

BMW R1300 RT



TESTE

VOGE 625 DSX



» TESTE

H-D PAN AMERICA 1250 ST

» NOSTALGIA

HEINKEL TOURIST

» DESPORTO

MOTO GP

» 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

A toda a trela!

Passear o cão é uma atividade cada vez mais comum. Mas andar com um animal à trela é uma atividade que exige responsabilidade pois envolve diversos perigos. Não para os próprios donos (ou eventualmente sim mas não vem ao caso) mas para os outros utentes da via pública! E os perigos foram substancialmente aumentados com a propagação das trelas extensíveis.

E nem estou a falar de as ditas trelas longas frequentemente permitirem que os animais fiquem enrolados noutros transeuntes ou em mesas e cadeiras de esplanadas, ou de se aproximarem demasiado de crianças ou adultos que, por fobia ou questões de higiene, não se sentem confortáveis com a sua proximidade. Estou a falar de algo mais perigoso. E dou um exemplo, ou dois!

Há poucos dias, aos comandos de uma moto de quase 300 quilos, numa movimentada rua da minha terra, fui subitamente surpreendido por um pequeno cãozito que saiu a correr entre os carros estacionados do meu lado direito. Ainda travei, mas a distância era tão curta que, apesar de ir mesmo muito devagar, se o cãozito não tivesse subitamente fugido para debaixo dum carro estacionado, tinha sido certo que a sua dona ia ter um desgosto enorme. Pela minha parte, como o animal era daqueles que parece uma esfregona sem

cabo, não me senti ameaçado. Pelo espelho vi a senhora, no meio da rua, a tentar espreitar para debaixo do carro onde o animal se tinha escondido, correndo o risco de ser colhida pelo trânsito, enquanto puxava metros de trela para resgatar o animal!

Dias depois, noutra movimentada rua da minha terra, aos comandos de uma pequena scooter 125cc, fui novamente surpreendido por uma situação semelhante, com a diferença que, desta vez, o cão que saiu repentinamente entre os carros estacionados era um perdigueiro, de volume suficiente para me fazer cair, se por acaso eu viesse mais depressa. Consegui travar a tempo de apenas raspar no quadril do animal, mas já com a trela bem esticada pelo guarda lamas frontal e o animal, assustado, no meio da via. O dono, estático no passeio atrás dos carros, de trela na mão, começava a gesticular, possivelmente a atribuir-me a culpa do ocorrido, apesar de estar a mais de cinco metros do próprio animal. Agarrei eu na trela, puxei o animal para a direita e arranquei, sem dizer nada, seguindo a lógica de que não se deve discutir com certa gente.

Porque não sei se algo semelhante já aconteceu a mais alguém, vou pensar que foi uma extraordinária coincidência e que as trelas longas não são razão para preocupação. Mas algo me diz que deviam ser proibidas na via pública. //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 30 SUZUKI GSX-R1000R
- 34 BMW 9T HYPERMOTARD
- 36 DUCATI DESMO450 MX

TESTE

- 40 BMW R1300 RT
- 48 VOGÉ 625 DSX
- 58 HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 ST

NOSTALGIA

- 86 HEINKEL TOURIST

HISTÓRIA

- 92 JARNO SAARINEN

REPORTAGEM

- 96 SETUBAL CUSTOM WEEKEND
- 100 3º ANIVERSÁRIO WING CLUB

VIAGEM

- 102 ESCÓCIA - 2ª PARTE

DESPORTO

- 108 SPORTNEWS
- 112 MOTOGP
- 118 EWC 2025 - 8H DE SUZUKA

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: A TODA A TRELA!
- 6 VITOR SOUSA: O PAÍS QUE ARDEU!
- 38 ADELINA GRAÇA: VERÃO
- 84 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM AS LOMBAS?
- 122 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 124 SUSANA ESTEVES: GÓIS: ENTRE O RONCO DAS MOTOS E O SILÊNCIO DAS CHAMAS





**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW F 900 R BLACK EDITION

POR 9.100€ EQUIPADA COM QUICKSHIFT

Sabe mais e marca já o teu Test-Ride num Concessionário BMW Motorrad.

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

MAKE LIFE A RIDE*

**+18 ANOS
CARTA A2**

bmw-motorrad.pt

* A tua vida é uma viagem.



Vitor Sousa
Jornalista

O país que ardeu!

A concentração de Góis é um dos eventos motociclísticos mais prazenteiros do nosso país. Com o seu ambiente descontraído nas margens do refrescante rio Ceira, Góis recebe milhares de motociclistas que já fizeram do evento anual uma data obrigatória nos seus calendários pessoais, nunca faltando à chamada. Foi cancelada!

Um grupo de motociclistas espanhóis meus amigos, com viagem programada, de hotéis e rota marcados, fizeram meia volta e foram gastar as suas “pesetas” e gozar as suas férias para outras paragens.

Aquele passeio à serra, há meses pensado, para desfrutar do verde da paisagem e do ar fresco da montanha foi de novo adiado. Açor, Estrela, Lousã, Arganil... destinos de beleza, riqueza cultural e gastronómica que fazem as delícias de qualquer motociclista oferecem agora um cenário apocalíptico, sem cor nem graça.

Num desolador espetáculo, o flagelo dos incêndios voltou a atacar Portugal em força neste verão. Milhares de hectares de floresta, bosques e matas ardidos. Terrenos, casas, animais, pessoas, bens materiais e imateriais atingidos por igual numa tragédia indescritível. Todo o esforço, todo o empenho, todos os atos de heroísmo de populares e profissionais são impotentes perante o inferno das chamas. Salva-se o que se pode.

Esta é a imagem infinitamente repetida em horas a fio de diretos televisivos sem ponta de interesse jornalístico ou noticioso, numa orgia exploratória de sentimentos e desgraça alheia, na procura de “share” e audiência, sem pudor, sem humanismo, sem vergonha. Reduz-se a tragédia a espetáculo, com os atores na linha de frente a debitar discursos sem sentido e a entrevistar pessoas em aflição. Uma nódoa! Porém, um deleite para os incendiários. Foi a isto que chegámos...

Arde muito mais que o país. Ardem as nossas consciências, de vergonha e revolta, porque inoperantes ou impossibili-

tados, nada fazemos. Porque nos esquecemos facilmente da forma como consumimos as promessas eleitorais e nos deixamos embalar com discursos de unicórnios, em campanhas eleitorais sucessivas, de promessas nunca cumpridas e areia para os olhos de quem se contenta com “pão e circo”.

Organismos “de proteção” criados para distribuir cargos, comissões nomeadas para servir clientelas, interesses corporativos em que ninguém quer por mão e a ganância do lucro que alimenta os favores políticos e deles se alimenta.

Décadas disto: “falta planeamento”, “falhou a comunicação”, “não temos meios aéreos”, “há falta de incentivo”, “não houve limpeza”... conversa da treta repetida à exaustão. Cassete gasta de tanto rodar. E, entanto, o ciclo repete-se anualmente, igual.

O que falta, na realidade, é o estado assumir o seu papel. Tornámo-nos num país sem presença e sem autoridade de estado. Na rua, nos bairros, na estrada, na educação, na saúde ou nos incêndios. Onde os bandidos batem nos polícias, as mulheres têm filhos na beira da estrada e os juízes soltam os incendiários apanhados em flagrante. Já nem sobra o bom senso... O estado foi, há muito, raptado pelas chusmas partidárias cuja lógica trabalha em prol exclusivo dos interesses próprios, dos interesses das suas clientelas privadas ou públicas e nunca em favor dos da sociedade.

Os mais altos cargos e órgãos da nação reverteram a lógica do serviço público: é a população, reduzida a um “conjunto de contribuintes” que os servem e não aqueles que servem a população. Dão de si uma imagem de desrespeito, de despudor, de impunidade, de quem faz o que quer e sai sempre ileso. Estão para se governar, não para governar.

Somos alvo de chacota ou piedade no panorama internacional. Somos o mais atrasado país europeu. Somos uma terra de ninguém, sem ordem, nem ética, nem moral. O país não está a arder. O país já ardeu. //

MOTO GUZZI **V100** *Mandello*

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®



82.ª edição da EICMA com bilhetes à venda, com desconto

O SALÃO DE MILÃO EICMA REGRESSA AOS PAVILHÕES DA FIERA MILANO-RHO, DE 6 A 9 DE NOVEMBRO. NO SITE OFICIAL JÁ ESTÃO DISPONÍVEIS OS BILHETES E COM DESCONTO NA COMPRA ATÉ 3 DE SETEMBRO. ASSIM, ATÉ ÀS 12:00 DE 3 DE SETEMBRO, O BILHETE CUSTA 15€ EUROS (ACRESCE UMA TAXA DE 1,50€) EM VEZ DOS 20€, UM DESCONTO DE 25%.

A 82.ª EDIÇÃO DA EICMA – Esposizione Internazionale Delle Due Ruote, tem tudo para repetir o sucesso da edição de 2024. Naquele ano comemoraram-se os 110 anos de história da exposição e foi uma verdadeira festa.

Este ano muita coisa vai acontecer dentro e fora de portas, incluindo novidades, espetáculos, apresentações mundiais, competição, entretenimento, também ao ar livre, na MotoLive Arena e na Gaming Arena.

Mais detalhes

O mais antigo evento do setor terá os dias 4 e 5 de novembro reservados para os profissionais do setor e para a comunicação social, sendo os dias 6 a 9 abertos ao público em geral, não havendo

quaisquer restrições ao nível da idade, ao contrário dos dias 4 e 5, em que ter pelo menos 18 anos de idade é condição para marcar presença.

Como habitualmente a organização vai ter uma especial atenção aos visitantes com restrições físicas, bem como à disponibilização gratuita de vários parques de estacionamento, para promover a utilização dos transportes públicos e evitar engarrafamentos.

Relativamente ao programa propriamente dito ainda não é conhecido. Afinal de contas, ainda faltam mais de 2 meses, mas é garantido que vai ser uma grande festa e, como habitualmente, é previsível que também várias marcas portuguesas marquem presença neste importante certame para o setor das duas rodas. //

QJMOTOR

MTX 125

2.990€*

BOOST DE LIBERDADE

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

VER VÍDEO



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

Livro Viagens ao Virar da Esquina

GENTES, HISTÓRIAS,
PAISAGENS E ROTAS DA
AUTORIA DE HENRIQUE
SARAIVA.



VAI SER no dia 5 de setembro, em Aviz, no Traveler's Event 2025, que se realiza o lançamento do livro "Viagens ao Virar da Esquina", da autoria de Henrique Saraiva.

São viagens em texto, fotos e vídeos, numa obra que é a primeira do Motard e Economista que ao longo da sua vida percorreu largos milhares de quilómetros de moto, grande parte deles pelo Portugal menos conhecido. E é a este País, fora dos habituais circuitos, que o autor nos transporta numa viagem única.

"É um país incrível, não tanto pela dimensão mas pela sua diversa riqueza que me encantou e entusiasmou para escrever este livro", afirma Henrique Saraiva com visível orgulho pelo que as viagens em moto lhe proporcionaram e que agora "quero partilhar com todos, sejam motards ou não". Mas, acrescenta Henrique, "o motard tem um privilégio enorme. É que fica mais perto de tudo, os acessos em moto são mais fáceis e muito mais divertidos."

O livro, numa edição da Booksfactory Editores e que conta com o apoio da Honda, junta ao texto,



várias fotos e vídeos que estão acessíveis através de QR Code. Editado em versão papel, o livro terá uma edição em ebook, também em língua inglesa, que terá distribuição internacional chegando ao Mundo inteiro.

"Viajar em Moto dá-nos uma imensa liberdade... algo que qualquer motard sabe ao que me refiro", realça

Henrique Saraiva que convida os leitores a terem ainda acesso ao seu livro por um valor bem abaixo do PVP pós-lançamento.

Segundo a editora, "a obra está em pré-venda até 25 de Agosto 2025 com um substancial desconto a par de outras ofertas únicas." O livro, que nesta fase pode ser adquirido por apenas 15,90 euros, irá acompanhado por um livro infantil da chancela "Quadrinhos", que pertence à Booksfactory Editores, e ainda por um voucher que pode usar na nova agência deviaçoes Clube

Tripland que será lançada em Setembro.

A obra está disponível para compra aqui:

<https://www.clubedosamigosdolivro.pt/product/viagens-ao-virar-da-esquina-pre-venda>

E chegará à morada dos compradores a partir do início de Setembro. //

0% JUROS
0€ ENTRADA
ZERO RAZÕES
PARA ADIAR
TAEG 2,5%
60 MESES



800MT-X 60 MESES × 149,83€
PVP/FINANCIAMENTO 8.990€ | MTIC 9.523,02€

Exemplo para um contrato de crédito da 800MT-X a 60 meses. PRVP (Preço de Referência de Venda ao Público) de 8.990,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.990,00€, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 149,83€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,5%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.523,02€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 158,22€. 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. Campanha válida para toda a gama de ATV, UTV, SSV e Motociclos superior a 125cc da CFMOTO.



Charles Leclerc coloca a sua Husqvarna à venda em leilão

O PILOTO DE FÓRMULA 1 DA FERRARI, CHARLES LECLERC, ESTÁ A VENDER A SUA HUSQVARNA VITPILEN 701 CUSTOMIZADA, E O LEILÃO PODE VIR A SER UMA EXCELENTE OPORTUNIDADE DE NEGÓCIO PARA OS FÃS DE MOTOS E AUTOMOBILISMO.

O EXEMPLAR único da Husqvarna Vitpilen 701, que foi buscar em janeiro de 2020, é uma criação exclusiva da oficina Bad Winners, de Paris, e faz parte da linha de edições limitadas chamada 701 Serie Apex 2.0.

A venda da moto do piloto monegasco é mais um exemplo da longa e fascinante ligação entre os mundos da Fórmula 1 e das duas rodas, onde nomes como Senna, Vettel e Hamilton também revelaram a sua paixão por motos.

A moto em leilão é a versão mais avançada, a Stage 4, que contava com um preço de venda 20.990 euros quando nova. À hora de publicação desta notícia, o valor das licitações rondava os 6.800 euros, o que a torna um potencial achado. A customização é extensa e de alta qualidade, incluindo um quadro retrabalhado, carenagens em fibra de carbono, um escape completo e uma bateria de lítio.

Além disso, as rodas DYMAG em carbono e o tubo de

escape SC-Project complementam o conjunto, criando uma moto com um visual arrojado e um desempenho apurado, ideal para quem procura uma máquina com características de alta performance.

Com apenas 3.000 km registados, a maior parte dos quais percorridos antes da sua transformação, a Husqvarna foi pouco utilizada pelo piloto monegasco. Esta baixa quilometragem, juntamente com o seu design exclusivo e a proveniência de uma estrela da Fórmula 1, aumentam o seu valor e atratividade para colecionadores e entusiastas.

O leilão pode ainda ter um aumento significativo no valor final, mas a possibilidade de adquirir uma moto tão especial por um preço abaixo do original é uma oportunidade imperdível.

Os interessados em adquirir esta peça com pedigree de Fórmula 1 podem licitar no site da Collecting Cars. //

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.zerodesculpas.benelli.pt)



✉ info@benelli.pt

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

Recomendamos Lubrificantes





Honda revela o som do seu revolucionário motor V3

A HONDA LANÇOU O PRIMEIRO TEASER DO SEU AGUARDADO MOTOR V3, APRESENTADO INICIALMENTE NA EICMA 2024. O VÍDEO, COM MENOS DE UM MINUTO, RESERVA UMA SURPRESA NOS ÚLTIMOS SEGUNDOS: O INCONFUNDÍVEL ASSOBO DO COMPRESSOR, QUE PROMETE REVOLUCIONAR A EXPERIÊNCIA DAS MOTOS ELÉTRICAS.

DESDE o seu anúncio na EICMA - Esposizione Internazionale Ciclo Motociclo e Accessori 2024, o motor V3 com turbo elétrico da Honda tem sido um dos projetos mais comentados no mundo das duas rodas. Agora, a marca japonesa deu o próximo passo no aumentar da expectativa, lançando um vídeo-teaser que permite ouvir, pela primeira vez, o som desta inovação tecnológica.

O vídeo, disponível mais abaixo, foi estrategicamente elaborado para manter o suspense. Imagens rápidas do motor na bancada de testes aparecem entre cortes e partes censuradas de propósito, deixando apenas pistas visuais do que está por vir. Mas o verdadeiro destaque está no áudio - especialmente nos últimos 12 segundos, quando o assobio agudo do turbo elétrico domina a cena.

A Honda recomenda que o vídeo seja reproduzido

com auscultadores e o volume alto para captar todos os detalhes do som, que lembra o roncar característico da Honda, mas com um toque futurista. Este turbo é parte fundamental do novo design, prometendo desempenho superior e eficiência energética.

Embora a marca ainda não tenha revelado em que moto este motor vai ser implementado, a comunidade de entusiastas já especula sobre possíveis aplicações em modelos desportivos ou até mesmo em naked bikes de alta performance.

Com este teaser, a Honda não só alimenta a curiosidade dos fãs, mas também reforça o seu compromisso com a inovação no segmento das motos elétricas e híbridas. Resta agora aguardar o próximo capítulo: a apresentação de uma moto completa equipada com este motor revolucionário. //



MORBIDELLI
T125X

**RALLY SPIRIT,
NO LIMITS.**



PRVP 3.490€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV. Preço de Referência de Venda ao Público.
A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda,
é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.



Arrancaram as inscrições para o 10.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road

CHAVES ABRE A GRANDE AVENTURA DE 1 A 4 DE OUTUBRO.

A **FEDERAÇÃO** de Motociclismo de Portugal (FMP) abriu as inscrições para o 10.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road, a grande aventura de todo-o-terreno nacional que, de 1 a 4 de outubro, vai levar uma caravana limitada de motociclistas de Chaves a Lagoa. Pelo caminho, os participantes terão a oportunidade de desfrutar de paisagens únicas com passagens por Penamacor e Reguengos de Monsaraz.

Apesar de ser uma iniciativa de turismo/aventura e não ter qualquer intuito competitivo, as exigências do evento recomendam alguma experiência em off-road e a utilização de motos com a preparação adequada, especialmente no que diz respeito aos pneus. A organização aconselha ainda a que os participantes tenham noções básicas de mecânica para que possam

desfrutar plenamente de cada uma das etapas, que se assumem como um desafio de superação pessoal.

Com um percurso de cerca de 1000 km, a rota será feita maioritariamente por estradões de terra batida, caminhos rurais e trilhos mais recônditos, limitando o asfalto apenas às ligações essenciais. O custo de inscrição mantém-se nos 325 euros para os portadores do Cartão de Motociclista da FMP e, entre outras vantagens, inclui o transporte de bagagem entre os locais de partida e chegada de cada etapa.

Os interessados podem inscrever-se através do site oficial do evento até 14 de setembro, embora só haja 400 lugares disponíveis. O regulamento completo do 10.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road está disponível [AQUI](#). //

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





Harley-Davidson nomeia novo CEO com histórico no entretenimento e restauração

A HARLEY-DAVIDSON ANUNCIOU A NOMEAÇÃO DE ARTHUR "ARTIE" STARRS COMO O SEU PRÓXIMO CEO, SUCEDENDO A JOCHEN ZEITZ.

STARRS, que também vai integrar o Conselho de Administração da empresa, traz consigo uma experiência profissional diversificada, vindo de posições de liderança em empresas como a Topgolf e a Pizza Hut, uma mudança que gerou uma onda de surpresa no setor das duas rodas.

A transição ocorre num período de grande dinamismo para a Harley-Davidson, marcado pelo anúncio de novos modelos elétricos LiveWire e a plataforma de motos mais acessíveis, como a sub-€6K Sprint.

Arthur Starrs, que assume o cargo em outubro, traz um percurso que começou na cadeia de cinemas Rave Cinemas, antes de se tornar presidente e, mais tarde, CEO global da Pizza Hut. Mais recentemente, foi CEO da Topgolf International. Em comunicado enviado à imprensa internacional,



Starrs expressou o seu entusiasmo com o novo desafio: "É um enorme privilégio juntar-me à Harley-Davidson. Há muito que admiro a posição única que a marca ocupa no coração dos seus pilotos e fãs; não

há outra que traga o mesmo nível de comunidade e espírito rebelde".

A nomeação, no entanto, levanta questões sobre a falta de experiência de Starrs no mundo das motos, uma preocupação partilhada por muitos entusiastas, especialmente face à saída de Jochen Zeitz, que também tinha um currículo forte em negócios, mas sem um historial direto com motos.

A marca, conhecida pela sua comunidade e cultura únicas, está agora sob a liderança de um executivo cuja principal missão será a de equilibrar a tradição com as exigências de crescimento e inovação no mercado moderno. //

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



Honda Turquia anuncia nova fábrica de motos em Izmir com investimento de 19 milhões de euros

A UNIDADE, COM INÍCIO DE PRODUÇÃO PREVISTA PARA 2026, TERÁ CAPACIDADE INICIAL DE 100 MIL MOTOS POR ANO E VAI CRIAR 300 EMPREGOS, REFORÇANDO A ESTRATÉGIA DE EXPANSÃO DA MARCA NO MERCADO TURCO.

A HONDA Turquia confirmou a construção de uma nova fábrica de motos em Aliğa, distrito de Izmir, num investimento avaliado em cerca de 19 milhões de euros. A instalação, com 100 mil metros quadrados, deverá iniciar operações em meados de 2026, respondendo ao crescimento acelerado do mercado local, que registou vendas recorde de 162 mil unidades em 2024.

O projeto surge num contexto de aumento da procura por veículos de duas rodas na Turquia, impulsionado pelo uso pessoal e pela expansão de serviços de entrega. A nova unidade começará com uma produção anual de 100 mil motos, com planos para duplicar a capacidade até às 200 mil unidades. Além de reforçar

a presença da Honda no país, a fábrica vai gerar cerca de 300 postos de trabalho diretos.

"Esta expansão reflete o nosso compromisso com o mercado turco, onde vemos um potencial significativo", destacou a Honda Türkiye A.S. em comunicado enviado à imprensa. A empresa sublinhou ainda o objetivo de fortalecer a produção local, oferecendo modelos "acessíveis, inovadores e alinhados com as necessidades dos consumidores".

A iniciativa consolida a Turquia como um hub estratégico para a Honda, que pretende não só dar resposta à procura interna, mas também ampliar a sua competitividade global no setor das motos. //

AGORA ou NUNCA

0% JUROS | 0€ ENTRADA | 36 MESES



CYCLONE



NÃO FIQUES SÓ A VÊ-LAS PASSAR

RT1 URBAN

2.798,00€

PRVP/VALOR FINANCIADO

77,72€

MENSALIDADE

0€

ENTRADA

36

MESES

0,00%

TAN

0,00%

TAEG

2.798,00€

M.T.I.C

Exemplo para um contrato de crédito RT1 URBAN 125 a 36 meses. PVP de 2 798,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 2 798,00 €, reembolsado em 36 prestações mensais constantes de 77,72 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 0,0%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 2 798,00 €. 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, ISV, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Cyclone até 125cc. Não acumulável com outras campanhas.



