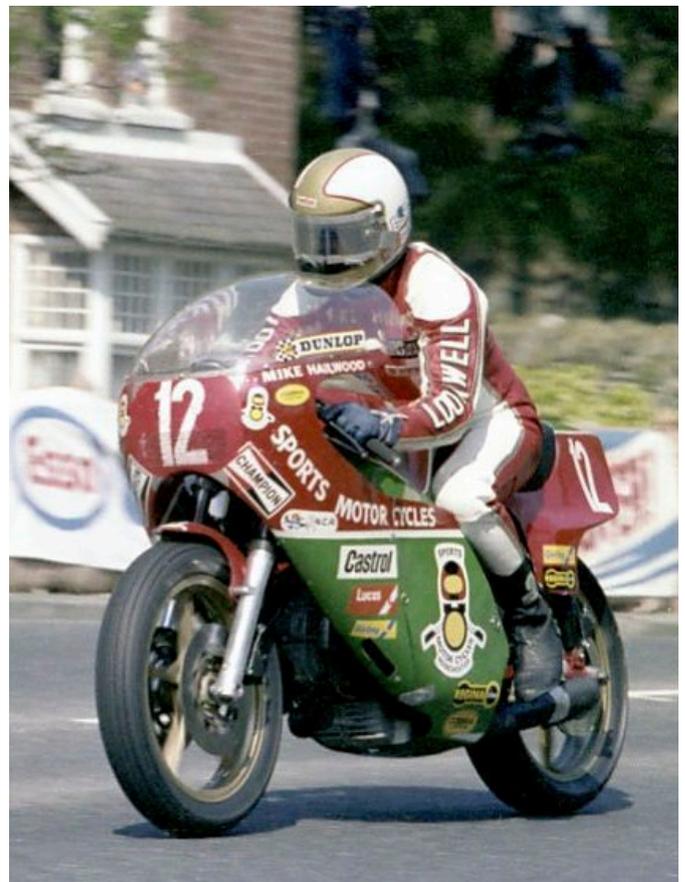
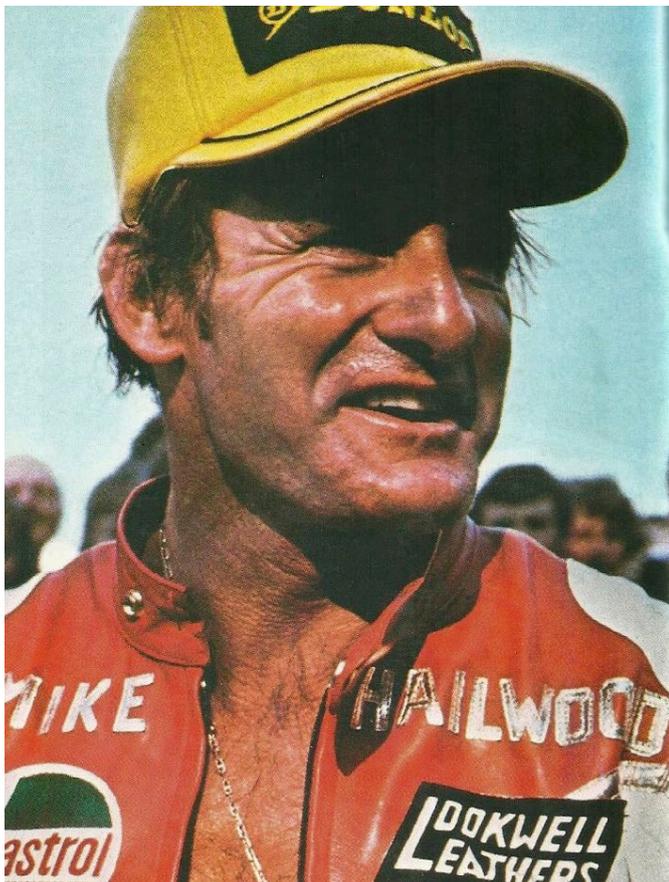
Estávamos a meio da prova, altura para reabastecer. A equipa de Read foi mais rápida e a moto pegou à primeira para o recomeço; a de Hailwood necessitou de um empurrão. Read retomava a primazia na estrada mas não no cronómetro. Quando, à quarta volta, Hailwood passou pelo fumo branco que saía do escape da Honda de Read, percebeu que ficara sozinho na luta, tendo obrigado os rivais mais próximos a levarem as suas máquinas ao limite. Read desistiu na volta seguinte, com o fato de cabedal coberto de óleo.

No final, Mike 'The Bike' Hailwood verteu algumas lágrimas de emoção ao subir ao pódio da maior corrida do mundo pela 13ª vez. Lágrimas que rapidamente se misturaram com o champanhe.

Um regresso de herói, cimentado no seu enorme talento, forte profissionalismo e gigantesca determinação. No final, Hailwood reconheceria que empreendeu uma toada cautelosa e que se tivesse intensificado o ritmo talvez pudesse ter chegado aos 179 km/h de média... isto apesar de uma corrente de transmissão que, provavelmente, não teria durado mais uma volta.

Este feito histórico foi impressionante em si mesmo. Mais até que a sua última vitória na Ilha de Man, no ano seguinte, com uma Suzuki RG 500, no Senior TT. O mais saudado regresso à competição de um piloto retirado. Com uma exibição que desmentia os 11 anos de ausência. Como se essa paragem nunca tivesse acontecido.

Mike Hailwood encontrou a morte num acidente de viação, em 1971, ao embater num camião que fazia uma inversão de marcha num local proibido. Os seus filhos seguiam com ele no carro. O filho David escapou com ferimentos ligeiros. A filha, Michelle, de 10 anos de idade, faleceu com o pai. Mike tinha 40 anos. //



Espírito MOTARD

Faro voltou a ser o destino de milhares de motociclistas nacionais e estrangeiros que celebraram a paixão pelas motos num ambiente de solidariedade e convívio.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Sérgio Morais



» [Galeria de fotos aqui](#)



A 43ª Concentração Internacional de Motos do Moto Clube de Faro, realizou-se de 17 a 20 de julho de 2025, como habitualmente no Vale das Almas, perto da praia de Faro.