Suzuki transforma estrume de vaca em combustível e já tem apoio da ONU

A MARCA JAPONESA ESTÁ A LIDERAR UM PROJETO INOVADOR QUE TRANSFORMA RESÍDUOS BOVINOS EM BIOGÁS, COM POTENCIAL PARA ALIMENTAR VEÍCULOS, INCLUINDO MOTOS, E REDUZIR DRASTICAMENTE AS EMISSÕES POLUENTES.

A SUZUKI deu um passo ousado rumo à mobilidade sustentável ao transformar estrume de vaca em combustível. A iniciativa, já oficialmente integrada no programa de Cooperação Industrial da Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (UNIDO), conta ainda com o apoio do governo japonês e será implementada na Índia, onde a marca detém uma forte presença no mercado automóvel.

Batizado de "Biogas project: Collaboration between Indian dairy sector and Japanese automobile sector to address social issues in India", o projeto entra em funcionamento pleno ainda este ano. A Suzuki trabalha em conjunto com o Conselho Nacional de Desenvolvimento Leiteiro da Índia e associações locais do setor, com o objetivo de construir uma central de biogás que transforma resíduos bovinos em combustível limpo.

O conceito parece simples: recolher o estrume, convertê-lo em biogás rico em metano e utilizá-lo como combustível alternativo para veículos. Além de reduzir emissões de gases com efeito de estufa, a iniciativa deverá gerar emprego, aumentar o rendimento dos produtores rurais (que fornecem o estrume) e promover a autossuficiência energética na Índia.

Motos movidas a metano? Não é ficção

Embora a Suzuki ainda não tenha lançado oficialmente

uma moto de produção movida a biogás, os testes em competição já começaram. Em 2024, a marca participou nas 8 Horas de Suzuka com uma moto alimentada por 40% de biogás. Em 2025, a participação já será com 100% de biogás. Se os resultados forem positivos, não está excluída a hipótese de ver modelos comerciais a circular com este tipo de energia já em 2026.

Com o apoio do Ministério da Economia, Comércio e Indústria do Japão (METI), este projeto vai além de uma curiosidade ecológica: poderá tornar-se numa solução estratégica para mercados emergentes, como o sul asiático, onde veículos a gás natural comprimido representam cerca de 20% das vendas.

Cocriação global, impacto local

A Suzuki planeia ainda ampliar a construção de centrais de biogás com tecnologia japonesa, mostrando que a inovação pode mesmo vir "do campo para a estrada". O projeto conjuga engenharia nipônica, animais da Índia e ambição internacional, contribuindo para os objetivos globais de neutralidade carbônica.

A próxima grande revolução das duas rodas pode, afinal, vir do curral. E o futuro dos transportes sustentáveis pode passar por algo tão improvável quanto... estrume. //

VIVI VERO LAMBRETTA



~~5.999€~~
5.499€

X300 SR

X125

~~5.299€~~
4.799€

Uma Lambretta. Uma oportunidade.
Inúmeras histórias.

ATREVE-TE



Campanha promocional válida até dia 30 de setembro de 2025, para vários modelos selecionados Lambretta. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar o concessionário oficial Lambretta.



Lambretta
GET REAL GO REAL

LAMBRETTASCOOTERS.PT



Lambretta Portugal



lambretta.pt

Offroad Center Bianchi Prata, no Carregado, recebe o Honda Off-Road Day

VAI SER NO DIA 20 DE SETEMBRO QUE SE REALIZA UMA CELEBRAÇÃO ÚNICA DA PAIXÃO PELAS MOTOS HONDA.

O OFFROAD Center Bianchi Prata, no Carregado, recebe, a 20 de setembro, o Honda Off-Road Day. Este evento foi pensado para todos os entusiastas da marca, desde os mais experientes aos mais jovens, dos pilotos com licença desportiva aos amadores, e até para os nostálgicos das míticas motos clássicas.

As inscrições são limitadas; abrem dia 30 de julho e encerram dia 30 de agosto.

O que esperar?

O Honda Off-Road Day é uma experiência completa de convívio, adrenalina e espírito competitivo, num ambiente descontraído, mas cheio de emoção:

- Competição acessível a todos, com uma especial cronometrada onde cada participante terá 4 tentativas para dar o seu melhor tempo;
- A classificação será feita pela soma dos 2 melhores tempos, incentivando consistência e diversão;
- Prémios para os 3 primeiros classificados de cada categoria;
- Um almoço tradicional com porco no espeto, para recuperar energias e fortalecer amizades.

Categorias para todos

Pilotos - Participantes com licença desportiva

Amadores - Dos 16 aos 45 anos, sem licença

Amadores Veteranos - Mais de 45 anos, sem licença

Amadores Juvenis - Dos 12 aos 15 anos

Amadores Iniciados - Dos 5 aos 11 anos

Clássicas - Motos anteriores ao ano 2000

Participantes Femininas - As senhoras inscrever-se-ão como Participantes Femininas e competirão integradas



na respectiva categoria de idade ou licença (por exemplo, Amadoras, Veteranas, etc.). Será atribuído um prémio especial às 3 primeiras classificadas para premiar o seu desempenho ao longo do Honda Off-Road Day.

Programa do Dia

- 09h00 - Receção dos participantes
- 10h00 - Briefing geral
- 10h30 - Treinos livres (20 minutos por classe)
- 12h30 - Almoço (Porco no espeto + bebidas)
- 14h00 - Início da competição
- 17h00 - Entrega de prémios
- 17h30 - Encerramento do evento

O que está incluído?

A Honda Portugal assume a maior parte dos custos do evento, oferecendo uma experiência de qualidade com uma comparticipação simbólica de 20 euros dos participantes, que garante:

- Acesso às pistas e instalações do Offroad Center Bianchi Prata
- Sistema de cronometragem oficial
- Camisola de corrida exclusiva Honda Off-Road Day
- 3 Prémios por categoria
- Seguros de acidentes pessoais e responsabilidade civil
- Ambulância com dois enfermeiros
- Catering de porco no espeto
- Duas bebidas (sem álcool) incluídas por participante

Traga a sua moto, convoque os amigos e venha partilhar a pista, a mesa e muitas histórias com outros apaixonados pelo mundo Off-Road.

Para efetuar a inscrição deve clicar [AQUI](#). //



ZERO É
SEMPRE
ZERO



AK 550 PREMIUM | PRVP 10.990€

**0% JUROS | 0% ENTRADA | 60 MESES | TAEG 2,1%
PRESTAÇÃO 183,17€ | VALOR FINANCIADO 10.990€**

Exemplo para um contrato de crédito da AK 550 Premium a 60 meses. PRVP de 10.990,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 10.990,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 183,17 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 11.558,62 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 193,42 €. Campanha válida até 30/09/2025. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. registado no Banco de Portugal sob o nº 0800. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. Preço de Referência de Venda ao Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor. O PRVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco superior a 125 cc, não acumulável com outras campanhas em vigor.





Michelin mantém solidez financeira e reforça apostas estratégicas

A MICHELIN REPORTOU UM RESULTADO OPERACIONAL DE 1,5 MIL MILHÕES DE EUROS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2025, IMPULSIONADO POR UMA FORTE GESTÃO DE PREÇOS E MIX DE PRODUTOS. APESAR DA QUEDA GLOBAL NOS VOLUMES DE PNEUS, O SEGMENTO DE TURISMO, COMERCIAIS LIGEIOS E DUAS RODAS (SR1) DEMONSTROU RESILIÊNCIA, COM A MARCA A REFORÇAR A SUA OFERTA E PRESENÇA NO MERCADO.

NUM CENÁRIO de incerteza económica global, o Grupo Michelin apresentou os seus resultados financeiros do primeiro semestre de 2025, em nota enviada à imprensa. As vendas atingiram os 13 mil milhões de euros, uma ligeira contração de 3,4%, e os volumes de pneus caíram 6,1%, principalmente devido à quebra nos equipamentos de origem (OE) em mercados como camiões, agricultura e infraestruturas. Contudo, o segmento de substituição manteve-se estável face a 2024 (-1%).

O resultado operacional dos setores fixou-se em 1,5 mil milhões de euros, com uma margem de 11,3% a taxas de câmbio constantes, refletindo a abordagem da marca focada no valor. A Michelin conseguiu reforçar a sua posição em mercados e setores estratégicos, impulsionada por um plano de produtos amplamente renovado.

Destaque para o segmento das duas rodas:

O segmento de Turismo, Comerciais Ligeiros e Duas Rodas (SR1) registou uma margem operacional saudável

de 12,2%. Apesar da diminuição dos volumes de equipamentos de origem, este setor foi impulsionado por uma significativa melhoria no mix de vendas. Os pneus para jantes de 18 polegadas ou superiores, que denotam um crescimento de 4 pontos, representam agora 68% das vendas de pneus de turismo da marca Michelin.

A ofensiva de produto da Michelin neste segmento inclui a renovação das gamas MICHELIN Primacy e MICHELIN CrossClimate, bem como o lançamento do inovador MICHELIN CrossClimate3 Sport, que visa inaugurar um novo nicho de mercado.

Florent Menegaux, presidente do Grupo Michelin, sublinhou a resiliência da empresa: "Os fundamentos do Grupo são ativos decisivos neste período instável e altamente imprevisível. Permitem-nos dirigir as nossas operações com a maior precisão possível, e adaptarmo-nos ao máximo às turbulências". O Grupo mantém os seus objetivos financeiros para 2025, apostando na sua solidez e nas soluções diferenciadoras para navegar no contexto global. //

ESPÍRITO RETRO.
PERFORMANCE DE
NOVA GERAÇÃO.



GSX-8T

GSX-8TT



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Fábrica da Moto Guzzi transforma-se para o futuro

A FÁBRICA DA MOTO GUZZI EM MANDELLO DEL LARIO, LENDÁRIO BERÇO DA MARCA ITALIANA, ESTÁ A PASSAR POR UMA TRANSFORMAÇÃO RADICAL.

COM a conclusão prevista para setembro de 2026, a remodelação visa modernizar a produção e honrar o legado centenário da empresa, combinando tecnologia de ponta com espaços interativos para os visitantes.

O projeto, que estará pronto a tempo do festival "Guzzi Days", de 11 a 14 de setembro, vai introduzir tecnologia de produção de última geração, mas a fábrica continuará a ser o local onde os modelos da marca são produzidos, tal como acontece desde os anos 20. O novo layout inclui um café, espaços para eventos e até uma área de observação que vai permitir aos visitantes ver a linha de produção de motores.

A arquitetura da nova fábrica presta homenagem ao design icónico da Moto Guzzi. Grandes divisórias metálicas nas paredes exteriores, por exemplo, foram concebidas para imitar as grelhas de refrigeração dos motores V-twin transversais, uma assinatura da marca. Além disso, a eficiência será reforçada com um novo sistema de transporte automatizado entre edifícios e a instalação de ferramentas completamente novas

nas áreas de montagem de motores e na linha de montagem final.

Esta renovação profunda demonstra o compromisso da Moto Guzzi em continuar a produzir motos de alta qualidade, ao mesmo tempo que se prepara para um futuro arrojado, combinando tradição, inovação e o espírito de comunidade que a caracteriza. //



Moto de Michael Schumacher vendida em leilão por quase 65 mil euros

A HONDA CBR1000RR FIREBLADE QUE PERTENCEU A MICHAEL SCHUMACHER ENCONTROU NOVO DONO POR 64.800 EUROS, QUASE O DOBRO DO VALOR INICIALMENTE PREVISTO PELA LEILOEIRA RM SOTHEBY'S.

O EXEMPLAR em causa, identificado com o número 77 nas carenagens, foi preparado pela Holzhauer Racing Performance (HRP) a pedido do heptacampeão de Fórmula 1.

Apesar de nunca ter sido utilizada em provas oficiais, a moto foi conduzida pelo piloto alemão em treinos privados e track days, o que lhe conferiu um valor simbólico muito além da máquina em si.

Recorde-se que Schumacher alimentou uma relação próxima com o motociclismo, chegando mesmo a alinhar no campeonato alemão IDM, onde conquistou um pódio no circuito Pannónia-Ring, na Hungria, durante a pausa que fez na F1.

A Sotheby's tinha apontado uma estimativa de venda entre 25 mil e 35 mil euros, mas a procura por peças ligadas ao piloto fez disparar o preço final.

O resultado contrasta com outro leilão recente, em

2023, quando quatro capacetes usados por Schumacher renderam pouco mais de 40 mil euros no total, abaixo das expectativas da casa de leilões.

Resta agora saber se esta Fireblade única será exibida apenas como peça de coleção ou se o novo proprietário lhe dará novamente vida em pista. //





40 anos DE ALTA PERFORMANCE



» [Galeria de fotos aqui](#)

Em celebração do 40.º aniversário da icónica gama GSX-R, a Suzuki lança uma versão renovada da sua supersport topo de gama a GSX-R1000R 2025.

Herdando décadas de inovação e espírito competitivo, contando com 15 títulos do FIM Endurance World Championship, a nova Suzuki GSX-R1000R 2025 chega com melhorias cruciais para enfrentar os desafios das normas Euro 5+, sem comprometer a performance que a tornou campeã mundial.

“Designed to Perform, Built to Thrill” é o lema da nova geração resume bem o ADN que molda esta máquina.

O coração da GSX-R1000R continua a ser o motor tetra-cilíndrico de 999,8cc., capaz de debitar 195cv e 110Nm de binário. Graças ao sistema SR-VVT (Suzuki Racing Variable Valve Timing) a entrega de potência é vigorosa e precisa, tanto em pista quanto na estrada. Um sistema centrífugo, extremamente simples, ajusta a temporização das válvulas de admissão, otimizando o binário em baixos regimes e a potência em altas rotações.

ACRESCE A ISSO UMA SÉRIE DE INOVAÇÕES:

Válvulas de titânio leves e resistentes e pistões mais leves permitem atingir as 14.500rpm, para extrair o máximo desempenho. Injetores S-TFI reposicionados melhoram a atomização do combustível e a eficiência da combustão, com injetores primários de 8 furos. Cambota e cárter reforçados suportam melhor as cargas mecânicas

elevadas, aumentando a fiabilidade em uso extremo.

O circuito de refrigeração na cabeça do motor da GSX-R1000R foi concebido para otimizar o fluxo do líquido refrigerante e a eficiência na transferência de calor. A forma interna suave permite que o líquido circule mais rapidamente e elimina zonas onde este poderia estagnar. É tão eficaz que o motor necessita de menos líquido refrigerante, o que também contribui para reduzir o peso total.

O radiador curvo de alta eficiência, equipado com duas ventoinhas eléctricas, também oferece um desempenho excelente na refrigeração, adoptando uma estrutura mais compacta que melhora a aerodinâmica e o aproveitamento térmico da moto.

Uma linha de escape 4-2-1 redesenhada também ajuda a reduzir o peso total como o silenciador de titânio escovado, mais compacto (de 8,3L para 5,5L), com catalisador de maior capacidade para cumprir normas Euro 5+ sem sacrificar o desempenho.

Por seu lado o Suzuki Intelligent Ride System oferece uma experiência de condução personalizável, com 3 modos seleccionáveis que ajustam a entrega de potência à necessidade do momento: Active, para pura performance, Basic para uma utilização polivalente e Comfort para uma condução descontraída e relaxante.

Incorpora controlo de tração Smart TLR com 10 níveis, Quick Shifter bidireccional com função de blipping automático, Launch Control e ABS





em curva graças a uma unidade de medição de inércia. A embraiagem assistida e deslizante oferece segurança acrescida e proporciona uma manete de accionamento mais leve.

Compacto, leve e rígido, o quadro em alumínio de dupla trave (twin-spar) foi concebido para oferecer uma condução ágil e uma excelente capacidade de aderência à estrada. Reforçado em ambos os lados, o robusto braço oscilante em alumínio contribui para essa estabilidade, garantindo a resistência necessária para suportar os desafios de uma condução desportiva, seja em estrada ou em pista.

Um amortecedor de direcção controlado electronicamente ajusta automaticamente o nível de amortecimento consoante a velocidade, aumentando o amortecimento a altas velocidades, para maior estabilidade, e reduzindo a resistência a baixas velocidades, permitindo uma manobrabilidade mais ágil. O resultado é um equilíbrio perfeito entre precisão e agilidade, tanto nas zonas rápidas como nas secções mais lentas do traçado.

Relativamente à travagem, a GSX-R1000R utiliza na frente maxilas monobloco Brembo de montagem radial, cada uma equipada com quatro pistões opostos de $\varnothing 32$ mm que actuam sobre um disco flutuante de $\varnothing 320$ mm, garantindo uma potência de travagem robusta. Na roda traseira, encontramos um único disco e maxila hidráulica simples.

Além disso, o módulo ABS foi substituído pela versão mais recente da Astemo, agora mais compacta e leve, representando uma redução de peso de 51g face ao modelo anterior. Por falar no peso, a nova Suzuki GSX-R1000R tem um peso em ordem de marcha declarado de 203kg.

As jantes de seis raios em alumínio fundido, de baixo peso, favorecem a agilidade e o desempenho dinâmico. Estão equipadas com pneus radiais Bridgestone BATTLAX RACING STREET RS11 de última geração com medidas 120/70ZR17M/C (58W) à frente e 190/55ZR17M/C (75W) atrás.

A aerodinâmica foi minuciosamente desenvolvida em túnel de vento para proporcionar estabilidade e “downforce” com recurso a winglets opcionais em carbono, inspirados nas corridas de resistência como as 8 Horas de Suzuka, gerando carga sobre a roda dianteira sem comprometer a agilidade, aumentando a estabilidade em aceleração e travagem a alta velocidade.

O design foi validado em ambiente de competição, garantindo que cada curva e aresta da moto contribui para redução de turbulência e melhoria da eficiência energética.

Apresentando um perfil mais estreito e agressivo, a carenagem frontal foi redesenhada para reduzir a resistência ao ar e facilitar o encaixe do piloto em posição de ataque. A carenagem inferior envolvente canaliza o ar de forma eficiente para o sistema de escape e componentes térmicos, ajudando na refrigeração e na redução de turbulência.

Na frente, faróis LED empilhados verticalmente, integrados de forma compacta, melhoram a penetração aerodinâmica e reforçam o visual moderno, a par com as entradas de ar para o Suzuki Ram Air Direct (SRAD), que canalizam o fluxo diretamente para a caixa de ar, aumentando a pressão interna na admissão, aumentando a eficiência do motor em altas velocidades.

O depósito de combustível redesenhado, com capacidade para 16 litros, facilita o posicionamento do piloto em linha reta e melhora a ergonomia durante acelerações intensas

O painel LCD multifunções, iluminação LED e bateria de lítio HY P-series reforçam o apelo moderno, enquanto winglets ou asas opcionais em carbono adicionam agressividade estética.

Visualmente, a GSX-R1000R 2025 homenageia o legado GSX-R com esquemas de cores comemorativos e grafismos exclusivos do 40.º aniversário.

Não havendo ainda confirmação de preços e disponibilidade para o nosso país, a nova Suzuki vai estar disponível em três esquemas cromáticos:

Azul 40th – uma homenagem à GSX-R 750 de 1986;

Vermelho 40th – uma referência à moto de Kevin Schwantz de 1993;

Amarelo 40th – uma alusão à equipa Alstare de 2005 e ao seu piloto Troy Corser.

Cada decoração apresenta logotipos comemorativos no depósito de combustível, nas carenagens, na chave e até mesmo na ponteira de escape em titânio. No assento, o logotipo GSX-R destaca-se em relevo. //





A mais recente criação DA LORD DRAKE KUSTOMS

A BMW R NineT tem sido alvo de frequentes customizações, sendo que esta da Lord Drake Kustoms para hipermotard é verdadeiramente impactante, fazendo dela uma moto única.

Os modelos BMW R nineT são o símbolo da paixão e inovação ao longo de mais de 90 anos de construção de motos, sempre com o motor de arquitetura boxer. Cada R nineT tem uma personalidade própria: da R nineT clássica e da R nineT Pure minimalista à inconformada R nineT Scrambler e à exuberante R nineT Urban G/S.

Além disso, todas oferecem uma ampla margem de personalização e foi nessa lógica que a empresa especializada em customizações Lord Drake Kustoms criou a sua 9T Hypermotard, mostrando o seu espírito criativo e a capacidade de levar a personalização a um novo nível.

O resultado é verdadeiramente impressionante. A 9T Hypermotard combina o aspeto premium e a engenharia alemã da BMW com uma estética agressiva e desportiva, em que tudo foi pensado ao mais ínfimo pormenor, incluindo a posição de condução. O subquadro foi redesenhado tal como o escape, a carenagem e o guarda-lamas dianteiros.

As novas regulações na suspensão dianteira e a substituição do amortecedor traseiro por um Ohlins, conferem a esta moto um novo ADN, acompanhado da personalidade única de uma R nineT.

Em termos estéticos os tons branco-pérola, preto e laranja conferem-lhe dinamismo e vivacidade, enquanto os detalhes em carbono (spoiler, protetores de mãos, entrada de ar) e os acabamentos artesanais

reforçam a qualidade do trabalho final, com destaque para o assento monolugar, estofado a alcantara, pespontado com linhas de cor laranja.

Não se trata apenas de uma transformação visual. A moto recebeu várias melhorias técnicas que elevaram o seu desempenho dinâmico. Os travões Brembo padrão garantem elevada potência de travagem, o sistema de escape otimizado com uma ponteira de escape Supertrapp oferece um som mais agressivo e a ergonomia foi refinada para oferecer diversão extrema, tanto em estradas de montanha como em deslocações urbanas.

O resultado é que a 9T Hypermotard é muito mais que um exercício de estilo. Na prática, é uma moto pronta a utilizar.

Refere Fran Manen, fundador da Lord Drake Kustoms, a respeito desta arriscada criação:

Queríamos demonstrar que a BMW R NineT também poderia ser transformada numa hypermotard sem perder a sua essência original. O resultado foi espetacular e acreditamos que irá definir uma tendência.

Com a 9T Hypermotard, a Lord Drake Kustoms, que tem os seus centros criativos em Málaga e em Miami, não pretende somente apresentar uma moto única. O seu objetivo é mais ambicioso: marcar um ponto de viragem na história das transformações da BMW R NineT. Uma criação exclusiva, ousada e cheia de personalidade, que se pretende destacar como um marco no mundo da personalização internacional. //



APRESENTAÇÃO *DUCATI DESMO450 MX*



ADN DE COMPETIÇÃO

A aguardada Ducati Desmo450 MX, moto de motocross vencedora e desenvolvida em competição, inicia agora a sua distribuição global, com as primeiras unidades a chegarem aos concessionários europeus. Este marco celebra a transferência direta da tecnologia das pistas de corrida de Borgo Panigale para as mãos dos entusiastas, prometendo levar o desempenho desmodrómico aos trilhos e circuitos de motocross.