Foi um evento marcante, como seria de esperar de uma das maiores e mais prestigiadas concentrações motociclísticas da Europa. Sob a liderança do novo presidente, Pedro Baptista, a concentração atraiu mais de 20.000 inscritos, com um pico de presenças registado na noite de quinta-feira, graças aos visitantes que aproveitaram a novidade de um bilhete diário de 5 euros, específico para o dia 17 de julho. O evento culminou no domingo, 20 de julho, com o tradicional desfile de motos pelas ruas de Faro, partindo do Vale das Almas e passando pelo Largo de São Francisco, atraindo milhares de motociclistas e curiosos, promovendo assim o espírito de união e paixão pelas motos.

Concertos ao vivo com bandas nacionais e internacionais, exposições de motos persona- >>



REPORTAGEM 43ª CONCENTRAÇÃO DE FARO

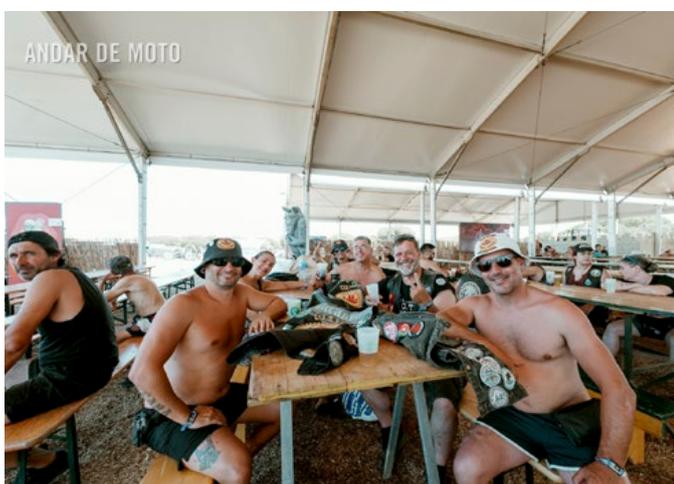
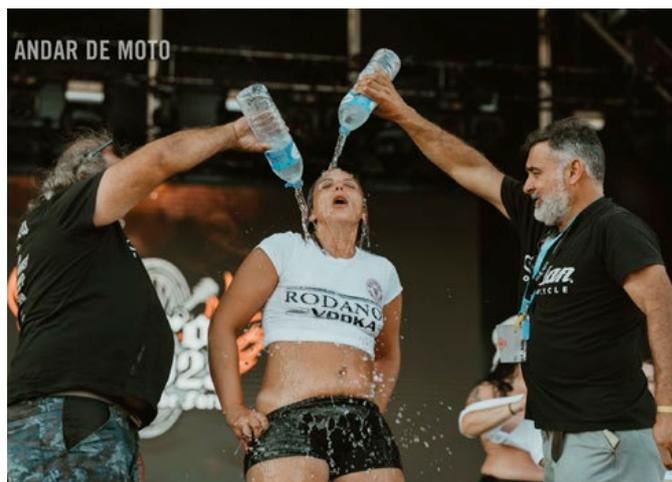
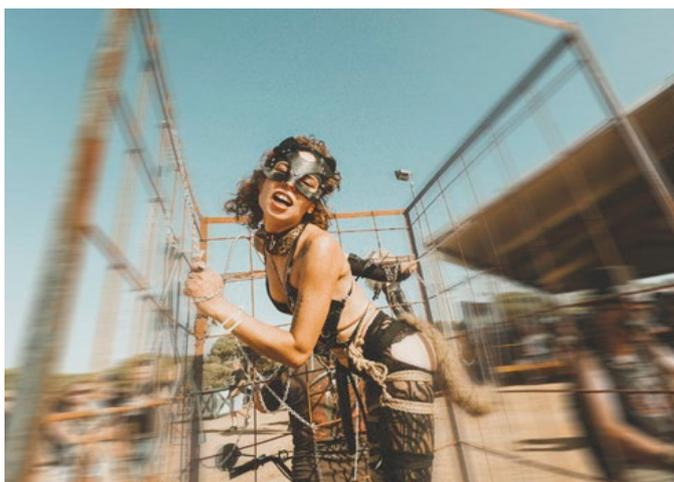
lizadas, competições de tatuagens, shows de strip-tease e um bastante concorrido bike show, preencheram o cartaz.

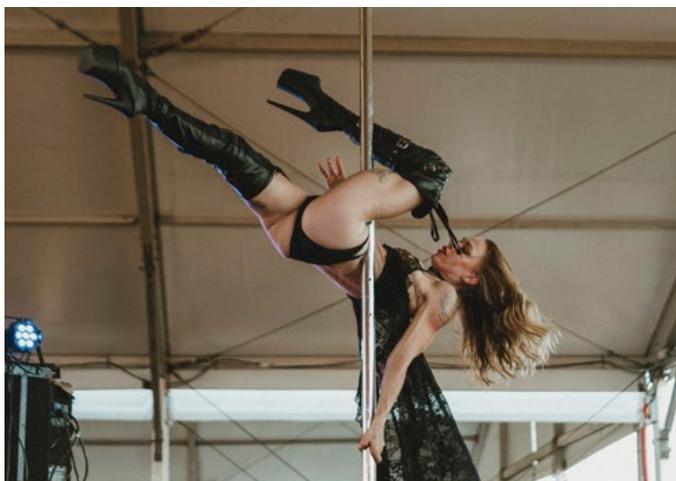
A GNR intensificou o patrulhamento para garantir a segurança e não houve relatos de incidentes graves. Pequenas queimaduras foram os casos mais comuns prontamente tratados no local pela equipa de socorristas que esteve disponível durante todo o período.