A filosofia de "desenvolvimento em pista para a estrada" da Ducati ganhou uma nova dimensão com a chegada da Desmo450 MX aos concessionários. Apresentada no evento Ducati World Première 2026, esta máquina de motocross, nascida sob o lema da competição, está a ser entregue aos distribuidores europeus. Para mais informações sobre o mercado português contacte um concessionário Ducati.

Para assinalar este momento significativo, a Ducati lançou um vídeo (disponível mais abaixo) que desvenda o meticuloso processo de construção da Desmo450 MX na sua fábrica em Borgo Panigale. O vídeo documenta cada etapa da produção, desde a montagem do motor desmodrómico e do chassis, até ao primeiro arranque e às rigorosas verificações finais realizadas pelo departamento de Acabamento e Aprovação Estética, garantindo a qualidade e performance que caracterizam a marca.

Os primeiros proprietários da Desmo450 MX já estão a receber as suas motos, prontos para usufruir o fruto do trabalho árduo dos engenheiros e pilotos de desenvolvimento. A Ducati mantém-se fiel à sua tradição de testar soluções e tecnologias nas pistas mais exigentes para, posteriormente, as integrar nas suas motos de produção, visando sempre melhorar as capacidades de pilotagem de amadores e profissionais.

A Desmo450 MX já provou o seu valor em competição, vencendo, na estreia, o título italiano

Prestige MX1 com Alessandro Lupino. Atualmente, a moto compete no Campeonato do Mundo de MXGP pelas mãos de Jeremy Seewer e Mattia Guadagnini, com um registo positivo de dois pódios, demonstrando a potência e eficiência do seu motor desmodrómico e do projeto global. O nove vezes campeão mundial Tony Cairoli, figura instrumental no desenvolvimento da Desmo450 MX, participou em duas rondas do US Pro Motocross, em Redbud e Spring Creek, estabelecendo as bases para a futura parceria da Ducati com a Troy Lee Design nos campeonatos americanos.

Para os entusiastas que desejam personalizar a sua nova Desmo450 MX e aproximá-la das especificações dos modelos oficiais, a Ducati oferece uma vasta gama de acessórios Ducati Performance. Através da secção "Configurador" no site oficial da Ducati, é possível selecionar componentes de alto desempenho como cubos de rodas, mesas de direção, escape completo Akrapovič em titânio e pinças de travão Brembo Racing.

Para completar o visual de fábrica, o construtor de Borgo Panigale disponibiliza também uma coleção técnica desenvolvida em colaboração com a Drudi Performance. Esta oferta inclui um conjunto completo de camisola, calça, luvas e botas da Alpinestars, capacete Arai, colete à prova de vento, softshell e casaco de chuva Spidi, garantindo que os pilotos estejam equipados com o mesmo padrão de excelência das equipas oficiais. //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Verão

Verão é sinónimo de motos.

É certo que alguns motards circulam todo o ano — eu incluída — mas o verão carrega consigo uma aura diferente. Mesmo quando o calor abrasador ou o incómodo das estradas, pejudas de condutores cuja ousadia suplanta a destreza, nos tolhem o caminho ou, entre manobras mais ou menos arrojadas, nos exaltam e, inevitavelmente, nos arrancam uns impropérios que logo se desfazem, diluídos pelo calor do sol e pela brisa salgada do mar.

Verão também é nostalgia.

Cada quilómetro junto à costa liberta memórias: dos tempos em que perseguíamos os bailaricos de verão nas pequenas — mas indomáveis — cinquentinhas, que ninguém sabia bem como conseguiam atingir os cem à hora, voando de festa em festa em busca do spot perfeito.

As cinquentinhas eram sinónimo de liberdade, de aventura. Alimentavam sonhos de viagens até ao fim do mundo — ainda que o “fim do mundo” fosse, apenas, partir do meu profundo Alentejo até à praia fluvial das Minas de São Domingos. Ali, depois de um dia inteiro de mergulhos e sol, entre copos de imperial e escaldões, discutíamos qual era a melhor máquina: a mais veloz, a mais bonita ou, simplesmente, a que pegava à primeira.

Os dias corriam entre praias, música de verão, festas de aldeia e as cinquentinhas que, a cada kickada, se lançavam Alentejo fora, debaixo do calor intenso, em direção a qualquer lugar onde houvesse música e amigos — com uma corrida improvisada pelo meio, invariavelmente a cem à hora.

Hoje, o verão mantém a sua magia.

A única coisa que se perdeu foi o kick que já não está lá. De resto, continuo a arrancar para o arraial, para a praia ou para o mais requintado sunset, sempre com o mesmo espírito, rumo ao encontro de amigos, do mar e da música.

A moto já não berra como outrora, não leva óleo misturado na gasolina, não deixa o casaco da Chevignon impregnado de fumo. Mas, como antes, corre a cem à hora pelo verão fora, à procura do melhor spot partilhado com os amigos.

Os temas também mudaram pouco. Afinal, depois de tantos anos, continuamos a sonhar e a

discutir qual é a que anda mais, a mais bonita, a que pega à primeira... e, agora que as costas já não são as mesmas, também a mais confortável.

Um verão sem motos não tem melanina: falta-lhe o sangue a ferver, o coração em sobressalto, a vibração da estrada e as acesas discussões, por entre gargalhadas e provocações, sobre a melhor máquina. //



VERSYS 650

NÃO DEIXES NADA PARA TRÁS



Kawasaki

Oferta Pack Travel Shad

PRVP DESDE

8.870€



Malas laterais Shad
SH38X Carbon
(inclui suportes)



Encosto para
passageiro duplo
(inclui suportes)



Topcase Shad
SH58X Carbon
(inclui suporte)

Oferta de pack no valor de 1.085€

Campanha válida até ruptura de stock. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

*PRVP - Preço de Referência de Venda a Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respectivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

ATÉ AO FIM do mundo



BMW R1300 RT

Não há muitas motos que permitam fazer grandes viagens, com passageiro e bagagem, cumprindo longas tiradas sucessivamente, garantindo proteção aerodinâmica capaz de enfrentar condições meteorológicas adversas, com conforto e um grande prazer de condução. Mas esta é uma dessas!

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

Antes de tudo, quero deixar claro, e quem me conhece sabe isso perfeitamente, que ao longo dos anos, em qualquer cenário de viagem de longa distância, uma “RT” tem sido sempre uma das motos que eu, sem qualquer dúvida, escolhia como parceira.

Não tendo tido qualquer contacto com a R100RT dos finais dos anos 70, cujo boxer era exclusivamente refrigerado a ar, nem com as versões 1100 e 1150, estas já com refrigeração mista por ar e óleo e ambas com apenas duas válvulas por cilindro, o meu primeiro contacto com as RT (Reise Tourer, que é como quem diz viajante de turismo) teve lugar em 2008, já com a renovada versão R1200RT, de 4 válvulas (2 por cilindro) igualmente refrigerada a ar e óleo. Lembro-me também do grande avanço que surgiu em 2010, quando a RT recebeu o novo motor boxer com dupla árvore de cames e 8 válvulas (4 por cilindro), derivado da unidade motriz que fez sucesso na mítica HP2 Sport, e que ainda hoje é utilizado nas novas R12 e anteriormente nas R nineT, e que, não apenas na minha opinião, é o motor que melhor define o espírito dos boxer bávaros, devolvendo em puro prazer de

condução cada enrolar de punho. Prova que nem só de potência vive um motociclista. Mas adiante!

Em 2019 as RT receberam o primeiro motor com refrigeração por líquido, usando a denominação R1250, já com o boxer bicilíndrico literalmente virado ao contrário, pelo que o escape aparece do lado direito, em vez de no lado esquerdo como nas versões anteriores. Mas a que me ficou bem marcada na memória foi a versão retocada de 2021, dotada com a mais recente inovação tecnológica do mundo das motos: o Cruise Control Adaptativo, fruto da integração de radar, disponível como acessório de fábrica, e com o imponente painel TFT de 10,25” com navegação integrada.

Pensava eu então que as RT tinham atingido o topo da sua carreira, e que seria muito difícil conseguir melhorar. Estava enganado! Ou talvez não! E claro que vou explicar:

A RT foi sempre caracterizada pela facilidade de condução, pela tolerância que proporcionava, pela postura que mantinha em caso de excesso, graças à sua grande estabilidade, quase inabalável! Não era uma moto muito rápida, mas permitia fazer rapidamente grandes viagens. Contrastando com o seu grande volume, a grande agilidade em manobra





*"A NOVA BMW R 1300 RT APRESENTA UM **DESIGN MAIS DEPURADO**, RETILÍNEO E MENOS REQUINTADO, COM UM DEPÓSITO MAIS PLANO"*

e a relativa facilidade com que bailava de curva em curva, faziam dela uma verdadeira benção para os motociclistas que pretendiam uma moto polivalente, que tanto permitisse uma utilização diária ou partir para grandes viagens, com passageiro e muita bagagem.

A versão de 2021 também se demarcava com uma estética luxuosa, requintada, potenciada pelo elevado nível de acessorização e ajudas eletrónicas à condução. Era uma verdadeira *gentleman's bike*, composta na atitude, regrada na resposta, com potência mais do que suficiente e, sobretudo, capaz de ir a qualquer lugar.

Mas chega de história. Até porque a nova Reise Tourer é uma moto completamente nova, bastante diferente da versão anterior.

A nova BMW R 1300 RT apresenta um design mais depurado, retilíneo e menos requintado, com um depósito mais plano e uma carenagem frontal redesenhada, que reduz o volume visual de tal forma que, quando aos seus comandos, parece uma moto muito mais pequena, até porque o triângulo ergonómico formado entre o guiador, poisa-pés e

assento, foi puxado mais para a frente, com o guiador sendo agora mais largo, resultando numa posição de condução mais reativa.

As carenagens foram otimizadas aerodinamicamente e melhoram o fluxo aerodinâmico, incluindo painéis basculantes laterais que oferecem proteção ajustável às condições meteorológicas, e que permitem maior ou menor canalização do ar para o condutor.

O pormenor do design foi ao ponto de criar defletores na parte inferior da carenagem para proteger os pés do motociclista, deixando-os mais secos e mais limpos em caso de chuva. Além disso, o substancial ecrã frontal com regulação elétrica em altura, também proporciona uma proteção realmente à prova de intempérie!

Quando me sentei aos seus comandos pela primeira vez, já tinha a certeza que não ia encontrar apenas uma evolução da versão 1250. As suas irmãs R 1300, as GS e GS Adventure, que partilham a mesma base e que já tinha tido oportunidade de testar, tinham um comportamento tão diferente das suas respetivas versões anteriores que a RT não podia ser excepção.

O motor, agora com 1300cc e com o curso





1300 CC
145 CV
24 392 €

» Mais dados técnicos aqui



*"A SUA **MAIOR AGILIDADE E A ACELERAÇÃO** QUASE DESCONCERTANTE, COMPENSAM A FALTA DE BANDA SONORA, SEM AFETAR A CONFIANÇA"*

dos pistões ligeiramente encurtado, é capaz de rapidamente desenvolver 145cv às 7.750rpm a partir de um binário de 149 Nm, e consegue mover os 281kg de peso em ordem de marcha de forma realmente impressionante.

O quadro redesenhado, sendo declaradamente mais rígido, é responsável por sensações de condução mais puras e diretas, revelando-se mais reativo, mais preciso no desenho das trajetórias, mais incisivo na entrada em curva e mais nervoso sob aceleração ou travagem.

Em termos de assistência eletrónica à condução, a RT vem equipada com tudo o que a BMW Motorrad tem no seu arsenal, como unidade de medição de inércia, suspensão eletrónica, radar, farol adaptativo, malas com fechos elétricos automáticos, rádio e altofalantes e o já conhecido e invejável painel de instrumentos de 10 polegadas com integração de GPS. Um verdadeiro luxo, complementado por tentadores Packs de acessórios, que fazem com que, por exemplo, esta versão que pode ver nas fotos, Azul Ridge Mountain

metalizado, carregada de acessórios Option 719, tenha um P.V.P final de 35.652,69 Euros, à data deste teste.

Outro dos grandes argumentos desta RT é ter a caixa de velocidades automática, o sistema ASA. Calhou bem porque, 3 semanas antes, tinha feito uma escapadela de mais de 1000 quilómetros com passageiro e bagagem, numa Honda NT1100 com DCT, o sistema de embraiagem dupla que, apesar de uma filosofia diferente, também transforma a caixa de velocidades convencional numa caixa automática, e a comparação era inevitável. Efetivamente os sistemas resultam numa utilização semelhante. Apesar de ambos permitirem condução automática e mudar de relação de caixa a qualquer momento, ou optar por engrenar as diversas mudanças manualmente, na Honda o sistema recorre a patilhas no punho esquerdo, enquanto que na BMW se utiliza o pedal convencional. A Honda também disponibiliza um pedal, como opcional, mas infelizmente nunca tive oportunidade de o testar. No caso da BMW as







passagens de caixa ocorrem normalmente, como com qualquer quickshifter e, tal como no sistema DCT, quando se pára, a BMW fica com a primeira velocidade engrenada automaticamente. Na minha opinião, a vantagem da BMW, independentemente de se tornar mais natural, com as passagens de caixa perfeitamente identificadas, mesmo em modo automático, é que no arranque, sem a manete de embraiagem, a resposta do acelerador é muito mais suave e controlável do que no sistema DCT. Isto apesar de as mudanças entrarem de modo algo violento quando o regime do motor é mais elevado. Nisso o DCT é mais suave.



A caminho da sessão de fotos que ilustra este teste, desfrutei das primeiras curvas na Serra da Arrábida, numa manhã triste, enevoadada, para fugir do inevitável trânsito do mês de agosto, sobretudo numa zona de praias. No entanto, aquele nascer do dia, sem trânsito praticamente nenhum, entre o mar escondido na bruma e as montanhas mesmo ali ao lado, o traçado da N10 tornou-se num verdadeiro parque de diversões e emoções. A RT compensou-me em prazer e adrenalina aquilo que o dia ainda não conseguia proporcionar. O exemplar comportamento da ciclística, a contundente entrega de potência do motor, sobretudo em modo Dynamic



"O DESAFOGADO POSTO DE CONDUÇÃO DEIXA AINDA ASSIM MUITO ESPAÇO PARA O PASSAGEIRO DESFRUTAR DA VIAGEM, COM UM ENCOSTO CONFORTÁVEL, QUE TAL COMO O ASSENTO TAMBÉM É AQUECIDO"



Pro (a suspensão é afinada de acordo com o nível de potência), e a confiança proporcionada pelas ajudas eletrônicas, contribuíram para uma experiência que me vai ficar na memória, seguramente. O excelente desempenho do conjunto só peca pelo som do escape, sobretudo a baixas rotações, quando a sua sonoridade mais parece a de um motor diesel, deixando saudades da maravilhosa sonoridade das versões anteriores.

A sua maior agilidade e a aceleração quase desconcertante, compensam a falta de banda sonora, sem afetar a confiança que proporciona mesmo em pisos degradados ou estradas não asfaltadas. No entanto tornou-se mais desportiva e mais exigente na condução, o seu aspeto foi modernizado mas não numa perspetiva de luxo, antes de praticidade, o que de certa forma contrasta com as versões anteriores. Sinceramente não a acho bonita. Mas como costume dizer, sentado nela não a vejo!

Dias depois fiz-me à estrada, com a companhia e bagagem, primeiro um pouco por auto-estrada e depois por estradas nacionais, rumo à Beira Interior.

Nos percursos mais movimentados descobri a grande utilidade do Cruise Control Adaptativo, que permite ir confortavelmente atrás dos camiões, e nas filas de trânsito, a desfrutar a paisagem, e deixar a eletrónica fazer o seu trabalho. E com a caixa de velocidades em modo completamente automático,

parece quase magia ver o sistema a mudar as relações de caixa, de acordo com a velocidade. E mesmo que o veículo da frente trave e páre, a BMW faz tudo automaticamente, incluindo travar, até chegar a uma velocidade de aproximadamente 15km/h, momento em que a moto fica, não em ponto morto, mas como se estivesse com a manete da embraiagem apertada, com a 1ª relação engrenada, até que se páre, ou que o veículo da frente acelere, ou se enrole o punho direito novamente. O sistema também prevê que, ao desligar o motor, a primeira velocidade fique engrenada, em posição de estacionamento.

O desafogado posto de condução deixa ainda assim muito espaço para o passageiro desfrutar da viagem, com um encosto confortável, que tal como o assento também é aquecido e umas firmes pegadas para se agarrar quando o percurso é mais revirado, e satisfeito, luxuosamente até ao fim do mundo!

Eu podia continuar aqui a escrever mais sobre esta BMW R1300RT, porque realmente não me faltam material nem sensações, mas penso que dificilmente, por esta altura, alguém ainda esteja a ler. Por isso, se ainda está por aí é porque está interessado, pelo que o meu conselho é que se dirija a um concessionário da marca e faça um test ride. Garanto-lhe que vai encontrar muitos mais motivos para ficar ainda mais interessado! //

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert C5

Blusão RSW Mac

Jeans RSW Peter

Luvax RSW MSSL – 011

Botas TCX Blend 2 Waterproof



VERSATILIDADE *acrescida*



VOGE 625 DSX

A 625 DSX faz parte da mais recente oferta da Voge nas motos versáteis do segmento de média cilindrada e é a própria marca que a define como uma crossover.

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

A marca chinesa continua empenhada em oferecer aos motociclistas um leque de escolhas cada vez mais alargado, pelo que a nova 625 DSX se posiciona a meio caminho entre a popular e acessível 525 DSX e o topo da hierarquia representado pela 900 DSX.

Nos três modelos há um forte apelo à evasão e ao espírito de aventura, na estrada e fora dela, sendo que têm muito em comum, incluindo a marcante presença, algumas capacidades de sair do asfalto de forma mais dinâmica e o facto de todas optarem por um motor bicilíndrico paralelo.

De entre os muitos argumentos da 625 face à concorrência há um que salta imediatamente à vista e que joga nitidamente a seu favor, mais ainda se tivermos em linha de conta a elevada dotação de equipamento de série: é o preço de venda ao público de 6.592 euros, mais despesas.

No entanto a nova 625 DSX não vai ter vida fácil, seja pela concorrência das suas irmãs acima indicadas, seja pela profusão de modelos

concorrentes. Para complicar, quase todos oferecem um pouco mais de cilindrada, com a correspondente performance superior e vários são os que este ano, nomeadamente para cumprir a Euro 5+, aumentaram a cilindrada.

Contudo, como veremos de seguida, a 625 DSX tem outros elementos a seu favor para se tornar na escolha de motociclistas que procuram uma moto de perfil aventureiro, mas sem radicalismos, capaz de cumprir nas longas viagens, em cidade ou até fora do asfalto.

ARES DE FAMÍLIA

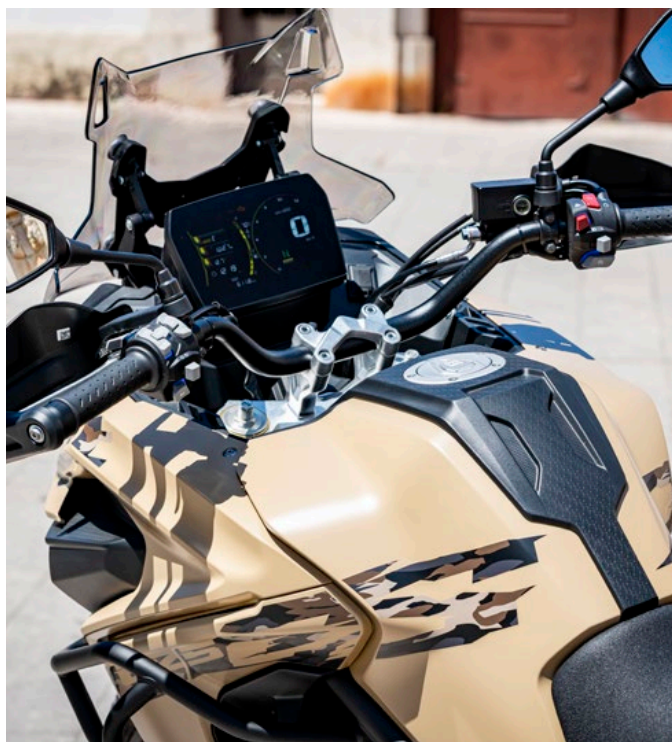
Esta DSX tem um desenho bastante consensual, marcada pela frente volumosa, pelo longo bico de pato, pela forquilha com bainhas douradas e de longo curso, uma jante raiada, tubeless, de cor negra com 19 polegadas, bem como dois faróis estilizados, luzes de presença cheias de requinte e ainda uns faróis de nevoeiro muito bem integrados. Para coroar esse belo trabalho estético destaque para o depósito de combustível em posição elevada, que faz a moto parecer ainda mais dinâmica.

As laterais seguem a mesma linha de estilo, bem



» Galeria de fotos aqui





*"DESTAQUE PARA O **DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL** EM POSIÇÃO ELEVADA, QUE FAZ A MOTO PARECER AINDA MAIS DINÂMICA."*

marcado e definido, com uns autocolantes a ajudar e realçado pelas tampas do motor pintadas. As proteções (crash bars) e a ponteira de escape em posição mais elevada dão o remate final, apesar de na 625 DSX as proteções da ponteira terem um acabamento a imitar o carbono, de gosto discutível.

A jante traseira, também raiada, negra e igualmente tubeless, é de 17 polegadas e dá um contributo importante para uma traseira harmoniosa, com destaque para o farol de bonita assinatura luminosa e da própria grelha porta-bagagens e apoio de mãos, instalados de série. Aliás, até a aquisição das 3 malas pode ser feita, neste momento, por um preço tentador de 998 euros, o que torna a DSX ainda mais completa e atrativa.

Resumindo, entre os 3 modelos há elementos estéticos que as aproximam, mas também muito é aquilo que as separa, e não apenas ao nível motor, com realce para o peso. A 525 DSX pesa, em ordem de marcha, próximo de 206 kg, a 900 DSX cerca de 230 kg e a 650 DSX 206 kg. Ou seja, a 625 acaba por ter um peso similar ao da irmã menor, algo que para

muitos potenciais compradores ajuda a fazer dela a versão mais equilibrada, até porque tem custos aceitáveis no IUC. Em 2025 a 525 paga 21,18 euros, a 900 uns elevados 138,15 euros e para a 650 o Fisco exige 63,62 euros!

Tudo somado, a 625 DSX promete bastante, as vendas já começaram e vão surgindo alguns exemplares a circular. Se a sua preferência for por uma moto de filosofia mais off-road, a marca oferece duas propostas mais adequadas: a 300 Rally, que é praticamente uma ligeira moto de enduro, e a 800 DS Rally que é uma proposta também mais vocacionada para aventuras mais longas, com previsão de chegada ao mercado já a partir de setembro.