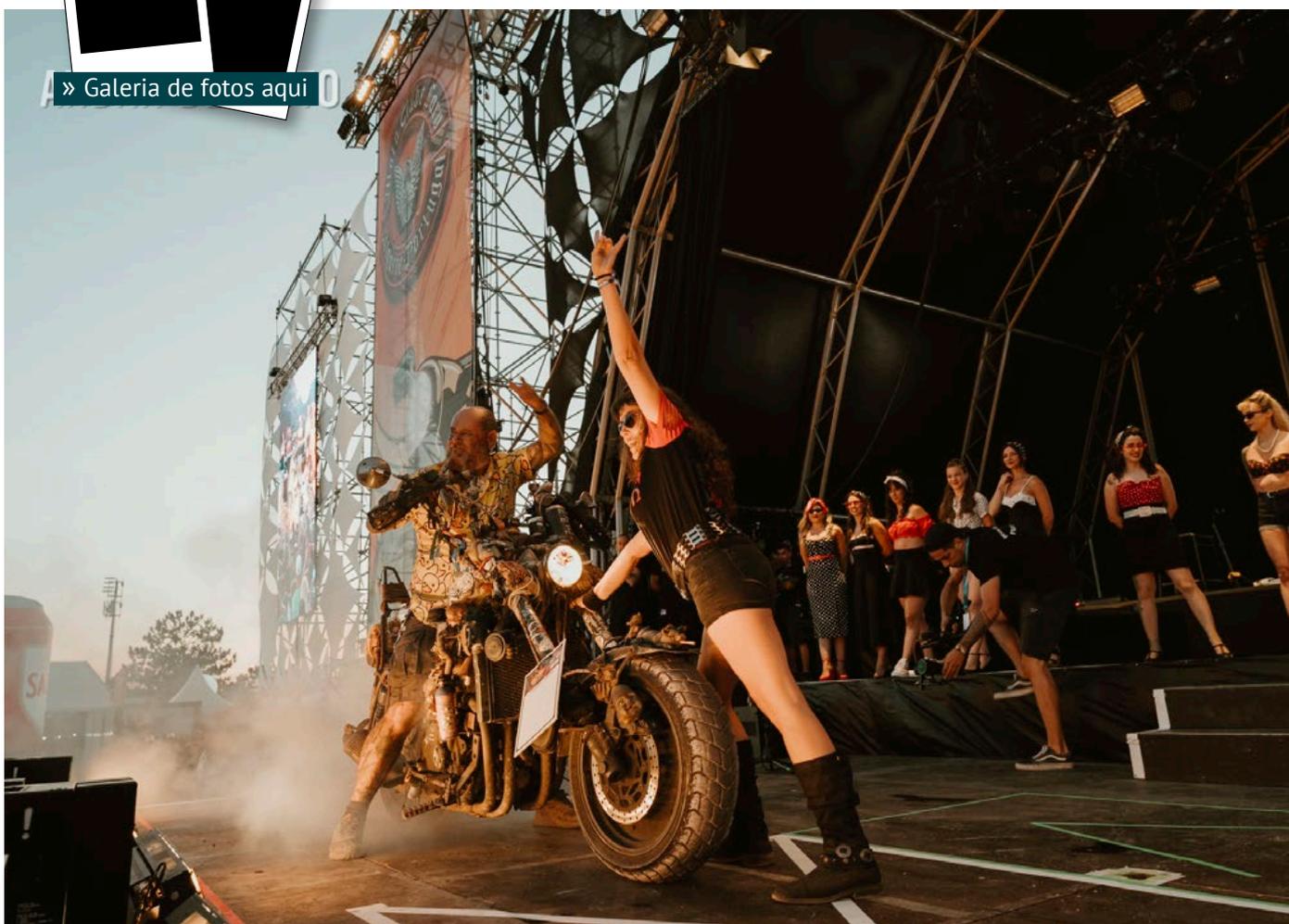
A concentração reforçou a notoriedade de Faro como capital do motociclismo nacional, promovendo um ambiente de camaradagem entre motociclistas de diversas nacionalidades, com um impacto económico estimado em mais de 2 milhões de euros.

A galeria de fotos do fotógrafo Sérgio Morais destacou-se por captar a essência do evento de forma artística. Veja todas as imagens nos links das páginas seguintes. //









» Galeria de fotos aqui

A preparação

Na sua Revista Andar de Moto, neste e nos próximos meses, agosto e setembro, vamos partilhar uma viagem de moto à Escócia com ponto de partida e de chegada na região de Lisboa.

Texto e fotos: Pedro Pereira



Nesta primeira parte são dissecadas questões organizativas prévias tentando dar-se resposta a interrogações do género: Quando ir? Como ir? O que visitar? Quais os cuidados prévios a tomar? Que equipamento? Onde ficar?

A segunda parte, a publicar em agosto, dirá respeito à primeira metade da viagem, ou seja, de Lisboa até John O'Groats (em Gaélico Taigh Iain Ghròta), a pequena aldeia de 300 habitantes que fica situada no extremo norte das Terras Altas da Escócia, as Highlands.

A terceira e última parte, que sairá na revista de setembro, representa a viagem a partir da inóspita povoação de John O'Groats rumo a Portugal, percorrendo a Escócia Profunda, nomeadamente pela badalada Estrada North Coast (NC 500).

Venha conosco nesta viagem. Se já foi à Escócia vai certamente identificar-se com muito do que vai encontrar, se ainda não foi e tem planos para o fazer, pode ser este o elemento que faltava para ir. Se ainda não pensou nisso, talvez seja altura de o fazer porque é um país surpreendente e uma viagem extraordinária.

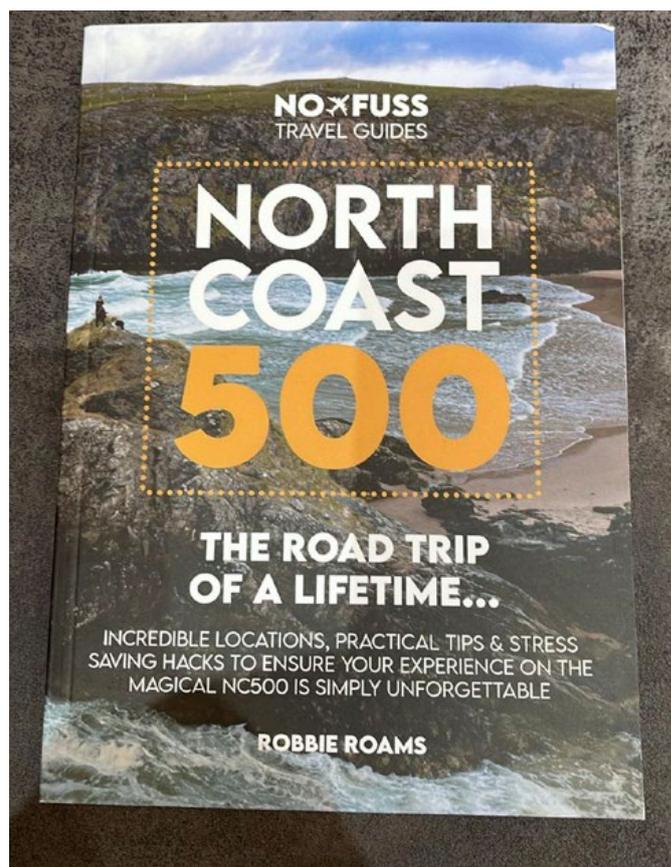
A ESCÓCIA COMO PARTE DA MINHA BUCKET LIST

Esta é uma expressão inglesa muito comum, associada à expressão to kick the bucket (que podemos traduzir literalmente por pontapear o balde ou simplesmente bater as botas) e diz respeito às coisas que queremos realizar antes de morrer.

Aliás, o filme de 2007 *The Bucket List* (Nunca é tarde Demais) com os dois atores consagrados Morgan Freeman e o Jack Nicholson mostra isso na perfeição. Conta a história de dois doentes oncológicos que se conhecem no hospital e têm uma lista de coisas a fazer antes de partir e está dado o mote para fugirem e cumprir os seus desejos, antes que seja tarde demais.

Uma ida de moto à Escócia fazia parte da minha lista de desejos (tal como de muitos de vós, certamente) e com esta viagem posso dizer que a lista fica um pouco mais curta. Quanto ao tempo e dinheiro, basta dizer que esta viagem valeu cada minuto e cada cêntimo ou pence, se preferirem.

Já várias pessoas me tinham contado que era uma viagem especial e confirma-se que a Escócia, em particular as suas regiões mais agrestes e inóspitas, são de uma beleza incomparável e fazem-nos sentir completamente esmagados com tanta riqueza paisagística. »



Aliás, tenho muito receio que estas descrições não se aproximem sequer da realidade. Fazer a viagem de moto é apenas mais um bônus, como vão perceber, e depois a simpatia dos seus habitantes foi outra grata surpresa.

QUANDO IR?

Esta é uma dupla questão. Por um lado, importa perceber que o clima nas Highlands não é muito amigável durante boa parte do ano, havendo estradas cortadas com neve, gelo, visibilidade quase nula, o que não retira encanto à visita, mas a torna mais complexa.

Por outro lado, importa escolher uma data em que seja possível conciliar a vida pessoal, as eventuais férias escolares dos filhos, os empregos, a época alta do turismo na Escócia...

Depois de tudo ponderado, a opção recaiu sobre o mês de junho, aproveitando também os feriados de 10 e 13, respetivamente Dia de Camões e de Santo António. Além disso, na Escócia os dias solares são extensos e os preços altos para o bolso do português médio, mas ainda não chegaram aos extremos de julho e agosto.

COMO IR?

De moto, obviamente! É quase uma questão desnecessária, mas tem uma explicação clara: vão ser sempre duas semanas (foi o nosso caso) e com a garantia de que ficará demasiado por visitar, por exemplo na Ilha de Skye, mas o tempo é curto e pode haver estratégias para a sua utilização de forma diferente.

O grupo com que viajei, composto por 8 motociclistas em 5 motos, não adotou de todo a mesma estratégia de viagem: 7 deles optaram por sair das bandas da capital portuguesa, rumar a Santander e depois apanhar o Ferry-Boat rumo ao Reino Unido. Esta foi uma opção, em detrimento de ter de atravessar a França e depois optar pelo barco ou pelo Túnel do Canal da Mancha.

O último motociclista, eu próprio, por questões de agenda pessoal, optou por uma solução diferente: de avião até ao Reino Unido, mais precisamente até Birmingham, onde estava à sua espera uma BMW R 1200 GS Adventure de um casal português (obrigado Elsa e Ricardo) rumando diretamente a Edimburgo, onde todos juntos iniciaram a epopeia pela Escócia. »



CAISMOTOR

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



PIAGGIO®

Medley

PRÁTICA, DINÂMICA, LEVE ...
COM ESTILO!



Uma terceira possibilidade seria alugar a moto na Escócia (cara e de oferta reduzida), mas que acaba por ser vantajosa, sobretudo para quem tiver pouco tempo, e não pretenda andar tantos dias de moto ou não tiver uma moto minimamente adequada para uma viagem desta extensão.

O QUE VISITAR?

Naturalmente que o principal objetivo desta viagem era conhecer a Escócia e, em boa medida, toda a restante jornada se torna mais acessória, mas há sempre a possibilidade de aproveitar para desfrutar de alguns locais da viagem, caso dos Picos da Europa, o Ace Cafe em Londres ou, como no nosso caso, um desvio à surpreendente Liverpool.

Focando-nos na Escócia, a opção foi mesmo a Escócia Rural, não dando grande atenção à Capital, Edimburgo ou a Glasgow. Ambas as cidades, que distam menos de 100 km uma da outra, podem ser facilmente visitadas numa futura viagem de avião, tipo escapadinha.

O nosso foco esteve mais na NC 500 e para isso recomenda-se, por exemplo, o Livro North Coast 500: the road trip of a life time e a aplicação North Coast 500 App. Contudo, tendo presente os nossos interesses e tempo limitado, a decisão foi de não ter obrigação de seguir a NC 500 com detalhe, fazendo alguns atalhos ou, em algumas situações, optar por estradas fora do roteiro.

Claro que a capital das Highlands, Inverness, John O'Groats ou a Ilha de Skye são pontos obrigatórios, mas muitos outros locais são uma opção. Uma visita, até mesmo de comboio, ao viaduto da saga Harry Potter (Viaduto de Glenfinnan) será obrigatória, mas para outros será preferível visitar Fort William e o viaduto ser apenas para umas fotos de circunstância, como foi o nosso caso.

PLANIFICAÇÃO E CUIDADOS PRÉVIOS A TOMAR?

No nosso caso concreto a planificação começou cerca de 1 ano antes e quando faltavam 6 meses

os alojamentos foram reservados, mesmo que com a opção, mais onerosa, da possibilidade de cancelar. Hotéis? B&B? Alojamento Local? Casas inteiras? Campismo? Cada um fará as suas escolhas, mas é bom não se atrasar.