MUITA TECNOLOGIA, EQUIPAMENTO E SIMPLICIDADE

Ainda que disponível em apenas duas cores: este atraente Amarelo (Desert Sand) e o Preto (Black Knight) a moto é toda ela um forte apelo aos sentidos e quando nos aproximamos dela isso fica ainda mais claro.



581 CC
63 CV
6 592 €

» Mais dados técnicos aqui





"NO ALCATRÃO, À MEDIDA QUE AUMENTAMOS A VELOCIDADE, PERCEBEMOS QUE A MOTO É MESMO **DESCOMPLICADA DE CONDUZIR**"

O assento do condutor, em dois elementos separados, está a apenas 835 mm do solo e é bastante confortável. A altura ao solo é de uns interessantes 220 mm e ainda tem o bónus de uma ampla e robusta proteção de cárter que, apesar de ampliar o ruído do motor, dá-nos mais confiança fora do asfalto.

A chave é física (não existe sistema mãos livres), mas tem uma particularidade muito útil: é retrátil, como devia ser em todas as motos! Os nossos bolsos e mochilas agradecem imenso, ocupando menos espaço e mitigando o risco de ficarem rotos por ação da chave!

Rodamos a chave da ignição e percebemos que o ecrã LCD em negativo, a cores e sensível à luz exterior, oferece imensa informação e de fácil compreensão, mesmo se a escolha das cores não seja, possivelmente, a mais harmoniosa.

Existem dois modos de condução: o Normal (surge por defeito) e o Sport, sendo que neste último se sente o motor mais cheio, com uma subida de rotação que nos entusiasma e alongando mais as

mudanças. Ou seja, para usar sempre que o nosso estado de alma pedir um pouco mais de emoção.

Comandos retro iluminados, sensor de pressão dos pneus, descanso central, manetes reguláveis, conectividade, navegação turn by turn, possibilidade de desligar o ABS e o Controlo de Tração (muito intrusivo) por botões dedicados, para-brisas regulável em duas posições (mesmo a mais elevada protege pouco), câmara onboard... está lá quase tudo! Até existe uma versão para condutores da categoria A2, com 35 kW/47,6 CV!

Faltam apenas dois elementos que podem ser muito relevantes, sobretudo para quem quiser fazer uma utilização regular da 625 DSX e até para viajar: punhos aquecidos e quick-shifter! Cruise control talvez já seja pedir demais, mas também se agradecia! Talvez quando for atualizada...

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Mesmo para as pessoas de menor estatura acaba por não ser complicado chegar com os pés ao chão. »

NOJAN

DESCUBRA O SOFISTICADO

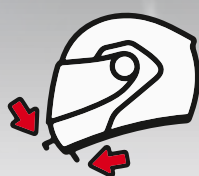
N120-1

O novo capacete modular flip-back que combina o que há de melhor em tecnologia, inovação e design.

QUEIXEIRA
ROTATIVA



📶
AÇÃO DUPLA



LPC
CONTROLO DO
POSICIONAMENTO DO FORRO



n-com
PRÉ-INSTALAÇÃO



DESCUBRA MAIS CORES



WWW.GOLDENBAT.PT



Para os meus 1,74 metros dá quase para assentar a totalidade dos pés, pelo que apesar de ser uma crossover vai ser acessível de série para muita gente, incluindo do sexo feminino.

Engrenamos a primeira e arrancamos suavemente. A embraiagem, deslizante, é muito suave e as mudanças entram com enorme facilidade e precisão, embora a caixa seja ruidosa, mas talvez melhore com o uso. Tudo acontece de forma natural, faltando apenas o quick shifter para maior diversão e comodidade.

A suspensão dianteira é uma forquilha invertida Kayaba de 41 mm, com um curso de 174 mm, regulável em pré-carga e extensão e permite um leque enorme de regulações, mas mesmo de origem cumpre e digere bem as irregularidades do terreno. Para um uso mais off-road há que jogar com as afinações.

**"UM PACOTE
BASTANTE
COMPLETO POR UM
PREÇO TENTADOR E
COM UMA ESTÉTICA
BEM CONSEGUIDA"**

Atrás temos um monoamortecedor completamente regulável com depósito separado, bielas e seu funcionamento também é adequado, sendo que o facto de ter imensas possibilidades de afinação é a garantia que o podemos ajustar para andar a solo, com passageiro, carga, off-road.

O motor bicilíndrico paralelo, com a cambota a 270° e 581 cc (designação 625 apenas por questões de marketing), debita uns saudáveis 64 cv, mas às 9.000 rpm. Já o valor do binário é de 57 Nm às 6.500 rpm, numa fase em que se sente o motor em pleno e a vibração ainda é bastante contida.

O escape é, passe o exagero, quase como se não estivesse lá! Ao contrário da 525 a ponteira tem apenas um orifício de saída e o resultado é bom para quem gosta mesmo de silêncio, mas quem apreciar algo mais sonoro talvez vá ficar um pouco »



desiludido.

No alcatrão, à medida que aumentamos a velocidade, percebemos que a moto é mesmo descomplicada de conduzir e a rigidez do quadro ajuda a uma condução atrevida, a que não são alheios os excelentes Metzeler Tourance ou um sistema de travagem muito forte. Aliás, os dois discos dianteiros de 298mm, com bombas Nissin, são mais que suficientes para parar a moto com segurança, e o disco traseiro de 240mm também não desilude.

Já numa condução de verdadeiro off-road a realidade é outra. Quem tiver alguma experiência vai desligar o ABS e o Controlo de Tração, mas se optar por uma condução mais agressiva e com obstáculos vai ter de se empenhar mais. A transmissão é longa, os pneus apenas suficientes e o peso sente-se bastante. Além disso, para condução de pé, o guiador está lá em baixo e falta apoio para os joelhos no depósito.

Ou seja, é possível fazer trilhos com esta moto, mas tendo presente que se for algo mais hard-core existem opções mais adequadas, sendo esta moto um cruzamento de espécies, com um forte pendor asfáltico.

Além disso, caso seja necessário aceder ao filtro de

ar, para limpeza mais frequente ou troca, o processo é algo moroso e implica remover o assento do condutor, bateria, caixa do filtro de ar e só depois acedemos ao filtro, que fica por baixo do depósito.

NOTAS FINAIS

Um pacote bastante completo por um preço tentador e com uma estética bem conseguida são o suficiente para fazer desta 625 DSX uma oferta apetitosa, a que acrescem os 5 anos de garantia ou os consumos muito equilibrados (homologado 3,8 litros) num cenário em que o depósito de 17,6 litros dá bem para 400 km.

Mesmo que a preços acessíveis, as revisões a cada 6.000 km ou um ano (a primeira deve ser logo feita aos 1.000 km) são um ponto menos positivo, até na perspetiva ambiental, além de que verificar as válvulas a cada 18.000 km também acaba por se tornar oneroso.

Tudo somado, a Voge 625 DSX não vem revolucionar o mercado, mas certamente que vai encantar muitos dos seus donos que vão ter nela uma fiel companheira, seja na cidade, em viagem ou até fora de estrada. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X. Life.Country

Blusão RSW N222

Luvas RSW MS019

Calças Ixon Summit 2

Botas Icon





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO



Rodeo RIDE

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 ST

A Pan America original pretende ser uma moto de aventura. A nova Panamerica ST é uma pura máquina de diversão! Fique a saber o que faz a diferença.

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





"ESTA **VERSÃO ST**, FOCADA NO ASFALTO, É A GRANDE NOVIDADE DA MARCA DE MILWAUKEE."

A Pan America 1250 ST é uma Harley-Davidson que representa o extremo oposto da imagem da marca. Sem qualquer resquício da herança cruiser e partindo de uma base aventureira, passou a ser uma "crossover" demoníaca, extremamente eficaz a proporcionar adrenalina ao mais alto nível! A versão Special, com a jante dianteira de 19 polegadas e pronta para a aventura mantém-se em catálogo, mas esta versão ST, focada no asfalto, é a grande novidade da marca de Milwaukee.

À partida as diferenças são mínimas, e quem olhar apenas para a ficha técnica pode ser levado a pensar que não há diferenças significativas. Mas há!

A roda dianteira de 17 polegadas e as jantes em alumínio fundido, a diferença mais visível deste

novo conjunto, melhoraram a agilidade. O guidão mais estreito, o guarda-lamas dianteiro rente à roda e a ausência de proteções de punhos, também revelam a apetência mais asfáltica do conjunto.

Menos evidentes são a suspensão de curso mais reduzido e o peso em ordem de marcha 12 quilos mais leve. A suspensão mais curta, mais firme e com menos 21mm de curso, proporciona, além de uma negligenciável redução da altura do assento ao solo, um melhor comportamento dinâmico, com maior estabilidade em curva e mais precisão na direção.

Depois de muitos quilómetros aos comandos da versão original, como uma participação no Lés-a-Lés de 2021, e mais umas quantas escapadelas prolongadas nas versões dos anos seguintes, já com quickshifter, foi um verdadeiro prazer e uma agradável surpresa rolar com esta Pan America ST.

Não que a versão normal seja menos



A rider wearing a black, white, and red racing suit and a matching helmet is riding a dark blue Honda CBR125R motorcycle. The motorcycle features red accents on the fairings and a large front headlight. The rider is leaning slightly forward, and the background shows a brick building and a clear blue sky.

1252 CC
150 CV
DESDE 20 900 €

» Mais dados técnicos aqui



"TRAVAGEM COMBINADA, SISTEMA DE CONTROLO DE DESCOLAGEM DAS RODAS (TANTO DA TRASEIRA NA TRAVAGEM COMO DA DIANTEIRA NA ACELERAÇÃO)"

interessante, tendo em conta o seu propósito, mas a maior agilidade desta versão ST transforma a condução em algo mais entusiasmante, é mais "ligada ao cérebro", mantendo trajetórias perfeitas mesmo em ângulos mais inclinados ou mais fechados. A travagem, que se revela também mais assertiva na mordida inicial, apesar de contar com o mesmo sistema de fricção, proporciona elevados níveis de confiança. O menor peso e a suspensão mais firme, além da geometria ligeiramente diferente, são responsáveis por potenciar substancialmente a agilidade e o desempenho do motor Revolution Max 1250, que apesar de na ficha técnica apresentar as mesmas especificações

da versão aventureira, parece mais regular, mais responsivo, mais linear e com uma tonalidade de escape ainda mais interessante, a fazer muito mais sentido numa boa estrada de montanha do que aos pulos em caminhos de cabras.

Apesar de não ter nenhum dado que o comprove, a caixa de velocidades da ST também me pareceu muito mais suave e precisa, o que eventualmente também justifica o melhor desempenho do quickshifter, que nas versões anteriores tinha algumas incongruências na sua resposta.

Assim, agora nesta configuração mais asfáltica e graças a um curso de suspensão de 170mm e aos 150cv de potência disponibilizados pelo seu







motor, a Pan America é uma moto que pode perfeitamente e sem preconceitos concorrer em termos de utilização com uma Suzuki GSX-S 1000GX, uma Kawasaki Versys 1100SE ou uma BMW S1000XR, seja em termos de prestações dinâmicas, de refinamento tecnológico ou de qualidade de construção, oferecendo um enorme potencial para grandes viagens, revelando-se rápida e confortável, sobretudo a solo e com pouca bagagem para quem quiser emoções fortes, mas que também pode perfeitamente transportar um passageiro com bastante conforto.

A sua posição de condução elevada, o desafogado posto de condução, a altura do assento ao solo mais favorável, mas sem perder a capacidade de enfrentar com relativa facilidade estradas de terra ou caminhos mais degradados, tornam esta “cross over” bastante apetecível para quem gosta de viajar sem se meter em grandes aventuras.

No entanto, e apesar da apetência mais estradista, a Pan America ST podia perfeitamente vir equipada com o mesmo ecrã pára-brisas da sua irmã aventureira e com proteções de punhos, ficando ainda mais adequada para longas



*"NUMA **ANÁLISE FINAL,**
CONFESSO QUE
FIQUEI SERIAMENTE
IMPRESSIONADO COM
AS CAPACIDADES DO
CONJUNTO"*

viagens, potenciadas pelo conforto a bordo e pela boa autonomia que o depósito de 21,2 litros oferece, tendo em conta um consumo que pouco varia dos 6,5 litros numa utilização “normal” (o fabricante indica valores de 5,7 l/100 km).

Com um preço a começar nos 20.900 €, dependendo do nível de acessorização, a Pan America ST vem equipada com um pacote eletrónico muito completo do qual se destacam a unidade de medição de inércia que confere ao ABS e ao Controlo de Tração um melhor desempenho, permitindo prolongar a travagem quase até ao apex da curva, e acelerar a fundo mal se veja a sua saída. Travagem combinada, sistema de controlo de descolagem das rodas (tanto da traseira na travagem como da dianteira na aceleração), sistema de travagem automática em subida, sistema de monitorização da pressão dos pneus e suspensão de ajuste eletrónico que conta com o sistema de rebaixamento automático na paragem. Isto sem esquecer o já quase inultrapassável emparelhamento do smartphone para aceder a chamadas, música e navegação, via aplicação da marca.

Só não consigo perceber porque é que a Harley ainda não ouviu a grande quantidade de

utilizadores que se queixam dos dígitos do painel de instrumentos serem demasiado pequenos, dificultando uma leitura rápida, apesar de este ser um ecrã TFT de 17 polegadas a cores e sensível ao toque.

Numa análise final, confesso que fiquei seriamente impressionado com as capacidades do conjunto. Permite andamentos muito rápidos, proporciona muita confiança a curvar, tem uma travagem muito acima da média e o motor satisfaz seja pela sua capacidade de nos impulsionar para a frente, como pela melodia do escape. A caixa de velocidades tem um acionamento preciso e, a par com o respetivo quickshifter, garante elevados níveis de diversão. Por seu lado, a suspensão responde perfeitamente às maiores exigências. Ergonomicamente muito bem desenhada, permite longos períodos de condução sem qualquer queixa. Esteticamente é diferente. Tem aquele ar de tubarão, predador e intimidante, que lhe assenta na perfeição. Conduzida com empenho, faz-nos sentir como que num rodeo, montados num animal feroz!

Se procura emoções fortes e uma imagem distinta, então sugiro-lhe que procure um concessionário da marca e agende um test-ride! //

EQUIPAMENTO

Capacete HJC I91

Casaco Ixon Ragnar

Jeans Peter RSW

Botas TCX Climatrek Surround GTX





Para o motociclista **URBANO**

A REV'IT! EXPANDIU A SUA LINHA DE VESTUÁRIO PARA MOTOCICLISMO COM AS NOVAS CALÇAS CHINO DEAN 2 TAPERED.

Este modelo, com um corte clássico e elegante, foi concebido para aliar o estilo casual do dia a dia à segurança e ao conforto essenciais para a condução, prometendo ser uma peça versátil no guarda-roupa de qualquer motociclista.

Inspiradas nas tradicionais calças chino, as Dean 2 Tapered destacam-se pelo seu design intemporal. Além dos bolsos clássicos frontais e traseiros, o modelo inclui um novo bolso frontal mais profundo, ideal para guardar o telemóvel de forma segura. Fabricadas com o resistente tecido CORDURA® Twill, estas calças oferecem uma elevada resistência à abrasão, sem comprometer o conforto.

A pensar na segurança, as calças possuem

uma faixa refletora oculta na bainha, que pode ser revelada para aumentar a visibilidade do motociclista em condições de pouca luz. Disponíveis em dois tons neutros – Tarmac (preto) e Sand (areia) – e nos tamanhos 28 a 38, as Chino Dean 2 Tapered são a escolha ideal para quem procura proteção, estilo e liberdade, quer seja para uma deslocação diária ou para uma aventura mais longa na estrada.

Com um PVP recomendado de 199,99 euros, a REV'IT! aposta num modelo que combina funcionalidade com um visual sofisticado.

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



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

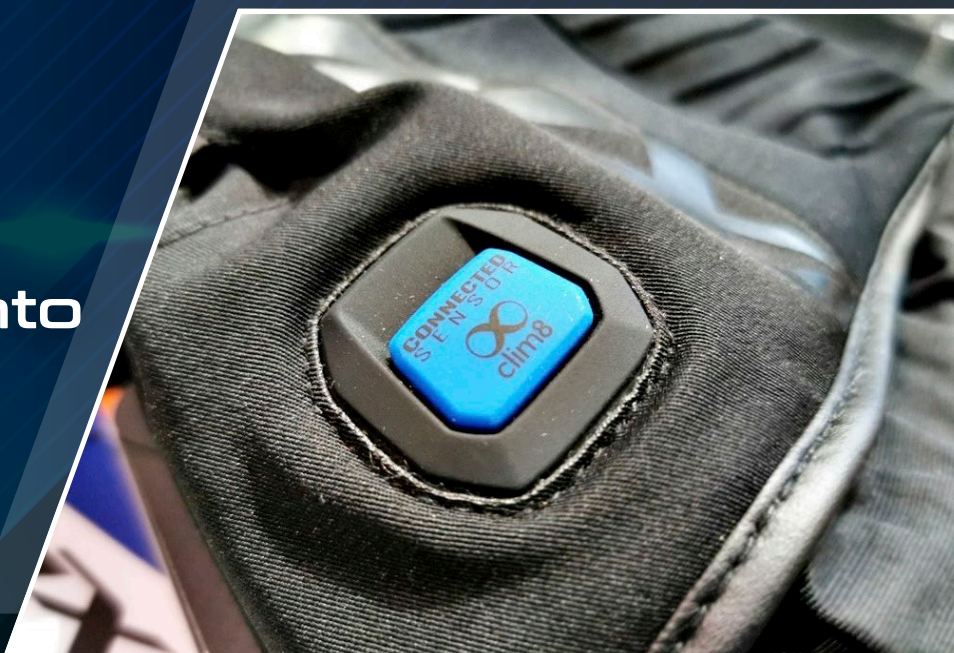


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Estilo RETRO E SUSTENTÁVEL

A REV'IT! APRESENTA O NOVO BLUSÃO PAYLOAD, UMA PEÇA QUE SE DESTACA NA SUA COLEÇÃO NINETY-FIVE CAPSULE PELA COMBINAÇÃO DE ESTILO URBANO, PROTEÇÃO E SUSTENTABILIDADE.

Com um design que se inspira no espírito das corridas dos anos 90, o Payload foi concebido para motociclistas que querem marcar a sua presença sem abdicar do conforto e da funcionalidade.

O blusão surge com uma estética arrojada e atitude máxima. Com cores vibrantes e detalhes de inspiração retro, apresenta estampados gráficos estratégicos no bolso do peito, costas e braço, incluindo o icónico ano 1995 e o logótipo Shield. Os reforços em material ripstop nos ombros e cotovelos não só aumentam a resistência da peça, como também criam um contraste sofisticado, elevando o seu design.

Além do estilo, o Payload não compromete no que toca ao conforto e à proteção. Equipado com isolamento térmico PrimaLoft® Gold, o blusão

oferece aquecimento premium para os dias mais frios. O capuz ajustável com cordão é uma característica funcional que o torna ideal para uso diário, quer seja em cima da moto ou a pé. A sua versatilidade e o design que se adapta a várias situações reforçam o seu carácter prático.

Disponível em duas combinações de cores (preto-vermelho e preto-azul) e nos tamanhos de S a 3XL, o Payload chega ao mercado com um preço de 179,99 euros. Este lançamento não é apenas uma afirmação de estilo, mas também um compromisso com o planeta, sendo produzido com materiais sustentáveis.

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

aprilia®

TUONO V4



APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be **a** racer

Campanha válida para os modelos E5 e limitada ao stock existente, de 08.04 a 01.10.2025

apriiaporugal.pt  



Nova opção MODULAR

A KAPPA LANÇOU O KV55, UM CAPACETE MODULAR QUE PROMETE SER O NOVO ALIADO DOS MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM UM EQUILÍBRIO PERFEITO ENTRE FUNCIONALIDADE E CONFORTO.

Concebido com um design moderno e materiais leves, o KV55 destaca-se como uma solução prática e segura para a condução urbana e para as viagens mais longas.

O capacete é fabricado em termoplástico e foi desenhado para maximizar a liberdade do motociclista. Equipado com uma viseira solar fumada integrada, permite uma adaptação rápida a diferentes condições de luminosidade, garantindo uma condução mais segura. Para um conforto térmico ideal, o sistema de ventilação inclui entradas de ar superiores e no queixo, complementadas por dois extratores traseiros

que asseguram um fluxo de ar constante.

Com um fecho micrométrico para um ajuste rápido e seguro, o KV55 está também preparado para a instalação de uma lente anti-embaciamento Pinlock® 70, vendida separadamente. O seu interior é totalmente removível e lavável, o que facilita a manutenção e garante a durabilidade e higiene da peça.

O capacete inclui ainda um para-vento removível, reforçando a sua versatilidade para diferentes climas e estilos de condução.

Pode obter mais informações nos pontos de venda habituais da marca. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

CB750 Hornet

Agite a colmeia



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Conforto E SEGURANÇA

A DUCATI LANÇOU UMA NOVA LINHA DE APPAREL TOURING PENSADA PARA MAXIMIZAR A EXPERIÊNCIA DE VIAGEM SOBRE DUAS RODAS, SEJA A SOLO OU A DOIS, MESMO NOS DIAS MAIS QUENTES. COM UM DESIGN SOFISTICADO E FOCADO NA PERFORMANCE, O CONJUNTO INTEGRA O BLUSÃO E CALÇAS TOUR SUMMER C1, O CAPACETE STRADA TOUR V5 E O COLETE COM AIRBAG DUCATI SMART AIR, OFERECENDO UMA COMBINAÇÃO INIGUALÁVEL DE PROTEÇÃO, ESTILO E FUNCIONALIDADE.

A pensar nos motociclistas que não dispensam a estrada durante o verão, a Ducati apresentou uma coleção de vestuário técnico que promete revolucionar as viagens. O novo apparel touring foi meticulosamente desenvolvido para combinar materiais avançados com o inconfundível estilo italiano, garantindo que o conforto e a segurança andem de mãos dadas com a paixão pela aventura.

TOUR SUMMER C1:

Ventilação e proteção

O conjunto Tour Summer C1, desenvolvido pela Spidi em exclusividade para a Ducati, é a resposta para as exigências da condução no verão. Disponível em versões masculina e feminina, tanto o blusão como as calças são concebidos com materiais respiráveis e resistentes à abrasão.

O blusão é fabricado em malha de poliéster e inserções de tecido Tenax elástico, promovendo uma ventilação generosa que mantém o corpo fresco, mesmo após longas horas de condução. A sua versatilidade é reforçada pela inclusão de uma membrana destacável H2out® - impermeável, corta-vento e respirável, que pode ser usada de forma independente para proteção contra chuva e vento. Em termos de segurança, integra proteções Warrior Lite nos ombros e cotovelos, com preparação para a inserção de uma proteção dorsal opcional. Detalhes práticos incluem punhos de neopreno, um bolso interior impermeável e um bolso traseiro para guardar a membrana, enquanto impressões refletoras



aumentam a visibilidade.

As calças Tour Summer C1, complemento ideal para o blusão, partilham a mesma filosofia de proteção e conforto. Com certificação CE, são fabricadas com tecidos respiráveis e resistentes, e incluem uma membrana H2out® laminada e selada a calor, que pode ser removida conforme as condições meteorológicas. Painéis de malha extensos garantem a dissipação do calor, e inserções elásticas estrategicamente colocadas asseguram flexibilidade e ergonomia, permitindo total liberdade de movimentos e compatibilidade até com botas de off-road. O fecho de ligação entre blusão e calças cria um conjunto coordenado e funcional.

CAPACETE STRADA TOUR V5:

Versatilidade para exploradores

Para os verdadeiros aventureiros, o capacete Strada Tour V5, uma criação Ducati baseada num modelo Arai e com gráficos exclusivos da Drudi Performance, é a escolha ideal. Projetado para motociclistas que alternam entre longas tiradas de asfalto e trilhos mais técnicos, este capacete versátil e de alto desempenho adapta-se a qualquer terreno e estilo de condução.

A sua proteção robusta é garantida pela calota exterior em Super Fibre Laminata (SFL) e pela calota »



interior em EPS de multidensidade. O sistema Hyper Ridge, com reforços na base, aumenta a resistência estrutural e melhora a estabilidade. Em situações de emergência, o sistema exclusivo de libertação permite a remoção rápida das almofadas da face e do protetor do pescoço, enquanto faixas refletoras aumentam a visibilidade noturna. O capacete Strada Tour V5 oferece diversas configurações de pala, viseira e goggles, com interiores Dry-Cool removíveis, laváveis e hipoalergénicos, e um sistema de ventilação avançado que assegura conforto térmico contínuo.

COLETE DUCATI SMART AIR:

Segurança inteligente em qualquer viagem

Complementando a linha apparel, a Ducati introduz o Smart Air, um colete de tecido com airbag integrado, desenvolvido em colaboração com a Dainese. Projetado para proporcionar tranquilidade em qualquer percurso, desde deslocações diárias a grandes aventuras, este colete garante proteção sem sacrificar a liberdade e o estilo.

O sistema D-air® integrado é totalmente autónomo e ativa-se em caso de queda, impacto ou colisão (mesmo com a moto parada), com um tempo de resposta máximo. O airbag patenteado, com estrutura de microfilamento, insufla de forma uniforme, oferecendo proteção de Nível 2 certificada no peito e nas costas - equivalente a sete protetores dorsais convencionais, mas com volume e peso significativamente reduzidos.

Com um design unissexo, ajuste justo e a capacidade de ser usado sobre ou sob qualquer blusão, o Ducati Smart Air é extremamente prático e compatível com diversos estilos de condução. Disponível em três tamanhos universalmente ajustáveis (XS a XXL), o sistema insuflável Road Shield 3X permite até três ativações através da simples substituição do cartucho. //

PREÇOS ELETRICOS

POUPA ATÉ 2.700€
DESCONTOS VMOTO ATÉ 1.200€

APOIO EXTRA FUNDO AMBIENTAL ATÉ 1.500€*



TC
125i

ANTES 5.499€
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 2.849€
AGORA 2.299€

Desconto
Direto: 550€

+

Apoio Fundo
Ambiental

POUPA ATÉ
1.700€*



F01

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



EQUIPAMENTO GARMIN ZUMO XT2 OU TREAD 2



Qual ESCOLHER?

SEJA EM ASFALTO OU FORA DELE, ESTES SÃO OS GPS'S MAIS PROCURADOS EM LOJA.



A Garmin apresenta duas soluções topo de gama para navegação em estrada e fora dela: o Zumo XT2, ideal para conduções por asfalto, e o Tread 2, focado em aventuras off-road, equipados com displays modernos de 6" e integração via app.

O Zumo XT2 é a escolha natural para quem roda maioritariamente em estradas e procura simplicidade e fiabilidade; este é o equipamento de navegação ideal para motos, com ecrã brilhante de 6", resistência todo-o-terreno, funcionalidades de planeamento de rotas, monitorização de grupo, e mapas globais pré-carregados.

Já o Tread 2 é ideal para exploradores fora-de-estrada, que valorizam perfis adaptados, mapas topo detalhados e funcionalidades como o Group Ride sem depender da existência ou não de rede.

Ambos estão disponíveis na Longitude 009. //





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 01.10.2025, limitada ao stock existente.



A nova geração DE TOP CASES EM ALUMÍNIO

A KAPPA APRESENTA A NOVA GAMA DE TOP CASES K'VOYAGER, DESENVOLVIDA A PENSAR NOS MOTOCICLISTAS QUE EXIGEM O MELHOR EM RESISTÊNCIA, VERSATILIDADE E ESTILO PARA VIAGENS DE AVENTURA OU TOURING.

Disponíveis em três capacidades - 42L, 48L e 58L - e com acabamentos em alumínio natural ou preto pintado, os modelos KVG420, KVG480 e KVG580 destacam-se pelo seu design funcional e construção robusta. Toda a gama conta com:

- Fixação MONOKEY®, compatível com todas as bases da mesma gama;
- Estrutura em alumínio com perfis, cantos e loops em tecnopolímero reforçado;
- Dobradiças em aço inoxidável;

- Alças metálicas integradas;
- Fecho de segurança com tampa contra poeiras;
- Resistência à água testada com caudal de 20 l/min.

Como é tradição na marca, todos os top cases K'Voyager são 100% MADE IN ITALY, reforçando o compromisso da Kappa com a qualidade, inovação e fiabilidade.

A gama já se encontra disponível para encomenda através da Lusomotos, distribuidor oficial em Portugal. //

CAISMOTOR

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



PIAGGIO®

Medley



PRÁTICA, DINÂMICA, LEVE ...
COM ESTILO!



Capacete PREMIADO

O CAPACETE DA NEXX CONSIDERADO MELHOR COMPRA 2025

O capacete X.LIFECOUNTRY foi distinguido com o prémio de "Melhor Compra" pela prestigiada revista britânica RIDE, alcançando uma impressionante pontuação de 33/40. Destacou-se pelo conforto, ajuste e ventilação, sendo descrito como "uma versão para estrada do X.WED3 da NEXX".

O capacete foi, ainda, elogiado pelo seu "ajuste" e "excelente campo de visão e baixo nível de ruído". Está disponível em duas versões de calota: X-PRO Carbon e X-MATRIX2 (fibra multicomposta).

Pode encontrar mais informações [AQUI](#). //



QJMOTOR

SRK125S



3.190€*

ATENÇÃO AO DETALHE

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



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



Visão ALARGADA

A COLEÇÃO DE 2025 ESTÁ, NESTE MOMENTO, DISPONÍVEL A PREÇOS EXCLUSIVOS.

Os Oakley Airbrake são referência no segmento de óculos de proteção para off-road. Com mais de uma década de confiança entre aventureiros, chegam este ano com uma coleção repleta de estilo e tecnologia avançada.

- Tecnologia de proteção: lentes Plutonite®, campo de visão amplo, estrutura leve e resistente;
- Praticidade no uso: trocas rápidas via Switchlock®, opções de lentes Prizm™ adaptáveis;
- Modelos em foco: destaque os modelos Chase Sexton (design assinatura) e Powertools MX (clássico, robusto).

Experiências de pilotos e utilizadores destacam a fiabilidade e conforto dos Airbrake, agora disponíveis a preços exclusivos na coleção 2025 - a oportunidade ideal para garantir proteção premium para as suas aventuras todo-o-terreno.

A promoção abrange os:

- Óculos OAKLEY Airbrake MX - Chase Sexton - Azul com lente Prizm Sapphire Iridium;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - Eli Tomac - Preto/

- Azul com lente Prizm Sapphire;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - BLACKOUT - Preto/Preto com lente Prizm Sapphire;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - Renaux Signature Prizm com lente Torch Iridium;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - Lente Prizm Sapphire;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - TLD Speedstar com lente Black ice Iridium;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - Herlings Sig - Preto/Dourado com lente 24K Iridium;
- Óculos OAKLEY Airbrake MX - Bengal Venom Lente Prizm Sapphire. //



NOLAN

DESCUBRA O ARROJADO

N60-6 SPORT

O NOVO SEGMENTO DESPORTIVO DO CAPACETE INTEGRAL N60-6.

TECNOLOGIA
AIRBOOSTER



ADAPTAÇÃO
PARA ÓCULOS



WISEIRA
AMPLIADA



VPS
SISTEMA DE RETRAÇÃO AUTOMÁTICA



SPOILER





Pedro Pereira

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

Para que servem as lombas?

Recentemente a reflexão recaiu sobre os indicadores de mudança de direção, mais conhecidos pela designação de pisca-piscas. Continuando nessa senda de análise ao comportamento dos condutores, motociclistas incluídos, vou este mês debruçar-me sobre as lombas.

A primeira nota é que, num mundo menos imperfeito, as lombas cuja designação mais completa é Lombas Redutoras de Velocidade (LRV) seriam desnecessárias, uma vez que os comportamentos de quem circula nas vias públicas iriam ser de tal forma exemplares que a sua existência deixava de fazer sentido.

As lombas, geralmente precedidas da respetiva sinalização vertical, existem exatamente para “forçar” os condutores a reduzirem a sua velocidade. Em especial em zonas de sinistralidade mais elevada ou em que a convivência com outros utilizadores das vias, nomeadamente os peões, é menos pacífica e situações como atropelamentos são mais comuns.

Já a forma como as abordamos bem que pode ser caso de estudo, seja em duas ou mais rodas, mas vejamos alguns perfis típicos: Há quem circule rapidamente e trave mesmo antes da lomba, cometendo assim um erro crasso: ao comprimir as suspensões/amortecedores pelo efeito da travagem o impacto será ainda maior, tal como o desconforto; E há quem simplesmente as ignore, doa a quem doer, talvez até aproveitando para

acelerar ligeiramente antes de lá chegar, contrariando, e bem, o efeito de compressão das suspensões. Se, com maior velocidade, para o condutor pode não ser tão mau, para o eventual pendura será mais doloroso; Na moto, antes de lhes passar por cima, numa lógica preventiva, há quem se levante ligeiramente ou se coloque em pé para evitar a pancada ao fundo das costas. Um clássico.

Nas duas rodas há ainda os que vão mais longe e, numa perspetiva exibicionista, levantam a roda da frente, em cavalinho, ou dão um salto no mais puro estilo stunt riding. O Tom Cruise talvez até fique invejoso; São ainda conhecidos os casos em que as lombas são arrancadas, nomeadamente quando são feitas em material aborachado, geralmente preto e amarelo. Além de uma ilegalidade aumenta o risco de acidente ao deixar os espigões de fixação no chão, aumentando a probabilidade de sofrer um furo. Tudo somado, as LRV são um mal necessário e mesmo aquelas mais baixinhas, bem longe do que no Brasil se conhece por “quebra molas”, têm um efeito dissuasor muito importante. Devem servir-nos de alerta e ser um convite para circularmos com velocidade mais moderada e uma atenção ainda maior. São um mal necessário, mais ainda quando outras hipóteses, caso dos semáforos de controlo de velocidade, não são respeitados. //

MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS




MOTO GUZZI®

A Rolls Royce DAS SCOOTERS

Depois de no mês passado termos apresentado a icónica Suzuki GT 380, com 3 cilindros a 2 tempos, regressamos agora à Europa para apresentar a germânica Heinkel Tourist 103 A-0, modelo emblemático de uma marca desaparecida.

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





O seu cognome deve-se aos ingleses que a apelidaram assim, tendo presente serem muito luxuosas à época e excecionalmente bem construídas, sólidas e bem equipadas. Nos Estados Unidos, onde também chegaram ainda que em menor quantidade, foram alcunhadas de Cadillac das Scooters, o que diz muito sobre o seu posicionamento no mercado e preços a condizer.

Aliás, consta que na década de 60 uma Heinkel Tourist já com alguns extras, como por exemplo um pára-brisas, custava no nosso país mais ou menos o mesmo preço que um automóvel da marca Mini!

MAIS UMA VEZ A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Por muitas razões a II Guerra Mundial (II GM) mudou para sempre o mundo e, como já vimos em situações anteriores, ao nível dos motociclos essa mudança assumiu contornos de revolução, levando ao surgimento de várias marcas, sendo que muitas delas ainda hoje existem.

Infelizmente não é o caso da Heinkel, como vamos ver de seguida numa pequena viagem ao passado. Por detrás da empresa está o nome de Ernst Heinkel, engenheiro alemão, nascido na Suábia em 1888.

Apaixonado por aviões, quase morreu num acidente quando pilotava um, mas isso não o demoveu de construir a sua própria marca e com imenso sucesso, em especial na II GM. Para os mais distraídos, basta pensar no Bombardeiro He111, que flagelou Inglaterra durante o Blitz ou no primeiro avião a jato da história, o He178, que ajudou a mudar a aviação.

Com o fim da guerra e a vitória dos Aliados, os países do Eixo viram-se forçados a abandonar a indústria bélica, nomeadamente a aviação, e a procurar outros produtos e mercados para sobreviver.

É depois nessa altura que as marcas japonesas começam a sua ascensão meteórica, que nasce a Vespa... e também a Heinkel! Não deixa de ser curioso e até irónico como a indústria motociclística mundial vai, mais tarde, ser quase dominada por estes países que foram derrotados na guerra!

Parte do trabalho de desenvolvimento da futura moto já estava feito, graças a alguns pequenos veículos a motor de construção própria, que já eram usados dentro das instalações para transporte de peças e deslocações de pessoal. Porém, fazer um produto final de qualidade iria levar o seu tempo, até porque os recursos eram escassos, tal como o poder de compra das pessoas.

Ainda assim, a Heinkel não baixou os braços e apresentou o primeiro protótipo em 1949 e as vendas começaram em 1953 com a 101-A0. Vinha equipada com motor de 149 cc, a 4 tempos, caixa de 3 velocidades e uma qualidade de construção muito acima da média, nomeadamente se comparada com a Vespa ou a Lambretta.

Na geração seguinte, a 102-A1, que iniciou vendas logo no ano seguinte, era ainda mais luxuosa e refinada: vinha equipada com motor de 4 velocidades, sistema elétrico de 12 volts e arranque elétrico! Puro luxo, tudo embrulhado numa scooter equilibrada, bem construída, com muito espaço para condutor e passageiro, económica, aerodinâmica e de uma fiabilidade inquestionável.

Logo em 1955 surge a geração 103-A0 e é sobre ela que vai ser apresentada a presente crónica, tendo por base um magnífico exemplar de 1957 numa cor azul que lhe fica muito bem. Este modelo, nacional, está em bom estado de conservação e muito próximo do original, de tal forma que o Octávio o usa com frequência, nomeadamente para passeios com outros apaixonados da marca. »



TURISMO EM CLASSE EXECUTIVA

Numa altura em que a Europa se estava a reerguer dos escombros, a equipa liderada por Heinkel apostou numa linha de orientação específica. Não procurou apenas um veículo fácil e económico de conduzir e manter como as suas concorrentes, mas quis ir mais longe, dando-lhe um posicionamento mais elitista e luxuoso, quase como se fosse uma maxi-scooter, destinada a pessoas mais endinheiradas.

O tempo veio mostrar que esta aposta fazia sentido; que existia um nicho de mercado para estas scooters e as vendas globais de mais de 150.000 unidades entre 1953 e 1965 só confirmaram isso. Por outro lado, o facto de ainda haver tantas em circulação hoje em dia, mostra bem a validade do conceito de optar por um produto muito duradouro.

Um bom exemplo é a plataforma central em alumínio. Além de vistosa, fácil de trabalhar e leve, tem ainda outra vantagem inequívoca: é quase imune ao passar do tempo! Ou seja, consegue manter-se com um excelente aspeto mesmo após muitas décadas, algo bem diferente do habitual na época.

Por outro lado, a marca apostava fortemente na

publicidade sempre com cartazes muito apelativos, com jovens de sucesso, bem vestidos e arranjados, tudo para transmitir uma mensagem de sucesso e realização, como se conduzir uma Tourist fosse o equivalente a pertencer a uma classe à parte.

Interessante também que no nosso país foram adquiridas várias unidades para serviços públicos, graças à sua lendária robustez e fiabilidade, perfeita para estradas de má qualidade e gasolina ainda pior. O importador, a Simotal, fazia um excelente trabalho de divulgação e as vendas iam surgindo.

De referir que a Heinkel chegou até a produzir um microcarro, o Heinkel Kabine, bastante popular na época e algo raro na atualidade.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Este bonito exemplar de 1957, data confirmada na placa do número do quadro, tem uma cor azul celestial que lhe acentua as linhas e o facto de marcar uns respeitáveis 86.409 km só abona a seu favor, mostrando que está ali para durar.

Aliás, o motor de 4 tempos, com 174 cc e capaz de debitar 9,5 cv às 5.500 rpm, não tem qualquer dificuldade em deslocar os seus 150 kg de peso em »

RST

SS
25

SPRING
SUMMER
2025

SPECTRE AIR JACKET ●●●

JÁ DISPONÍVEL

VENTILATOR-XT JACKET

RST-MOTO.COM

ordem de marcha. Mesmo carregada com condutor e passageiro consegue surpreender-nos pela forma ágil e divertida com que se deixa levar, a que não é alheio o leve e robusto quadro tubular em aço.

Ainda antes de a conduzir há mais aspetos que nos chamam a atenção, mas refiro um em particular: o bonito relógio, situado ao lado do conta-kms. Um acessório muito distintivo, com um toque de classe e a particularidade de ser a corda mecânica, ou seja, não é alimentado por uma pilha ou pela própria bateria! Há que lhe dar corda regularmente, como se de um relógio de bolso ou pulso se tratasse!

Chave na ignição e o motor de arranque cumpre a sua função, acordando o motor para a vida! Só mesmo na primeira geração existia o kick! Daí para a frente vem com motor de arranque melhorando ainda mais o conforto! Até existe uma vareta para ver o nível do óleo no cárter do motor! Já agora, o depósito tem capacidade para 11,5 litros e uma longa autonomia.

Ainda sobre a chave existe um pequeno/grande problema, extensivo por exemplo à nacional Casal: a

chave, universal, permite colocar em funcionamento muitas outras Heinkel Tourist, bem como destrancar a sua direção! Talvez naquela época não existissem tantos amigos do alheio como hoje!

O guiador é perigosamente minimalista, mas o resto não, incluindo uma plataforma perfeita para condutor e passageiro, assento plano e confortável, um ótimo espaço de carga atrás, sobre o pneu suplente e mesmo à frente existe uma plataforma escamoteável que nos permite levar mais carga e ainda temos mais um espaço debaixo do assento... ou não seja esta uma scooter de turismo!

Engrenamos a primeira velocidade com o punho esquerdo rodando para trás, tal como na sua adversária Vespa, e as restantes 3 mudanças são para a frente, sendo necessário algum jeito para as ir engrenando, mas é mais uma questão de prática que qualquer outra coisa. O facto de ser um motor a 4 tempos tem outra vantagem: muito binário desde baixas rotações o que nos permite progredir sem ter de esmagar o acelerador.

A forma como abordamos as curvas deve ser



cautelosa, até porque as rodas de 10 polegadas (na primeira e segunda geração eram de 8) não convidam a demasiadas loucuras e mesmo as suspensões não são muito dadas a abusos. Ainda assim, há quem faça com as Tourist as coisas mais incríveis e o modelo até tem um extenso historial de competição, mas certamente que não em modo stock.

O sistema de travagem é o que se pode esperar para uma scooter da época, mas ao ser um motor a 4 tempos já existe algum travão motor e, se necessário, podemos sempre reduzir uma mudança, tornando tudo mais fácil.

Uma chamada de atenção também para o descanso central (não existe outro): para o desativar nada como fixar os braços no guiador e dar um impulso para a frente. Já para o ativar pode ser mais complicado e implica procurar com o calçado um dos seus braços, mas como o peso da scooter é reduzido, depressa se lhe apanha o jeito.

Heinkel faleceu em 1958 em Estugarda e no ano de 1965 a marca acabou por ser engolida pelo

gigante VFW (Vereinigte Flugtechnische Werke), numa altura em que ainda se produzia o seu último modelo, a Tourist 103-A2.

NOTAS FINAIS

Conduzir esta Tourist foi para mim uma nova experiência. Conheço bem a sua concorrente direta, a Zundapp Bella, e admito que a Tourist tem um posicionamento mais refinado e luxuoso, a que não é alheio o facto de vir equipada com um motor a 4 tempos ou a sua estética mais cuidada e aerodinâmica.

Bastante fácil de conduzir, muito requintada, com elevada qualidade de construção e acabamentos de fazer inveja, percebe-se perfeitamente o encanto que cria nos seus felizes proprietários.

Além disso, existem clubes muito ativos da marca, caso do Heinkel Club Deutschland, através do qual é possível obter praticamente todas as peças para a Tourist, o que lhe aumenta ainda mais o apelo, apesar de ter deixado o mercado já lá vão 60 anos! //





O "finlandês VOADOR"

Uma ascensão meteórica e uma morte trágica, não apagam a importância que Jarno Saarinen teve na sua breve passagem pelo mundial de motociclismo. No estilo, na técnica, na forma como afinava a sua moto e no seu enorme sorriso.