Naturalmente, para uma viagem que facilmente pode atingir os 5000 km (a nossa previsão inicial) importa fazer uma boa revisão prévia à moto, em especial em pontos chave como os pneus e o kit final de transmissão, que nos veio a trazer dissabores, como iremos ver mais adiante.

Estando fora da União Europeia recomenda-se um Seguro de Viagem Específico para alguma eventualidade, sendo que o da IATI é uma boa opção, mas existem outras possibilidades.

Relativamente ao roaming é uma não questão, uma vez que se aplicam exatamente as mesmas regras que na União Europeia pelo que é menos uma preocupação, mas prepare-se porque, nas Highlands, como em Portugal, existem locais onde não há rede móvel!

A questão fulcral do dinheiro não pode ser esquecida. Na Grã-Bretanha reinam as Libras e cada um deve escolher a opção que melhor se adequa ao seu perfil, tendo presente as condições de utilização de cartões ou de dinheiro vivo, não aceite em muitos

locais, mas exigido noutros. O uso de um cartão tipo Revolut é uma boa escolha, mas ocorreram situações em que pode não funcionar, pelo que convém ter sempre uma alternativa, nem que seja algumas Libras no bolso.

Para a viagem, um GPS pode ser uma ferramenta muito útil, mas uma simples aplicação no telemóvel, caso do Waze, faz milagres e alerta para algo muito importante: limites de velocidade que abundam, em especial nas autoestradas e vias rápidas. São bem mais que em Portugal, acredite!

Não esquecer o passaporte com validade de pelo menos 6 meses e tratar previamente do Visto (ETA). Custa cerca de 20 Euros e será essencial para cruzar a fronteira. Pode ser tudo tratado com o telemóvel.

Por último, já se sabe que mesmo no verão o clima é incerto na Escócia, mas faça antes o trabalho de casa para escolher o equipamento e nunca se esqueça de um impermeável completo. Ocupa pouco espaço e pode ser muito útil para a chuva e até para o frio. Também alguns medicamentos básicos são obrigatórios, tal como repelente de mosquitos. Depois vai perceber porquê.

Esperamos ter aguçado a sua curiosidade. A viagem a sério começa na sua revista de agosto. //





Aprilia corrige

O SEU "CALCANHAR DE AQUILES"

A Aprilia, uma das marcas mais promissoras do MotoGP, parece ter finalmente resolvido o seu problema crónico de fiabilidade da corrente, que tem vindo a prejudicar o seu desempenho nas últimas temporadas.

A Incidentes espetaculares e inoportunos, como o abandono de Maverick Viñales em Jerez devido à ejeção da corrente na última volta, ou as quedas e saídas de pista de Aleix Espargaró por motivos semelhantes, evidenciaram um "calcanhar de Aquiles" técnico que impedia a ascensão da RS-GP ao topo do pódio.

A solução, aparentemente simples mas engenhosa, reside na implementação de um guia de corrente discreto. Este dispositivo, raramente visto no MotoGP, é composto por duas partes que envolvem a corrente, mantendo-a perfeitamente alinhada.

O objetivo é de crucial importância: prevenir que qualquer elo se desloque, especialmente durante os arranques explosivos e fases de aceleração extrema, que são ainda mais acentuadas pelo uso generalizado dos dispositivos holeshot. Com esta inovação, que tem sido testada discretamente nas últimas corridas sem registo de incidentes, a Aprilia dá um passo decisivo rumo à conquista

dos patamares mais altos do MotoGP, onde cada milésimo de segundo e cada falha mecânica podem ditar o sucesso ou o fracasso.

O holeshot, recorde-se, é um dispositivo mecânico que permite ajustar a altura da moto em relação ao solo, aumentando a aderência e o desempenho em várias fases da corrida, especialmente nas partidas. Este sistema de rebaixamento da moto nasceu em 2019. //





Bezzecchi BRILHA NA FESTA DE MARQUEZ

Nem a 68.^a vitória de Marc Marquez em MotoGP, que o coloca a par do gigante Agostini como segundo mais vitorioso de sempre na categoria rainha, ofuscou a exibição e o segundo lugar de Marco Bezzecchi aos comandos da Aprilia que Martin renega.

Texto: Vitor Sousa

Apenas uma semana depois do GP de Itália em Mugello, a caravana do MotoGP viajou até aos Países Baixos de visita a mais uma “catedral” do motociclismo mundial, o circuito de Assen, para a 10ª jornada do ano.

Não se esperavam grandes (ou nenhuma) novidades no campo da competitividade das forças em presença. poucas dúvidas até no que dizia respeito à previsão do vencedor e da marca dominadora. Sobretudo após o “arrumar” da esperança quanto a uma possível réplica de Bagnaia ao seu companheiro de equipa, e líder do campeonato desde a primeira hora, na Toscânia.

Os treinos - e respetiva qualificação - viram abanar o marasmo e dizer que, apesar de tudo, a competição pode oferecer nuances de mudança, até quando menos se espera. Ora, Marc Marquez a cair duas vezes na sexta feira era algo que não se esperava e Fabio Quartararo conseguir mais uma ‘pole-position’ este ano, precisamente no momento em que a sua moto menos competitiva se revela (11 pontos nas quatro últimas corridas para o francês...) não estava na perspectiva nem dos mais optimistas. Mas aconteceu.

A primeira fila formada com Quartararo, Bagnaia e Alex Marquez não trouxe, no entanto, uma corrida Sprint diferente; pelo contrário. Marc e

Alex terminaram em P1 e P2 pela nona vez nesta temporada numa tarde de sábado (a décima tem Alex à frente de Marc), com Marco Bezzecchi a começar a confirmar um fim de semana de excelência, após os sinais dados na semana passada, ao correr em casa... e da vitória em Inglaterra, claro. Bagnaia ficou apenas em P5, atrás de Di Giannantonio, também ele ‘embalado’ com a exibição de Mugello.

É verdade que se diz que a corrida de domingo tinha tudo para ser diferente, mesmo quando acabou por não o ser. Esta seria? Sim, em parte.

BEZZECCHI PERTO DO IMPOSSÍVEL

Deixando a ‘Pecco’ Bagnaia a gestão das primeiras quatro voltas da corrida, Marc Marquez instalou-se na liderança à quinta volta, para não mais a largar. Bagnaia começou a ‘andar para trás’, e Alex Marquez ficou pelo caminho, após contacto com Pedro Acosta. O piloto da KTM ainda deu ideia de poder lutar por algo, especialmente ao relegar Bagnaia para P4. Só que o italiano acabaria por recuperar e garantir um lugar no pódio e a recuperação de importantes pontos em relação a Alex Marquez, que está agora a 10.

O espanhol da Gresini, segundo no campeonato, saiu com um metacarpo fraturado na mão esquerda e sujeito a cirurgia, o que poderá complicar a sua vida nas próximas corridas... >>>



DESPORTO *MOTOGP* ASSEN



Mas aquilo que todos queriam ver acontecia um pouco mais à frente. Marquez liderava e parecia controlar na verdade, mas a Aprilia de Marco Bezzecchi esteve sempre por perto, com a diferença a oscilar entre os 0,8 e os 0,2s, o que mantinha o italiano na corrida. Tanto ele, como o espanhol à sua frente, iam alternando na realização da volta mais rápida. Foi preciso esperar pelas duas voltas finais para a classificação de confirmar, Marquez a conseguir a sexta vitória em GP este ano, quarta consecutiva, e 15ª no total da temporada, 68ª em MotoGP, igualando o 'score' de Giacomo Agostini na segunda posição dos mais vitoriosos de sempre (Rossi tem 89).

Mas Bezzecchi merece bem o título de piloto do dia. O italiano da Aprilia está a fazer um belo trabalho e é já o melhor não Ducati na classificação do campeonato. Aos comandos da moto que o Campeão do Mundo em título, Jorge Martin, praticamente sem a ter pilotado este ano, considerou não estar à altura das suas ambições... inaugurando um confronto com a marca que lhe paga o ordenado que não se prevê vir a acabar bem.

OLIVEIRA DE FORA

O piloto português da Pramac voltou a ter um fim de semana intranquilo. Fraco na qualificação (na Yamaha só Rins fez pior), foi P12 na Sprint, o que parecia um bom sinal para domingo, pois deixou atrás de si Miller



e Rins; com Quartararo a cair e ficar fora de prova, Miguel Oliveira foi o melhor da Yamaha.

Porém no domingo, óbvia consequência de sair das últimas filas da grelha de partida com uma frequência preocupante, envolveu-se na molhada, tocou na roda de Miller e foi bater em Ogura que caiu, logo na primeira volta. A moto do português ficou afetada e a desistência não tardou, depois de uma passagem pela box e regresso à pista.

Melhores dias virão. Têm mesmo de chegar, porque a decisão da Yamaha sobre qual dos pilotos dará lugar a Toprak Razgatioglu na Pramac não tarda...

Todos os resultados no site oficial do MotoGP. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R E-CLUTCH | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





Marquez DOMINADOR EM GP CAÓTICO

Confirmando todo o favoritismo que carregava, Marc Marquez voltou a dominar no 'Ring', com uma exibição e um domínio que não deixaram margem para dúvidas. Continua a fazer história, o piloto da Ducati, mesmo em provas atribuladas como este GP da Alemanha.

São 200 Grandes Prémios, com 69 triunfos na categoria rainha e um domínio que se estende no circuito da Saxónia sem rivalidade; Marc conseguiu no Sachsenring a quarta 'dobradinha' (Sprint+GP) consecutiva da época, num total de sete.

Um domínio imperial numa disciplina onde,

claramente, não tem adversário à altura. Aumentou a sua vantagem na liderança do 'mundial' para 83 pontos, sobre o seu irmão Alex, e a pergunta que se coloca agora, não é a de se vai ser Campeão do Mundo de novo, mas quando é que tal acontecerá. Certamente, muito antes do final da temporada...

Na Alemanha, Marquez fez a 'pole', venceu a corrida Sprint - apesar de um pequeno erro após

o arranque - com a pista molhada e venceu, inapelavelmente, o Grande Prémio, no seco.

Faça chuva, sol ou trovoadas, seja a pista rápida ou lenta, curta ou longa, o espanhol está sempre lá. Vive, seguramente, um dos melhores momentos da sua carreira. O seu número de vitórias em MotoGP - 69 - é superior ao número de vitórias de todos os outros pilotos da grelha atual do MotoGP... juntos!

E OS OUTROS?

Bom, de Bagnaia já pouco se fala. Desde Mugello que ficou claro que o italiano dificilmente poderia dar a volta ao tema, limitando-se, na impossibilidade de encontrar solução para o 'desentendimento' que tem com a sua moto, a cumprir calendário, tentando, no mínimo, salvar o segundo lugar no campeonato para não passar pela humilhação de ser batido por outro Marquez - Alex - este aos comandos de uma moto privada.

Depois de uma qualificação difícil (P11), 'Pecco' não conseguiu melhor que P12 na corrida Sprint (atrás de Miguel Oliveira) desentendendo-se por completo com a pilotagem da sua moto em piso molhado.

No domingo rodava longe dos lugares da frente e foi beneficiando das quedas dos pilotos à sua frente para terminar num inesperado pódio.

Também Alex Marquez enfrentou um fim de semana complicado, afetado ainda pela lesão que trazia de Assen. Ainda assim, o espanhol não quis apresentar desculpas e se, na Sprint, não conseguiu ir além de P8, no GP esteve melhor, mais próximo da frente, o que lhe valeu, após as quedas de Bezzechi e Di Gianantonio, ascender a P2, secundando, mais uma vez, o irmão Marc. O que aconteceu pela quinta vez este ano, considerando apenas as provas principais (mais nove, nas Sprint).

Do resto, pouco reza a história, num fim de semana marcado por inúmeras quedas que viu apenas 10 motos cruzarem a linha de chegada.

Pelo caminho, entre outros, ficou Miguel Oliveira. Depois de bons sinais dados na qualificação (foi terceiro no Q1), acabou a corrida Sprint em P11 (mas viu Quartararo e Miller colocarem Yamaha no Top5) e na corrida caiu logo no início, atirando por terra uma hipótese de conseguir alguns pontos, tendo em conta o que foi o desenrolar da prova.

Todos os resultados em motogp.com //





O impressionante MARC MARQUEZ

Ao voltar a dominar por completo um fim de semana de corridas, com triunfos na Sprint e no GP, na Chéquia, Marc Marquez atinge números estatísticos que são o melhor espelho do seu talento e domínio na modalidade.