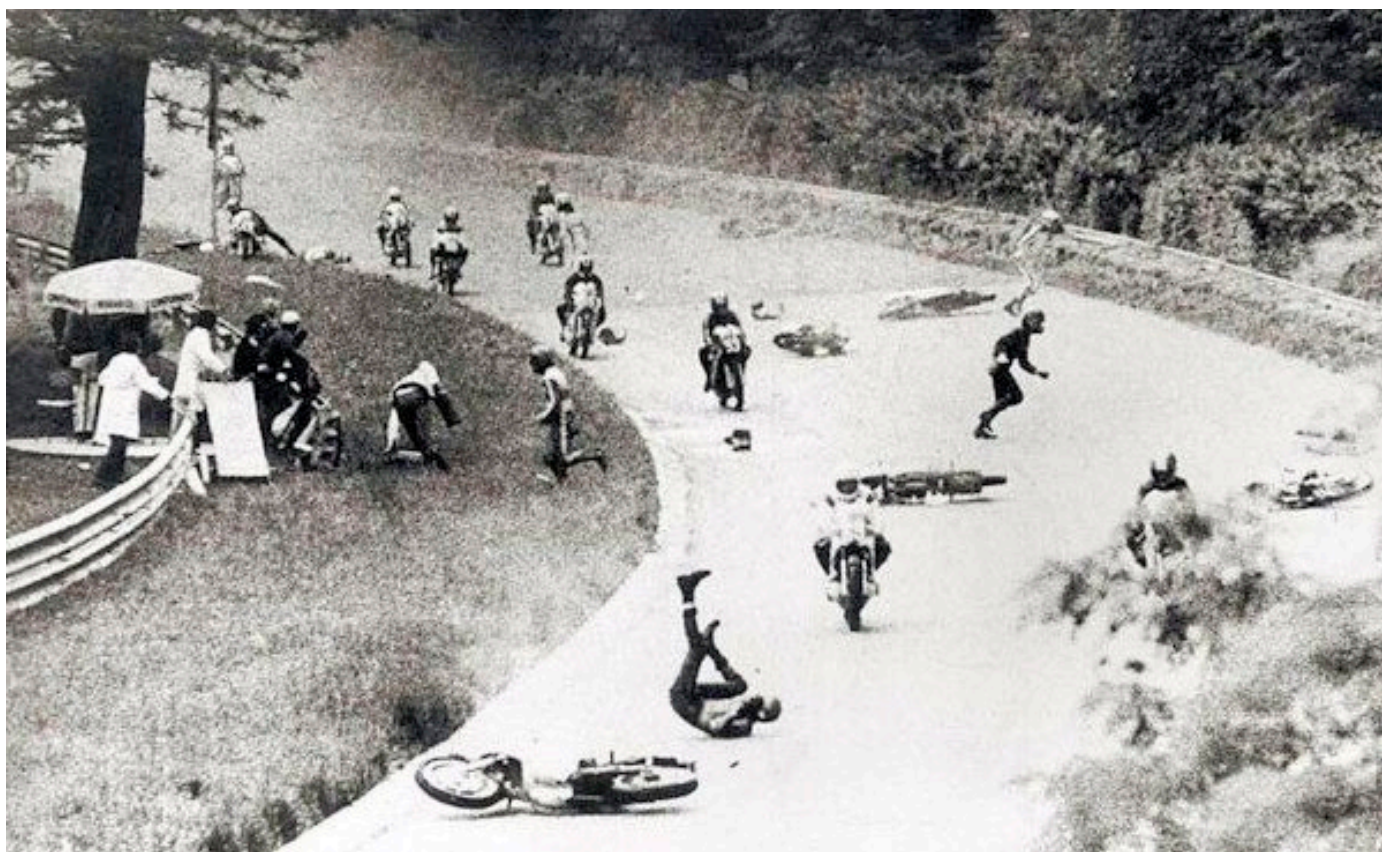
Texto: Vitor Sousa **Fotos:** Arquivo

Uma ascensão meteórica e uma morte trágica, não apagam a importância que Jarno Saarinen teve na sua breve passagem pelo mundial de motociclismo. No estilo, na técnica, na forma como afinava a sua moto e no seu enorme sorriso.

A década de sessenta assistira a uma luta aberta entre alguns dos melhores pilotos que alguma vez passaram pela classe secundária do “Mundial de Velocidade”: Mike Hailwood, Jim Redman e Phil Read. As MV Agusta (dominadoras na década anterior) e as Honda, com os seus motores a quatro tempos, levavam esta tecnologia ao limite para se imporem perante as marcas emergentes que apostavam na tecnologia a dois tempos. A Yamaha liderava esse processo nas “dois e meio” e depressa começou recolher frutos da sua aposta.

A década seguinte não marcou apenas a viragem no campo das tecnologias associadas à competição. É verdade que o fez de forma significativa, iniciando um período em que as motos equipadas com motores a dois tempos dominaram a categoria até 2009, ano em que a classe é “substituída” pela nova Moto2, com motores a quatro tempos. Mas é nessa época que se dá mais uma alteração geracional importante no quadro de pilotos, com alguns veteranos a abandonarem, ou subirem de categoria, (vai sendo também o momento em que cada vez





menos pilotos se dividem pelas várias categorias preferindo concentrar-se apenas numa) e um grupo de “jovens leões” a surgirem em busca de protagonismo. O “mundial” de 250cc nascera dominado por italianos e alemães, a que se seguiu a vaga dos “britânicos” (em que se inclui o rodesiano Redman e o sul-africano Carruthers). Os anos 70 vão assistir ao surgimento de uma nova vaga de “artistas” para o “Continental Circus”: caso dos franceses Patrick Pons, Michel Rougerie, Bernard Fau, ou dos italianos Walter Willa e Renzo Pasolini ou ainda de um jovem finlandês, que parecia meio desenquadrado de tudo isto, de nome Jarno Saarinen.

Não era comum verem-se pilotos nórdicos nestas andanças. O seu compatriota Teuso Lansivuori era, à data, o mais conhecido. Para eles o motociclismo a nível mundial era muito mais o das pistas de speedway em terra batida ou gelo. Mestres da superfície deslizante, os finlandeses (e suecos) viriam a ocupar um papel muito importante no desporto motorizado, especialmente nos ralis, em quatro rodas, nos anos imediatamente vindouros. Saarinen era um caso à parte no palco do motociclismo desportivo de pista a este nível.

Em primeiro lugar porque vinha das corridas de gelo e não dos circuitos de asfalto. Chegou mesmo

a ser campeão finlandês dessa especialidade. Depois porque, para além de piloto, Saarinen estudara engenharia mecânica, o que fazia dele um elemento importante em qualquer estrutura pois desenvolvera uma grande capacidade para afinar máquinas sensíveis e caprichosas como são as motos de corrida. Apesar da estreia ao mais alto nível, em 1970, com 25 anos, Jarno não completou a época para poder prosseguir os estudos. Apesar disso, foi quarto no Campeonato.

No ano seguinte, o piloto finlandês, já livre dos seus compromissos de estudante, apostou nos campeonatos de 250 e 350cc. Conseguiu a primeira vitória, impondo-se no complicado traçado urbano de Brno, na Checoslováquia, na corrida de “três-e-meio”. Terminou o ano em terceiro nas 250cc, atrás de Read e Gould, com seis Yamaha nos seis primeiros lugares, e em segundo nas 350cc dando ao Campeão Giacomo Agostini e à MV Agusta uma forte réplica.

Em apenas uma época, o “finlandês voador” passara do quase anonimato para ser uma das estrelas em mais rápida ascensão num meio recheado de talentos, quase todos já devidamente consagrados.

Para a época de 1972, a Yamaha integrou-o na sua estrutura oficial fornecendo-lhe as competitivas TZ para o ataque aos “mundiais” de

250 e 350cc. Com quatro vitórias no ano, sagrou-se Campeão do Mundo de 250cc, resistindo à forte oposição de Pasolini, Gould e Read. Foi de novo vice-campeão em 350cc, mais uma vez atrás do dominante "Ago". Isto apenas na sua segunda época completa. A sua presença e a certeza do seu talento eram absolutamente incontestáveis nesta altura. Saarinen não se limitava a ser um piloto rápido. Trazia consigo a inteligência da corrida, o atrevimento e a capacidade de cruzar os limites, empurrando a fasquia. O seu estilo de condução, pendurado na moto para o interior da curva, com os punhos muito baixos e fechados, começava a ganhar seguidores.

A época de 1973 prometia ser a sua maior. Começou por se tornar no primeiro piloto europeu a vencer as 200 Milhas de Daytona. Fê-lo aos comandos de uma TZ350 contra uma concorrência equipada com "artilharia" muito mais pesada. A Yamaha, que no inverno desenvolvera a nova quatro cilindros de 500cc escolheu-o para piloto. Finalmente, teria condições técnicas para se bater com Read e Agostini (ambos em MV) na classe maior do motociclismo. Na estreia, sua e da moto, venceu. No circuito de Paul Ricard, a 22 de Abril, fazendo a volta mais rápida e "dando" 16 segundos

a Read... Na segunda corrida do ano, no super rápido Salzburgring, voltou a vencer. De novo com a volta mais rápida. Como na terceira corrida, em Hockenheim, embora aqui tenha desistido.

Em 250cc, Saarinen ganhou as três primeiras corridas do ano. O seu duelo com Pasolini prometia, mas o italiano estava em maré de azar. Quando se chegou à quarta prova do ano, "Paso" queria brilhar perante o seu público. No final daquela tarde de 30 de Maio – o mais negro dia do motociclismo desportivo – os dois grandes rivais estavam mortos. O Grande Prémio das Nações, em Monza, acabou em tragédia. No início da corrida de 250cc, Renzo comandava quando perdeu o controlo da sua moto (diz-se que no óleo deixado na pista durante a corrida de 350cc) e provocou uma carambola na qual Jarno, que o seguia de perto, também perdeu a vida.

O paddock perdia assim um dos seus maiores talentos, aos 27 anos, e com tanto ainda para lhe dar. Conhecido também pela sua alegria e boa disposição, fazia com a mulher Soili um dos casais mais apreciados e descontraídos do paddock. Nunca mais um piloto finlandês se sagrou Campeão do Mundo de motociclismo de velocidade. //





O CONCEITO e o sucesso

Dedicado à cultura custom, o Setúbal Custom Weekend nasceu do encontro de amigos e cresceu para um evento incontornável, no panorama custom nacional.

O “Setúbal Custom Weekend” é um evento exclusivamente dedicado à divulgação e promoção da cultura custom, realizado sob a égide da associação Save the Custom Culture, uma entidade

sem fins lucrativos criada inicialmente por um grupo de entusiastas da mítica marca americana Harley-Davidson, os Harley Riders de Setúbal.

Este ano a comemorar a 10ª edição, nasceu em 2015 como um projeto de divulgação da cultura custom, que na altura foi chamado de “Custom Party”. O sucesso dessa primeira edição foi tão significativo que reforçou a parceria entre os Harley Riders e o município de Setúbal, nascendo assim o “Setúbal Custom Weekend”.

O sucesso explica-se facilmente, pois o Setúbal Custom Weekend tem uma localização privilegiada à beira-mar, em Setúbal e, com entrada livre, oferece um ambiente descontraído com um elevado número de expositores, incluindo uma zona de exposição dedicada em exclusivo ao Bike Build Motorcycle Show, diversos produtos para

venda e ainda uma zona de diversão para crianças.

A presença de uma grande oferta de street-food, a música rock típica dos anos 50, 60 e 70 e a habitual presença de pin ups dão-lhe um colorido muito atrativo.

Com os estilos de motas Chopper, Café Racer e Bobber em destaque, os expositores tem como objetivo mostrar as suas últimas construções/criações. Mas também diversos artesãos são convidados a expor e executar as suas obras (pintura com aerógrafo, pinstriping e posca, gravação de metal, trabalhos em pele, etc) ao vivo, permitindo aos visitantes observarem como são feitos trabalhos que habitualmente só se veem terminados.

Várias entidades são também convidadas a expor viaturas históricas e/ou a realizarem ações de sensibilização, como a Polícia de Segurança Pública, a Guarda Nacional Republicana, a IP - Infraestruturas de Portugal, os Bombeiros Sapadores de Setúbal, a Cruz Vermelha Portuguesa e o Corroios Classic Cars.

E ainda há as “warm up parties” e as “after parties” que se realizam um pouco por toda a





cidade, pois vários são os bares que aderem ao “Setúbal Custom Weekend” oferecendo aos visitantes a oportunidade de assistirem a diversos concertos ao vivo.

O habitual passeio de mota, é também um dos atrativos deste evento, levando os participantes a conhecerem a região, deslumbrando-os com as maravilhosas paisagens e curvas da Serra da Arrábida.

Frases como “Setúbal a meca das Harleys”, “Setúbal Capital Portuguesa da Customização”, “Setúbal a Daytona Portuguesa”, são já habituais nas diferentes publicações onde o evento é notícia de destaque. E não só em Portugal pois até revistas como a ChopperOn Brasil e ChopperOn Espanha regularmente publicam artigos e muitas fotos sobre o evento.

Não é por isso de estranhar o empenho da Câmara Municipal de Setúbal no apoio deste evento que passou a fazer parte integrante do calendário de eventos oficiais da cidade, atraindo milhares de visitantes, dinamizando o turismo, esgotando hotéis e enchendo restaurantes e bares

durante todo o fim-de-semana.

O “Setúbal Custom Weekend” conta ainda com uma importante parceria estratégica com a Harley-Davidson, que se tornou o seu principal “Sponsor” e que proporciona aos visitantes a oportunidade de testar os mais recentes modelos da marca de Milwaukee.

A 10ª edição deste evento, decorre como sempre no último fim-de-semana de setembro, sendo em 2025 nos dias 27 e 28 de setembro. No Sábado no horário habitual entre as 10 e as 24h e no domingo, entre as 10h e as 18h.

A edição de 2025 trará o 3º Bike Build Motorcycle Show, aberto a todos os que quiseram participar mediante uma pré-seleção, a 6ª edição do “Invitational”, uma competição de construtores profissionais que participam apenas por convite, e a 8ª edição do Backyard Builders, para construtores amadores

Os customizadores poderão vencer qualquer uma das várias categorias da competição: Best Paint, Public Choice Award, Best Back Yard Builder, Best Invitational, Best Bike e um prémio carreira, o

Prémio Custom Culture atribuído pela associação a um customizador nacional que se tenha destacado não só ao nível da customização, mas também pelo seu contributo e divulgação da Cultura Custom ao longo dos anos.

A parceria com outro dos importantes patrocinadores deste evento, a multinacional Zodiac, mantém-se, assim como com a Liqui Moly que passa também a patrocinar não só o Bike Build, mas todo o evento.

Entre os visitantes do evento vai ainda ser sorteada, uma Harley-Davidson, modelo Fat Boy, customizada.

Em 2025, a 5ª edição do concurso "Dare To Custom" terá o novamente o patrocínio da conceituada marca de capacetes Nexx, e 10 customizadores vão estar a competir entre si pelo prémio "Best Paintwork".

Por todas estas razões, se a cultura Custom é algo que lhe interessa, então comece a dar lustro aos cromados e ponha um alarme no seu calendário para não perder esta oportunidade! É uma excelente desculpa para ir andar de moto! //



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

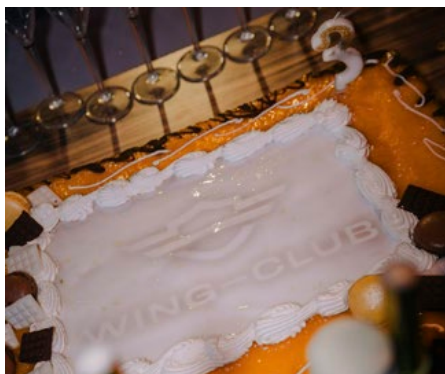
SIGA-NOS



malaguti.bikes



malaguti_bikes



FESTA **rija**



Motos, música e convívio marcaram o 3.^o aniversário do Wing Club em Seroa, Paços de Ferreira

O Wing Club, espaço temático situado em Seroa, Paços de Ferreira, celebrou no passado domingo três anos de atividade com um dia inteiro dedicado à cultura motard, à música ao vivo e à boa comida.

Conhecido pela sua decoração inspirada na América dos anos 50 e no universo das duas rodas, com motos, peças de colecionador, sinalética vintage e figuras icónicas, o local voltou a encher-se de clientes, amigos e curiosos para assinalar a data.

As comemorações arrancaram de manhã com um pequeno-almoço ao estilo americano, antes da partida de um passeio motard que reuniu cerca de duas centenas de motos e percorreu várias localidades do concelho. O percurso contou com o apoio logístico da Câmara Municipal e da Polícia Municipal, bem como do grupo Mustache Bastards, responsável pela coordenação na estrada.

O almoço juntou participantes e visitantes no Bar Grill do Wing Club, onde não faltaram hambúrgueres, porco no espeto e outras especialidades da casa. À

tarde, o Bike Show atraiu olhares e premiou a moto mais votada pelo público, enquanto a música animava o ambiente com atuações de rockabilly e rock'n'roll.

O final do dia ficou marcado pela atuação das últimas bandas, pelo momento de cantar os parabéns e pela partilha do bolo de aniversário, num clima de festa que se prolongou noite dentro. Segundo a organização, a adesão superou as expectativas e reforça o objetivo de continuar a oferecer experiências únicas a todos os que passam pelo espaço. //



De Lisboa a John O'Groats

Como prometido, na edição de julho da Revista Andar de Moto, apresentámos de forma mais ou menos sumária toda a preparação desta grande viagem, com início e fim na Grande Lisboa. Agora a viagem começa!

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Grupo



Nesta edição de agosto vamos dar a conhecer a primeira metade da viagem, ou seja, de Lisboa até John O'Groats, a pequena aldeia que fica situada no extremo norte das Terras Altas da Escócia. Mais para Norte só mesmo de barco e com muita coragem que as correntes e o vento não são para brincadeiras. Com mau tempo chegar às ilhas Órcades (Orkney Islands) deve ser uma verdadeira epopeia.

A terceira e última parte, que sairá na revista de setembro, representa a viagem a partir de John O'Groats rumo a Portugal, continuando pela Escócia Profunda, numa viagem quase circular, cumprindo boa parte da North Coast (NC 500).

Continue connosco a fazer parte desta viagem. Se não leu a primeira parte, sugere-se que o faça para ter uma maior contextualização e, quem sabe, vontade de a fazer também ou, porque não, de a repetir?

DE LISBOA ATÉ SANTANDER

Como referido na edição anterior, 7 bravos motociclistas (4 homens e 3 mulheres) e 4 motos (duas BMW, uma Honda e uma KTM) fizeram a viagem de ida e regresso integral, sendo que por questões de agenda eu apenas me pude juntar a eles a partir de Edimburgo, mas a descrição da viagem será sempre na totalidade.

Aproveitando o facto de junho ser um bom mês para andar de moto (temperaturas agradáveis, dias solares longos, haver vários feriados, não ser ainda época alta...) os 7 motociclistas completaram o seu dia de trabalho para as bandas da capital e marcaram um jantar próximo de Abrantes. »



Assim, ganhou-se tempo e ninguém teve de esperar por ninguém. Depois do jantar resistiu-se à tentação de fazer noitada que a jornada do dia seguinte iria ser longa e não convém abusar logo de início.

Sair cedo, sem ter de ser a altas horas da noite, é uma questão de disciplina e hábito, mas não há como negar que torna os dias bastante mais longos e aproveitáveis. Ou seja, é de evitar ser dorminhoco e optar antes por se deitar um pouco mais cedo.

A viagem até Molledo, já próximo de Santander, decorreu bem e não foi muito cansativa. Também ao nível mecânico não houve qualquer percalço e como no dia seguinte o ferry em Santander não era demasiado cedo houve oportunidade de alongar um pouco mais o serão.

Chegados a Santander foi só embarcar no ferry que parte rumo a Portsmouth para uma longa viagem de barco. Os bilhetes foram comprados com muita antecedência e chegou a ser ponderado atravessar França de moto e depois novo ferry ou atravessar o Túnel do Canal da Mancha, mas por comum acordo optou-se antes pela primeira opção.

Recomenda-se vivamente o aluguer de cabines para a viagem. Naturalmente que encarece a viagem, mas torna-se muito mais confortável e menos cansativo,

além de que garante mais privacidade e conforto.

DE PORTSMOUTH A EDIMBURGO

As cerca de 24 horas demoram o seu tempo a passar e mesmo o mar estando bastante calmo não deixa de ser uma viagem longa. Para entreter o tempo há sempre um baralho de cartas ou uma cerveja, mas quando se começa a ver a Costa Britânica é uma sensação de alegria.

Ao entrar no Reino Unido há as inevitáveis formalidades alfandegárias e aduaneiras, mas para as motos foi bastante simples e tendo tratado previamente do Visto (ETA) foi surpreendentemente rápido todo o processo.

Célere foi também o processo de adaptação à condução “ao contrário”, mas a regra é nunca baixar a guarda, nomeadamente nas rotundas em que temos de estar mesmo atentos.

Como previsto, a meteorologia colaborou e a viagem rumo a Londres, mais precisamente Edgeware, onde seria a primeira noite em Terras de Sua Majestade, decorreu bem, apesar de haver bastante trânsito.

A cereja no topo do bolo para este dia era uma visita ao Ace Cafe, mas correu mal! Estava fechado! Um verdadeiro balde de água fria e que se veio a saber





dever-se ao comportamento incorreto de alguns dos seus frequentadores, o que forçou a direção do histórico ponto de encontro a ter de fechar as portas em algumas ocasiões.

Ainda assim, foi uma jornada muito positiva, as motos portaram-se lindamente e todos estavam bastante frescos, desejosos de chegar à Escócia, razão principal desta viagem.

DE EDGEWARE A EDIMBURGO

Já se sabia que esta iria ser uma longa jornada. Os mais de 600 km que separam a capital britânica da capital escocesa iriam ser exigentes, mais ainda porque o trânsito não dá tréguas e os controlos de velocidade surgem em tal número que nos deixam perplexos e agradecidos por ainda estarmos longe desse extremo.

Mais uma vez, sair cedo e andar de forma muito cautelosa no meio do trânsito são regras fundamentais, tal como estar permanente atento ao controlo de velocidade, sendo que um GPS ou o Waze são os nossos melhores aliados.

O ponto de encontro estava marcado para o Centro de Edimburgo e não havia uma hora marcada. O grupo principal vinha de Londres e eu de Birmingham, onde

tinha chegado de avião para recolher a BMW BMW R 1200 GS Adventure do meu amigo Ricardo e que carinhosamente batizei de Gorda Senhora.

Sempre gostei deste modelo, apesar dos seus cerca de 300 kg em ordem de marcha, de que faz parte um depósito com mais de 30 litros de capacidade e ainda duas malas laterais e uma mala mais pequena para a ferramenta no local do assento do passageiro. Nos dias seguintes a Gorda Senhora foi a bitola. Por onde esta cabia... todas as outras passavam!

A minha viagem, com uma distância similar à dos outros motociclistas, também decorreu de forma perfeitamente normal e um depósito de gasolina foi suficiente para todo o trajeto, embora tenha arriscado demais, até porque a agulha do depósito se veio a revelar pouco fiável.

Também eu fui “assediado” por inúmeros controlos de velocidade e espero que, apesar de todo o meu cuidado, não tenha tido nenhum descuido, mas é algo pavoroso, entre controlos instantâneos e de velocidade média.

Por um incrível mero acaso, chegámos todos ao mesmo tempo, ainda que vindo de estradas diferentes. Estava eu a estacionar a GS quando chegou o resto do grupo. Era um ótimo presságio para os dias seguintes. »



Porém, os responsáveis pelo estacionamento vieram ter connosco, indicando-nos que as motos não podiam estacionar naquele local, pelo que decidimos ir embora sem sequer descobrir um pouquinho de Edimburgo. Afinal de contas, o nosso alojamento ainda ficava do outro lado da Baía e para lá chegar estava um tráfego pavoroso e a solução foi mesmo “furar” pelo meio dos carros.

Ainda um detalhe que pode ser útil. Quando viajarem em grupo definam sempre a ordem das motos, nomeadamente quem vai à frente (guia) e quem vai atrás (vassoura). Ficou acordado que iria ser a terceira moto e foi sempre essa a minha posição, tendo sempre a responsabilidade de olhar em especial para quem vem atrás de mim.