Apenas uma semana após exibição esmagadora (mais uma) em Sachsenring, Marc Marquez chegou ao regressado GP da Chéquia, em Brno, cinco anos exatos depois do grande acidente que o colocou fora de atividade e do qual, conforme muitos vaticinaram, já não deveria regressar. Não só regressou, como se tornou num piloto imbatível no quadro atual da competição.

E se algo mudou neste fim de semana, não foi certamente nada que belisque o talento do espanhol. Pelo contrário, apenas o sublinha. Repare-se: ao contrário do que muitas vezes acontece, a Ducati (motos de fábrica e 'satélites') não impôs o seu domínio tradicional.

Desta vez, à exceção das motos oficiais, ninguém se destacou aos comandos de uma das cinco (Morbidelli ficou de fora) motos italianas presentes na grelha. Desta vez, nem Alex Marquez, que teve um fim de semana desastroso.

Mesmo 'Pecco' Bagnaia, não conseguiu melhor que P7 e P4. Em sentido contrário, emergiram as Aprilia e KTM, com pódios no sábado e no domingo. De novo Marco Bezzecchi (P4/P2) e Pedro

Acosta (P3/P2) em evidência e Ennea Bastiannini a fazer a melhor qualificação (P11) e o melhor resultado da época (P3 na Sprint), só falhando o bom resultado na corrida ao cair quando estava na luta pelos lugares da frente.

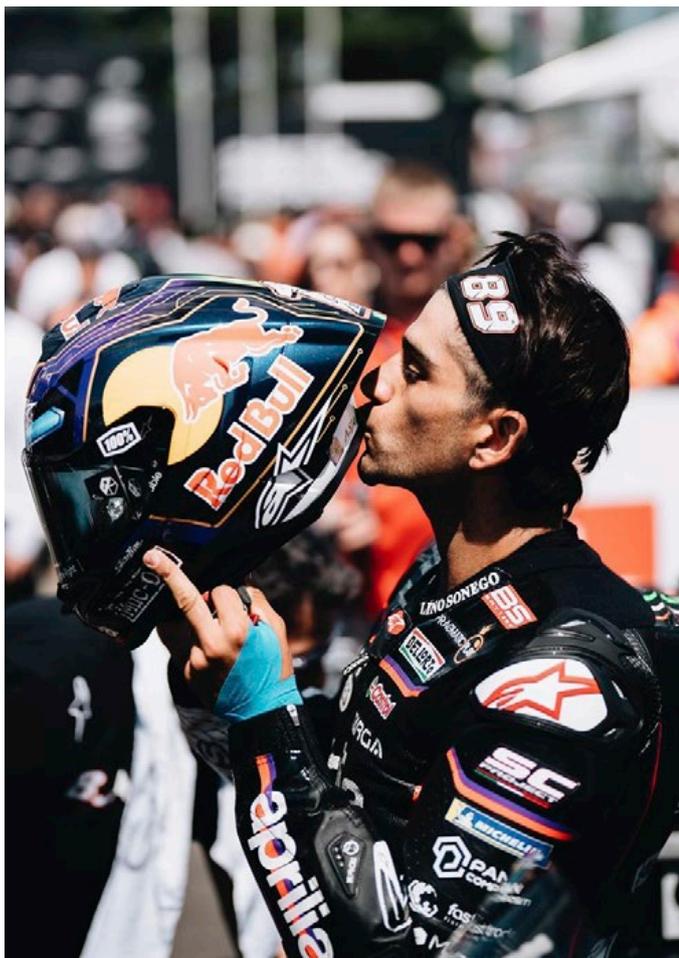
Até Raul Fernandez (com a Aprilia da Trackhouse) conseguiu os melhores resultados da temporada (P7/P5)... e Pol Espargaró, regressado a substituir Viñales na KTM-Tech 3, acabou P9/P9 na sua primeira corrida do ano. Nas hostes da Ducati, Di Giannantonio e Alex Marquez ficaram a zeros e Aldeguer somou apenas 5 pontos...

Eis pois, como, mesmo num circuito em que a concorrência conseguiu claramente equilibrar a luta, Marquez voltou a fazer a diferença.

A forma como geriu a corrida Sprint, controlando a pressão do pneu dianteiro, cedendo o primeiro lugar para o ir buscar depois, ou o domínio intocável no GP, valeram ao espanhol somar mais alguns números especiais à sua estatística: décima vitória consecutiva (Sprint+GP) este ano, primeiro piloto na história da Ducati a consegui-lo, quinto fim de semana consecutivo a somar a pontuação máxima possível (oito no total) e uma vantagem na liderança do campeonato que lhe permitirá >>



DESPORTO *MOTOGP BRNO*



estar três Grandes Prémios em casa e não perder a liderança do campeonato...

O FIM DA NOVELA... SEM DESCULPAS

Havia uma novela a crescer que prometia animar o verão e, sobretudo, o defeso. O desejo de quebra de contrato por parte de Jorge Martín - desafortunado Campeão do Mundo em título - provocado, muito provavelmente, pelo seu ambicioso agente, começou a definhar quando Carmelo Ezpeleta - a voz mais grossa do paddock - afirmou que a DORNA não aceitaria nenhuma inscrição no mundial de 2026 de pilotos que tivessem casos legais pendentes com equipas.

Que era o que esperava Martín, caso decidisse avançar com a sua interpretação do contrato que tinha/tem com a Aprilia. Enterraram o machado de guerra, fizeram a paz e - apesar da indelicadeza do piloto ao afirmar que não tinha nenhum pedido de desculpas a apresentar à equipa - Martín regressou aos comandos de uma competitiva Aprilia (que não conduzia desde o GP do Qatar) e teve uma atuação muito positiva ao longo do fim de semana checo que culminou com a obtenção do sétimo lugar na

corrida longa. Seguramente, com sabor a vitória.

OLIVEIRA EM MAUS LENÇÓIS... OU TALVEZ NÃO

A Yamaha avisara que iria protelar o momento do anúncio da decisão sobre qual dos seus pilotos iria saltar para dar lugar ao recém contratado Toprak Razgatioglu. Dessa forma, dava tempo a si própria para considerar eventuais novos dados para a equação e dava aos pilotos mais um punhado de ocasiões para mostrarem o seu valor e demonstrarem a sua vontade em ficar. Miguel Oliveira é um deles.