DE EDIMBURGO A INVERNESS

A nossa verdadeira viagem à Escócia começou nesse dia. Depois de uma noite mal dormida, muito por culpa da excitação com a viagem e do facto das janelas não terem persianas (anoitece por volta das 23:00 e às 04:00 já há claridade) a viagem começou com um percalço.

Já tinha alertado que necessitava de ir às bombas, mas o líder não parou logo nas primeiras e fiquei sem combustível... a uma milha de um posto de abasteci-

mento! Risota geral! A moto com o maior depósito é que ficou sem gasolina!!!

Só restou ir com outro dos motociclistas à estação de serviço, comprar um pequeno jerrykan, abastecer com 5 litros e depois voltar para encher o depósito na totalidade. O pequeno jerrykan acabou por nos acompanhar o resto dos dias, mas não chegou a ser necessário. No entanto, muito cuidado, pois há regiões em que a escassez de postos de combustível é a nota dominante.

O nosso objetivo do dia não era demasiado ambicioso: chegar à capital das Highland, Inverness, o que aconteceu por volta da hora do almoço. Aí desfrutámos melhor os encantos das paisagens, as tonalidades de verde esmagadoras, a simpatia das pessoas ou as bandeiras da Escócia a esvoaçar ao vento, lembrando as aspirações de independência e as guerras passadas. Esta é uma cidade fantástica, onde o rio Ness se encontra com o braço de Mar de Moray. Merece uma visita com tempo.

O nosso alojamento era próximo do Lago (Loch) Ness e apesar de não termos encontrado a Nessie ou de irmos fazer um passeio de barco, algo que recomendo vivamente, pelo menos alguns de nós foram visitar as ruínas do Castelo Urquhart, que fica majes-

tosamente situado à beira do lago e tem uma história riquíssima. A entrada custa cerca de 20 Euros, mas na minha perspetiva vale cada cêntimo.

Já depois no alojamento, tipo turismo rural, aproveitámos o facto de termos um chef de cozinha no grupo e o repasto foi magnífico. Foi também quando descobrimos que as melgas são mesmo ferozes, ainda que minúsculas! As midge são mesmo o animal mais impiedoso da Escócia! A minha pulseira de repelente fez milagres, mas os insetos obrigaram toda a gente a recolher-se mais cedo, apesar das convidativas cadeiras cá fora!

DE INVERNESS A JOHN O'GROATS

Esta seria nossa última jornada da primeira parte da viagem. Tal como na véspera tentámos começar cedo e boa parte do trajeto fez-se à beira-mar, de uma beleza indiscutível, que até custa a crer! Além disso, há vários pontos de interesse pelo caminho: castelos, praias, destilarias... haja tempo!

Enseadas, penhascos, baías, ravinas, desfiladeiros, golfos, promontórios... está lá tudo e quando o sol aparece tudo se torna ainda mais magnífico! Eram estas as paisagens que sonhava encontrar numa viagem à Escócia e que agora estávamos a viver de forma intensa!

Afinal de contas, quando andamos de moto não nos limitamos a ver a paisagem. É bem mais do que isso, pois tornamo-nos parte dela e as cores, os cheiros ou as mudanças de temperatura são amplificados a uma escala incrível. Até as omnipresentes ovelhas e bois cabeludos ganham outro encanto!

Porém, nem tudo são coisas boas! Felizmente que

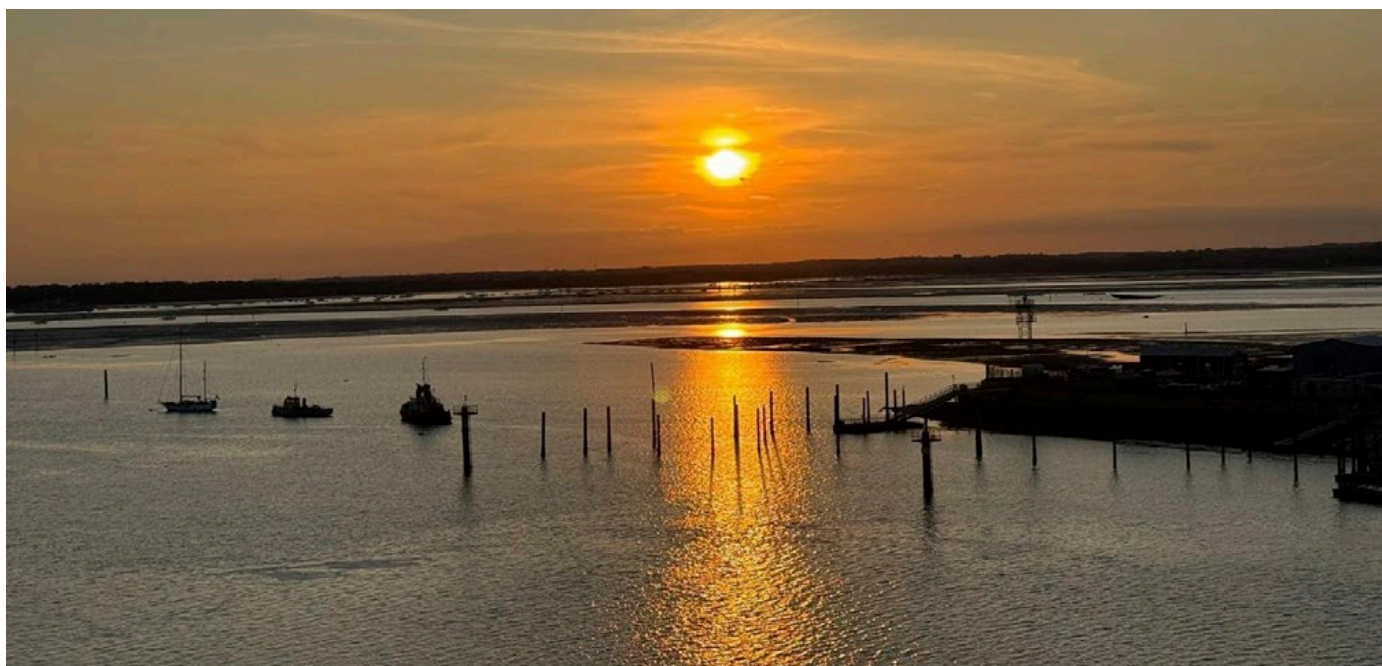
não fomos brindados com chuva e as temperaturas até estavam mais amenas do que seria de esperar, nunca tendo havido temperaturas negativas. Porém, à medida que nos aproximávamos cada vez mais de John O'Groats, não só a paisagem começava a ficar mais deserta e agreste como o vento soprava agora com intensidade.

Todos nós que andamos de moto sabemos que os ventos, sejam cruzados, laterais ou de qualquer outra direção, podem ser muito perigosos para uma moto, sobretudo se for mais volumosa e alta, como sucede com as trail.

No meu caso concreto fiz toda a viagem a solo, mas reconheço que nesta jornada senti a moto a dançar quase como um barco em alto mar e ainda bem que quase não havia trânsito, já que vários foram os momentos em que a moto era literalmente arrastada de uma faixa para outra.

Parar as motos e esperar que amainasse era um risco! Afinal de contas, quem nos podia garantir que não ia piorar ainda mais!? A solução passou por reduzir um pouco a velocidade e tentar carregar mais peso nos punhos e nos pés para baixar o centro da gravidade e tudo correu bem.

A chegada a John O'Groats foi esfuziante! Uma alegria contagiosa, com abraços e risos à mistura de quem tinha completado a primeira etapa da viagem. Mesmo durante o almoço, num pequeno restaurante local, mais parecíamos crianças, tal o ambiente de festa que se estava a viver! Tal como prometido, até colámos um autocolante como recordação. Foram 2.730 km até ali! //



SBL

MOTUL

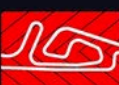
FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

WorldSBK

WorldSSP

WorldSPB

Calendar 2026

01		Phillip Island Grand Prix Circuit Australia 20-22 February	<<	07		Misano World Circuit "Marco Simoncelli" Italy 12-14 June	<<
02		Autódromo Internacional do Algarve Portugal 27-29 March	<<	08		Donington Park United Kingdom 10-12 July	<<
03		TT Circuit Assen Netherlands 17-19 April	<<	09		Circuit de Nevers Magny-Cours France 4-6 September	<<
04		Balaton Park Circuit Hungary 1-3 May	<<	10		Cremona Circuit Italy 25-27 September	<<
05		Autodrom Most Czechia 15-17 May	<<	11		Circuito Estoril Portugal 9-11 October	<<
06		MotorLand Aragón Spain 29-31 May	<<	12		Circuito de Jerez - Ángel Nieto Spain 16-18 October	<<

Calendário provisório do campeonato SBK de 2026 com duas provas em Portugal

JÁ FOI APRESENTADO O CALENDÁRIO PARA A TEMPORADA DE SUPERBIKES DE 2026 E PORTUGAL DEVE RECEBER DUAS PROVAS.

AINDA que não seja definitivo, o Motul FIM Superbike World Championship 2026 deve compor-se de um total de 12 rondas e duas serão em Portugal: a 2.^a ronda no Autódromo do Algarve, de 27 a 29 de maio e a penúltima ronda no Estoril, dias 9 a 11 de outubro.

São excelentes notícias para os muitos fãs da modalidade do nosso país, além de que é natural que venhamos a ser visitados por muitos entusiastas de outros países, nomeadamente espanhóis.

Alguns detalhes

Na edição de 2025 Portugal também recebe duas provas e como os resultados estão a ser muito posi-

tivos, a entidade organizadora quer repetir a receita e já constam do calendário as duas provas em solo luso no próximo ano.

A temporada começa no outro lado do planeta, na Austrália (Phillip Island), dias 20 a 22 de fevereiro, encerrando com a derradeira prova em Espanha no Circuito de Jerez (Angel Nieto), dias 16 a 18 de outubro.

Além disso, como nas temporadas anteriores, vários dos circuitos vão receber também as provas das WorldSSP e das WorldSPB, caso do AIA, o que vai aumentar ainda mais a espetacularidade do campeonato, isto no último ano antes de a Michelin se tornar fornecedora exclusiva de pneus do WorldSBK. //

Guenther Steiner pode estar prestes a trocar a F1 pelo Moto GP

SEGUNDO INFORMAÇÕES AVANÇADAS PELO MOTORSPORT, O ITALIANO ESTÁ EM FASE FINAL DE NEGOCIAÇÕES PARA ASSUMIR O CONTROLO DA EQUIPA TECH3, ATUALMENTE SOB A ALÇADA DA KTM.

GUENTHER STEINER pode estar prestes a trocar as quatro rodas da F1 pelas duas rodas do mundial de Moto GP.

Apesar de não haver confirmação oficial, os rumores ganham força depois de o próprio Hervé Poncharal, dono da Tech3, ter admitido contactos com Steiner ainda esta temporada. A equipa mantém os pilotos Maverick Viñales e Enea Bastianini, e espera-se que a estrutura técnica não sofra alterações significativas.

Steiner, popularizado pela série

"Drive to Survive" da Netflix, deixou a Haas no início do ano após uma década como team principal. A sua entrada no paddock do MotoGP seria um trunfo para a Liberty Media, nova proprietária do campeonato, que está a tentar aumentar o apelo comercial da categoria.

A Tech3, no grid desde 2001, enfrenta desafios competitivos nos últimos anos, tal como a equipa-fábrica da Red Bull KTM. A marca austríaca, que atravessou dificuldades financeiras, mantém o compromisso de

continuar a correr no MotoGP, e a possível chegada de Steiner poderá trazer novo fôlego à estrutura. //



KRE + S / FULL FACE



FROM RACE TO ROAD

KRE + S

O KRE+ é o topo de gama da MT Helmets — um capacete em fibra de carbono, com tecnologia de última geração e homologação FIM.

O capacete dos pilotos, agora ao seu alcance.

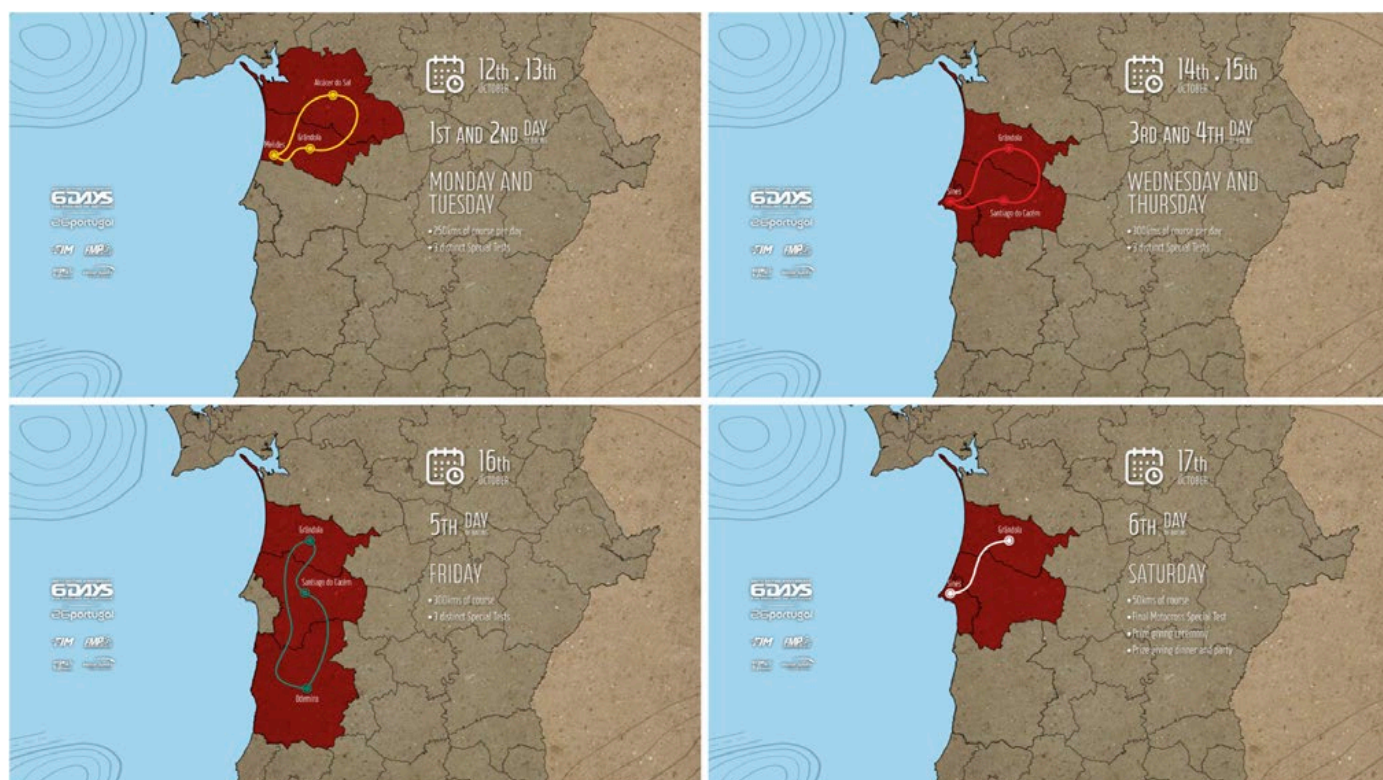
Já disponível num ponto de venda MT Helmets perto de si.

MT

HELMETS



ECE DOT FIM CARBON 1700 g ± 50*



Os International Six Days of Enduro 2026 vão realizar-se em Portugal

PORTUGAL VAI RECEBER A 100ª EDIÇÃO DOS HISTÓRICOS "SEIS DIAS", A PROVA MAIS ANTIGA DO MUNDO A DISPUTAR-SE SOB A ÉGIDE DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO. QUE VAI DECORRER NO LITORAL ALENTEJANO ENTRE OS DIAS 12 E 17 DE OUTUBRO DE 2026

NA VÉSPERA do arranque para a 99ª edição dos International Six Days of Enduro, que decorrem na região de Bergamo, norte de Itália, até à próxima sexta-feira, foi apresentada, em conferência de imprensa realizada no auditório da Feira de Bergamo, a muito aguardada 100ª edição desta histórica competição que se realiza desde 1913:

Portugal foi o país escolhido para celebrar estes 'Seis Dias' centenários, que irão decorrer no Litoral Alentejano entre os dias 12 e 17 de outubro de 2026, com organização e promoção a cargo da empresa Enjoy & Fun, coordenação desportiva do clube Motor Sport Vila Nova de Santo André e supervisão da

FIM e FMP.

Neste momento decorre uma transição na denominação oficial da prova, que começou por se designar ISDT – International Six Days Trial (até à edição de 1980), passando depois a chamar-se ISDE – International Six Days of Enduro e, agora, que passa a adoptar a designação de '6Days – FIM Enduro of Nations', em linha com as competições FIM por seleções nacionais das restantes modalidades.

Portugal irá receber pela quarta vez na sua história estas verdadeiras 'olimpíadas do Enduro', depois de ter já acolhido a prova em 1999 (Coimbra), 2009 (Figueira da Foz) e 2019 (Portimão).

100TH EDITION ANNIVERSARY
6 DAYS
FIM ENDURO OF NATIONS®
26portugal

O palco escolhido para a marcante edição nº100 dos 'Seis Dias' será a magnífica região do Litoral Alentejano. Já foram revelados alguns pormenores, como o quartel-general da prova e o paddock que serão em Grândola.

Em termos de traçado, nos 1º e 2º dias teremos um 'loop' entre Grândola, Melides e Alcácer do Sal, enquanto, no percurso a adotar para os 3º e 4º dias, os pontos de referência serão Grândola, Sines e San-

tiago do Cacém.

No 5º dia a prova rumará um pouco mais a sul, num percurso entre Grândola, Santiago do Cacém e Odemira. No total, os concorrentes terão pela frente cerca de 1400 km de percurso, culminando, no sábado 17 de outubro, na especial de motocross final com partidas em linha, que encerra tradicionalmente os 'Seis Dias' e que terá lugar, previsivelmente, no concelho de Sines. //

YUASA  **BATTERY**

by  **GS YUASA**



Distribuidor Oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



O inevitável

MARC MARQUEZ

Não há volta a dar. Mesmo num circuito onde nunca havia ganho, Marc Marquez controla, domina e vence. No Red Bull Ring de Spielberg, no GP da Áustria, “Rei” Marquez assinou a sexta “dobradinha” consecutiva, a nona de 13 possíveis.

Texto: Vitor Sousa

Logo na quinta-feira, num misto de cautela e convicção, Marc Marquez afirmou que tinha sido batido por uma moto vermelha nos últimos anos no Red Bull Ring... mas que agora, também ele, pilotava uma moto vermelha.

A dúvida deu lugar à certeza e, fazendo o trabalho do costume, o espanhol da Ducati ultrapassou a qualificação menos conseguida (que incluiu uma queda) e impôs-se na corrida Sprint de sábado, voltando a repetir a dose no domingo, no Grande Prémio.

Nem a grande forma e o excelente momento de Marco Bezzecchi aos comandos da Aprilia (pole-position e P3 no GP) deteve o ímpeto do líder do campeonato. Na prova curta, Marc assinou a 12ª vitória ao sábado (falhando apenas o triunfo em Silverstone, onde foi... segundo... atrás do irmão). E por falar em Alex, voltou a secundar Marc na Sprint, o que aconteceu pela 10ª vez... em 13 possíveis.

A redução destes feitos a estatística parece que lhes retira impacto e valor. Pelo contrário, ela é expressão mais apurada do domínio exercido pelo piloto oficial da marca de Borgo Panigale, secundado, muitas vezes, pelo próprio irmão num cenário que começa a ser cada vez mais previsível de chegarmos ao final

desta temporada com dois irmãos nas duas primeiras posições da categoria principal do campeonato do mundo de motociclismo.

Na Estíria, todavia, o segundo Marquez não teve um dia brilhante no domingo. Trazia essa penalização de Brno que o obrigava a cumprir uma 'long lap' e, depois de o fazer, não voltou a revelar ritmo que lhe permitisse subir na tabela, acabando por ter de se contentar com um modesto P10.

Não foi, no entanto, o único entre as hostes da Ducati a encontrar dificuldades na corrida longa. Para além do vencedor, a única exceção terá sido Fermin Aldeguer. O 'rookie' fez a sua melhor corrida em MotoGP até ao momento e conseguiu a sua melhor classificação, com o segundo pódio do ano.

O resto... praticamente um deserto. Depois da desistência na Sprint, 'Pecco' Bagnaia - que, recorde-se, vinha de três vitórias consecutivas no Red Bull Ring - no GP fez mais uma corrida a 'andar para trás, com o passar das voltas, terminando em P8.

Ao contrário do que se tornou norma nesta disciplina nos últimos tempos, a Ducati colocou "apenas" duas motos (sim, eu sei, as duas à frente) nas sete primeiras posições, onde couberam uma Aprilia, três KTM e uma Honda (melhor classificação de Mir desde há muito tempo).

»





YAMAHA BATE NO FUNDO

Entre os construtores ninguém fez pior que a Yamaha. A marca de Iwata está a passar por um dos piores momentos da sua história e a arrastar alguns dos seus pilotos para um patamar de desempenho e classificações a que, de todo, não estavam habituados.

A sensação que fica é a de um misto de 'cabeça perdida' (contratação de Toprak Razgatioglu e, talvez de... Diogo Moreira?) e beco técnico sem saída. A estreia urgente da nova V4 já não merece a menor dúvida, já nem sequer é urgente; é simplesmente obrigatória porque não parece haver outro caminho, até porque, dificilmente será pior.

Será preciso consultar os arquivos mas, na verdade, não nos lembramos de uma corrida da categoria principal do motociclismo em que todas as Yamaha presentes na corrida tenham ocupado as últimas posições da classificação. Nem mais, nem menos.

Quartararo ainda 'salvou' um ponto com o P15, beneficiando das desistências, mas Rins, Oliveira e Miller limitaram-se a tentar, sem estragos maiores, levar as suas M1 até ao final da corrida... Sim, o circuito não terá ajudado, mas essa desculpa há muito que caducou. Quando os próprios técnicos dizem aos seus pilotos que já não sabem o que fazer...

Para a semana há mais. E a estreia do Balaton Park no Mundial de MotoGP promete ser polémica...

Todas as classificações em motogp.com //



MOTO GUZZI

V7

DESCONTO DIRETO DE 800€ + OFERTA 1ª REVISÃO



MOTO GUZZI®



A saga CONTINUA

Na estreia do circuito húngaro de Balaton Park, Marc Márquez fez questão de continuar a sua série de vitórias obtendo o sétimo duplo triunfo consecutivo, dez no total, em 14 provas.

É inquebrável a senda ganhadora de Marc Márquez iniciada no GP de Aragão. Pela sétima vez consecutiva o piloto da Ducati venceu as duas corridas do fim de semana, com a habitual sobrançeria dominadora, gerindo, controlando e atacando no momento certo para vencer.

Podemos até acrescentar alguns dados novos à equação: num circuito a estreiar, desconhecido para todos e cujas características não casavam com as

da moto italiana - como ficou provado sobretudo no domingo.