O piloto português, no entanto, nos dois últimos Grandes Prémios não somou um único ponto. Miller fez 16! Quartararo não conta para este cenário, e Rins fez sete. Parece claro que, pelas exibições em pista - penúltimo classificado no GP em Brno - Oliveira será o sacrificado... a menos que se confirmem os rumores que se vão escutando insistentemente relativos a um eventual abandono da competição por parte de Alex Rins. Neste momento, só a retirada voluntária do espanhol parece poder salvar o português. //

AGORA OU NUNCA

0% JUROS | 0€ ENTRADA | 60 MESES



CYCLONE



NÃO FIQUES SÓ A VÊ-LAS PASSAR

RX600

5.290,00€

PRVP/VALOR FINANCIADO

88,17€

MENSALIDADE

0€

ENTRADA

60

MESES

0,00%

TAN

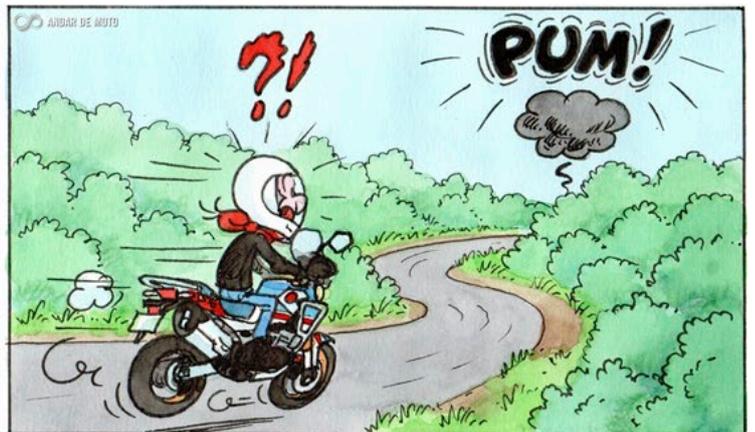
3,8%

TAEG

5.758,30€

M.T.I.C

Exemplo para um contrato de crédito RX600 a 60 meses. PVP de 5 290,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 5 290,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 88,17 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,8%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 5 758,30 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 93,10 €. 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, ISV, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Cyclone superior a 125cc.



MOTOS USADAS



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

5 truques de motard que não vêm no manual (mas deviam)

Andar de moto é sinónimo de liberdade, e de desenrasque. É lidar com tudo: calor, chuva, vento, roupa colada ao corpo e cabelo num estado que mais vale nem olhar para o espelho, incidentes, acidentes...

Quem anda todos os dias sabe: há truques que só se descobrem com a prática (ou com muita asneira pelo caminho).

Aqui ficam cinco que já me salvaram, mais do que uma vez.

Fita adesiva: o melhor amigo que ninguém valoriza

Há quem ande com uma chave de fendas (eu tenho uma mini para emergências), mas nada bate um rolinho de fita adesiva. Já usei para colar viseiras rachadas, tapar entradas de ar no casaco que ficou sem fecho, segurar o intercomunicador, plásticos soltos, as ligações da bateria que estavam sem parafusos, a top case que se soltou em andamento e caiu no meio de uma autoestrada... funciona com tudo (ou quase).

Cabelo suado e “lambido”, sem hipótese de banho?
Champô seco.

No verão, com o calor, não precisamos de muitas horas para chegar a qualquer lado com o cabelo num estado miserável. Isto não é uma dica feminina. Qualquer pessoa que ande de moto não quer chegar ao trabalho, a uma reunião, a um jantar, encontro, ou a qualquer outro lado com um ar nojento.

Um frasco de champô seco na mochila resolve o problema em segundos. A versão mini cabe em qualquer lado.

Roupa molhada ou suada? Pendura-a à moda motard

Em viagens longas, onde até passamos pela praia, é normal termos roupa molhada ou suada que fica com um cheiro particularmente mau. Duas braçadeiras e resolves o assunto: prendes a roupa ao suporte da top

case ou às alças da mochila.

Enquanto conduzes, o vento seca tudo.

Lanterna “de salvamento”

Um clássico do MacGyver (desculpem a referência antiga). Pode parecer parvo na era dos smartphones, mas acreditem: é quando precisamos da lanterna do telemóvel que ele não tem bateria, ou caiu numa sanita e deixou de funcionar e, por acaso, nessa noite a moto parou numa zona (desaconselhável), sem luz absolutamente nenhuma, e não havia luz nenhuma... (qualquer semelhança com um caso real é pura coincidência).

Lenço/faixa/gola do pescoço

Serve de cachecol, tapa-boca, fita de cabelo, pano para limpar viseira, fita para colocar gelo no joelho, ou até saco improvisado.

Banco a esquentar? Leva um pano claro ou... uma fralda!

Estás a almoçar num sítio ao sol, voltas para a moto e o banco está a ferver? Truque infalível: leva um pano de cozinha branco ou fralda de bebé (sim, uma descartável, se tiveres lá por casa). Quando paras, cobres o banco. Reflete o sol e impede que fiques com o rabo tipo bife na grelha.

Espelhos embaciados ou sujos?

Truque antigo e funcional. Coloca um pouco de espuma de barbear e espalha bem, depois passa um pano seco. Cria uma película anti embaciamento nos espelhos e na viseira. Dura várias horas e ainda ajuda a repelir sujidade.

Estes são apenas alguns exemplos. Há quem ache que a moto é só meter capacete e acelerar. Quem anda todos os dias sabe que há muito mais entre a partida e a chegada.

Estes truques são simples, mas fazem toda a diferença. Preciso de ouvir truques desse lado. Partilhem!! //



EDIÇÃO LIMITADA

NOVA TRANSALP **SP**. UMA SIGLA QUE MUDA TUDO.

TRANSALP SP

A nova Edição Especial Transalp SP é tudo isto e muito mais. Uma sigla que muda tudo: um design único com autocolantes de alta qualidade, barras protetoras superiores e inferiores, proteção do cárter em alumínio e muita, muita diversão. De que é que está espera para a experimentar?

PROMOÇÃO EXCLUSIVA | **Transalp SP 10.540€**
O valor da promoção inclui a oferta do Honda Plus

Descubra-a no seu Concessionário Honda.

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