Nem por isso, Márquez deixou de ditar a sua lei e conquistar a décima vitória em GP este ano, a que juntou a 13ª (em 14!!!) na corrida Sprint, sendo que assinou a sétima 'dobradinha' consecutiva.

Não há muito mais a acrescentar. De novo, no GP, conhecedor da diferença de escolha de pneus entre si e o maior rival do fim de semana - de novo Marco Bezzecchi - esperou pelo início das dificuldades do piloto da Aprilia no controlo do seu pneu traseiro

de mistura macia, para desferir o ataque e, a partir daí, 'passar' pelo que restava da corrida sem forçar demasiado o seu pneu traseiro de mistura média. Marc Marquez provou, de novo, não ser apenas o piloto que é mais rápido na técnica é também aquele que melhor usa o cérebro.

E, na frente do campeonato desde o seu primeiro minuto, está a um curto passo de conquistar o nono título mundial da carreira, o que poderá acontecer ainda antes da ronda asiática... a seis provas do fim!

O seu principal rival, continua a ser o irmão Alex, que está já a 175 pontos, mas nas últimas corridas, o 'outro' Marquez fez apenas 19 pontos. De Balaton, saiu com apenas quatro, depois de cair no GP. Melhor vida não teve Francesco Bagnaia. O vice-Campeão do Mundo somou sete pontos, tendo-se arrastado penosamente pelo asfalto húngaro.

Em grande plano voltou a estar Marco Bezzeci. Já vencedor nesta temporada (Silverstone), o italiano da Aprilia somou 67 pontos nas últimas três rondas e aproxima-se dos homens da frente no campeonato para se enquadrar naquilo que poderá ser a luta pelo vice-campeonato com Alex Marquez e 'Pecco' Bagnaia.

No Balaton Park foi apenas sétimo na Sprint, mas liderou com confiança e autoridade a primeira parte do GP, destruindo o pneu traseiro no processo e terminando na terceira posição.

O segundo classificado foi Pedro Acosta, confirmando a boa adaptação das características de KTM ao novo circuito húngaro, a que chamaram de 'grande kartódromo' demasiadas vezes. Também Acosta (65 pontos desde o recomeço após a pausa

de verão) parece querer entrar na luta pelo vice-campeonato.

No entanto, o herói do dia foi Jorge Martin. O vice-campeão do mundo conseguiu o seu melhor resultado aos comandos da Aprilia (da qual já não se quer divorciar...) realizando uma corrida notável no domingo, ao sair de P16 na grelha e terminar em P4. Uma luz de esperança para o que resta da temporada.

Tendo em conta a clara evolução da competitividade da Aprilia ao longo da época, começamos a pensar que será ainda possível vermos Jorge Martin a discutir os primeiros lugares ao fim de semana.

Tal como se previa - sobretudo após a triste exibição do Red Bull Ring - as Yamaha debateram-se com uma enorme falta de desempenho em Balaton. Quartararo vai disfarçando como (e quando) pode, mas do resto pouco se aproveitou.

Miguel Oliveira - que bateu sucessivamente Alex Rins ao longo do fim de semana - veio a obter o melhor resultado do ano (P12), o que não deixa de ser irónico pois terá sido este o fim de semana em que a Yamaha comunicou ao piloto português a sua não continuidade para 2026.

Aguardam-se os comunicados oficiais de ambas as partes, mas fica no ar um cheiro a injustiça, caso se confirme a saída do piloto português, (recordamos que esteve lesionado, sem culpa própria, no início do ano) e, acima de tudo, o grande desnorte em que anda a política desportiva da marca de Iwata. Esta semana saber-se-á.

O campeonato prossegue dentro de duas semanas com o GP da Catalunha, em Barcelona. //





Vitória heroica de TAKAHASHI E ZARCO

Takumi Takahashi
e Johann Zarco
conquistaram a quarta
vitória consecutiva da
Honda em Suzuka e a
31^a no total.



A Takumi Takahashi e Johann Zarco, aos comandos da moto da Honda HRC, venceram a 46ª edição das 8 Horas de Suzuka, a etapa japonesa do Campeonato Mundial de Resistência da FIM, partilhando a condução 'a dois', em vez de uma equipa de três pilotos. Uma vitória heroica!

No meio do calor e humidade extremos, a dupla da Honda HRC com o número 30 foi forçada a completar mais turnos individuais de condução do que os seus rivais, mas geriu na perfeição o aumento das exigências físicas e mentais para conquistar a quarta vitória consecutiva da Honda em Suzuka e a 31ª no total. Foi também a sétima vitória, que ampliou o recorde pessoal, para a estrela japonesa Takahashi e a segunda consecutiva para o piloto francês de MotoGP, Zarco, após o seu triunfo de estreia no EWC na época passada.

A Yamaha Racing Team marcou o seu regresso às 8 Horas de Suzuka pela primeira vez desde 2019 ao terminar em segundo, a 34.243s da Honda HRC, com Andrea Locatelli, Jack Miller e Katsuyuki Nakasuga.

A Suzuki Yoshimura SERT Motul completou o pódio pelo segundo ano consecutivo, depois de Dan Linfoot ter recuperado de uma queda e ultrapassado a equipa Honda SDG HARC-PRO.

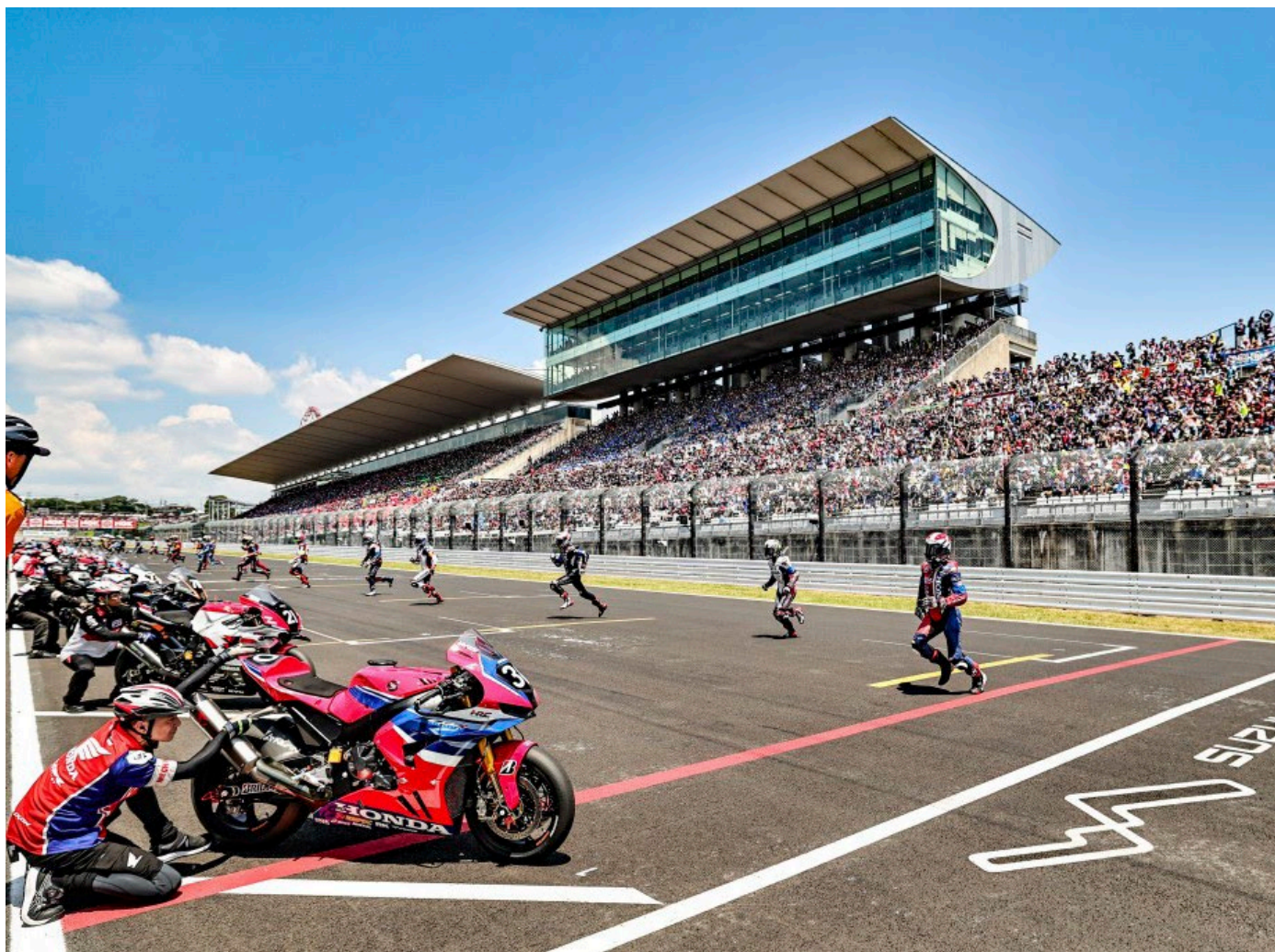
O piloto da Honda, Yuki Kunii, liderou nos primeiros 40 minutos, depois de audaciosamente ultrapassar o pole position Takahashi. Ao terminar no quinto lugar, a BMW Motorrad World Endurance Team vai para a última prova da temporada, o Bol d'Or, no próximo mês, a um ponto da equipa oficial Yamalube YART Yamaha EWC na disputa pelo título do Campeonato do Mundo de Equipa de Resistência da FIM, depois de a equipa austríaca ter abandonado no Japão.

O Team Étoile conquistou a sua primeira vitória na categoria Superstock, ultrapassando a National Motos na disputa pelo título da Taça do Mundo de Resistência da FIM.

Após a corrida, Gregg Black dedicou o terceiro lugar da Suzuki Yoshimura SERT Motul a Luca Guintoli, filho do seu antigo colega de equipa e antigo campeão do EWC, Sylvain, que faleceu durante a semana.

A BMW Motorrad World Endurance Team estava em terceiro lugar após duas horas e meia, quando >>





as suas esperanças de conquistar o primeiro pódio em Suzuka para uma marca europeia foram frustradas. Michael van der Mark, estava aos comandos da moto número 37 quando foi para as boxes depois de um pedal se ter soltado. No entanto, quando estava a entrar no pit lane, esta ficou presa na roda traseira da BMW, levando o holandês a sofrer uma queda grave e a sua equipa a passar mais de quatro minutos a fazer reparações.

As quedas de Jason O'Halloran e Marvin Fritz tiraram a YART Yamaha da disputa, depois de ter chegado ao quarto lugar. Uma falha eletrónica relatada atrapalhou a sua recuperação antes de uma nova queda de Karel Hanika, causada por um problema no motor, encerrando a sequência ininterrupta de pódios da YART, que remontava à abertura da temporada de 2024.

Depois de impressionar ao ser o terceiro mais rápido no Top 10 Trial no sábado, a BMW AutoRace Ube Racing Team (que teve o português Ivo Lopes integrado na estrutura, apesar de ter sido

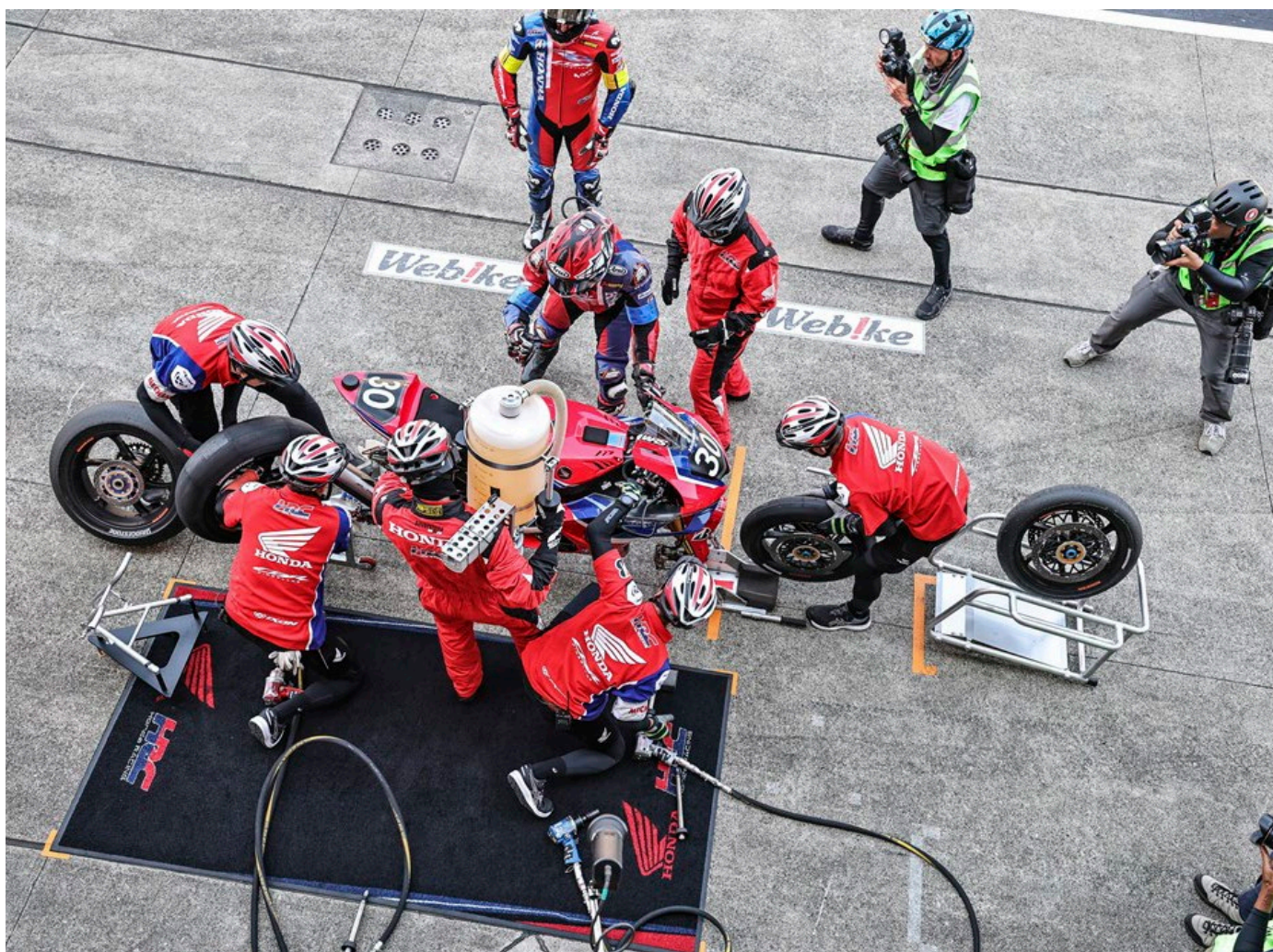
preterido por Davey Todd para terceiro piloto da formação) terminou em sexto lugar após uma paragem demorada no início da corrida. O TeamATJ terminou em sétimo, com a Kawasaki Webike Trickstar em oitavo, continuando a sua sequência de provas a pontuar.

A Yamaha ELF Marc VDS Racing Team/KM99 melhorou o seu 10º lugar conquistado em 2024 ao terminar no nono lugar, uma posição à frente da Honda Asia-Dream Racing.

A prova tinha pouco mais de uma hora de duração quando a F.C.C. TSR Honda France, vencedora das 8 Horas de Spa Motos, abandonou devido a uma avaria no motor, pouco depois de Taiga Hada ter assumido o lugar de Alan Techer. A Tati Team AVA6 Racing também não conseguiu completar a prova devido a um problema no motor.

VITÓRIA CASEIRA DO TEAM ÉTOILE EM SUPERSTOCK

A BMW do Team Étoile converteu a pole position entre as Superstock na sua primeira vitória na



Taça do Mundo de Resistência da FIM, graças ao trio japonês Motoharu Ito, Hikari Okubo e Kazuki Watanabe.

A equipa TONE 4413 EVA 02 BMW, que bateu a equipa Étoile em 2024, terminou em segundo, depois de Leandro Mercado e o veterano Tomoya Hoshino terem corrido em dupla. Kevin Calia, Flavio Ferroni e Simone Saltarelli pilotaram a Aprilia da Revo-M2 e conquistaram o terceiro lugar na sua estreia em Suzuka.

A Equipa Étoile vai agora partir no Bol d'Or cinco pontos à frente da National Motos Honda, que abandonou após Johan Nigon ter sofrido um forte acidente. Entretanto, os organizadores do evento confirmaram uma assistência de 61.500 espectadores, em comparação com os 56.000 anteriores.

O Campeonato do Mundo conclui a temporada no fim de semana de 21 e 22 de setembro, com a 88ª edição do Bol d'Or, em Paul Ricard.

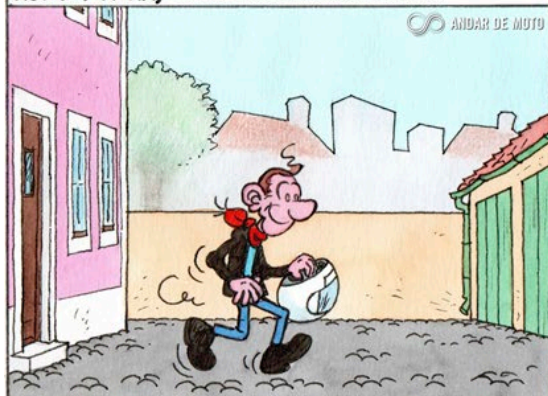
ZARCO: "CORRER A DOIS É MUITO DIFÍCIL"

No final da prova, Zarco afirmou: "É sempre uma boa corrida quando se consegue controlar a diferença. Mas correr a dois [pilotos] é muito difícil, além disso, está muito calor, transpira-se muito e o tempo de recuperação é muito curto. Às vezes é difícil voltar à moto, mas no final o ritmo foi muito bom. Tivemos dois safety car e isso muda sempre um pouco o jogo, mas conseguimos manter a vantagem.

Agradeço ao Takumi, porque está sempre a dar conta do recado em cada stint e isso é impressionante. Tento fazer o mesmo e espero que no próximo ano sejamos três, porque seremos melhores. É uma corrida de que gosto e ter uma das melhores motos é um prazer conduzir."

Zarco considerou que o consumo inferior de combustível da sua Honda CBR100 RR-R-SP desempenhou um papel fundamental no sucesso: "A Honda fez uma boa moto. Penso que a nossa maior vantagem foi este consumo de combustível, e fazer apenas sete paragens fez toda a diferença para a vitória hoje." //

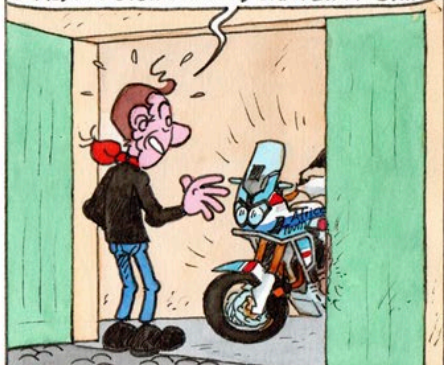
NUMA MANHÃ, COMO OUTRA QUALQUER...



EH, PA! ISTO NÃO ESTAVA ASSIM... A PORTA ESTÁ COM A PINTURA TODA ARRANHADA!... DEVEM SER OS MALDITOS GATOS!



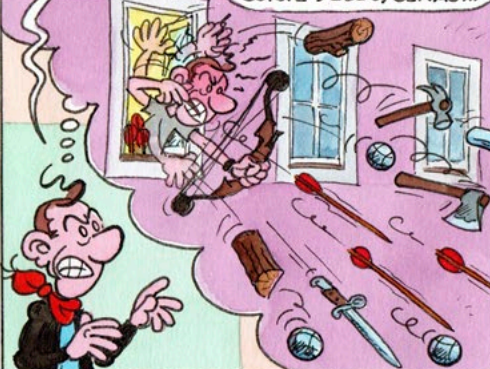
A MOTO ESTÁ NO SÍTIO DELA... ESTÁ TUDO NORMAL... ISSO É O QUE INTERESSA!... MAS, A PORTA ASSIM, CHATEIA-ME!...



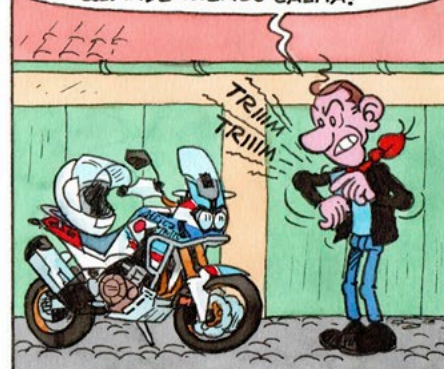
AGORA, VENDO BEM... ALGUÉM TABÉM TENTOU FORÇAR A PORTA DO VIZINHO. ISTO ESTÁ TUDO ESCALAVRADO!...



HÁ-DE TER SIDO ESTA NOITE... E EU ESTAVA A DORMIR FERRADO, QUE NEM OUVI NADA!... SORTE DELES, SENÃO...



QUEM É O CHATO QUE SE LEMBRA DE TELEFONAR A ESTA HORA?... E SEMPRE QUANDO MENOS CALHA!



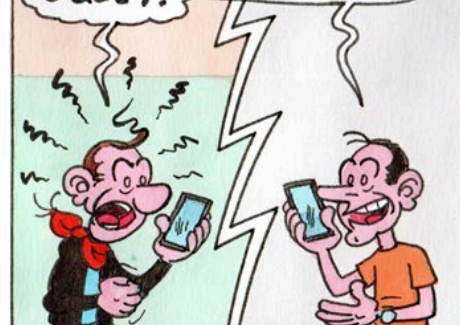
OLÁ, TOM... ENTÃO?... ESTÁ TUDO BEM?...
SIM!... PORREIRO... E TU... ESTÁS BEM?...
ERA PARA SABER SE NÃO TINHA ACONTECIDO NADA...
NÃO! TUDO NORMAL... PORQUÊ?...



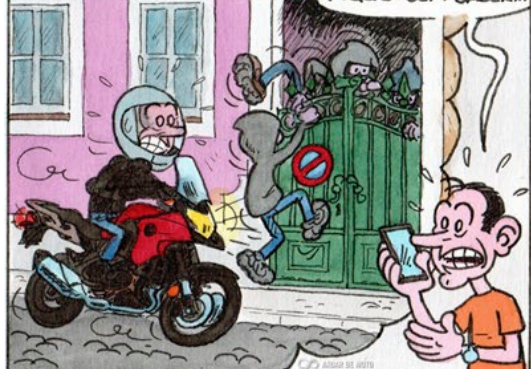
E COM A TUA MOTO... ESTÁ TUDO BEM?...
CLARO QUE ESTÁ! IMPECÁVEL, COMO SEMPRE!... EH, PA! TIREI A MOTO DA GARAGEM, AGORA MESMO, E ESTOU PRONTO PARA ARRANCAR!
NÃO HÁ PACIÊNCIA PARA ESTAS CONVERSAS MOLES!



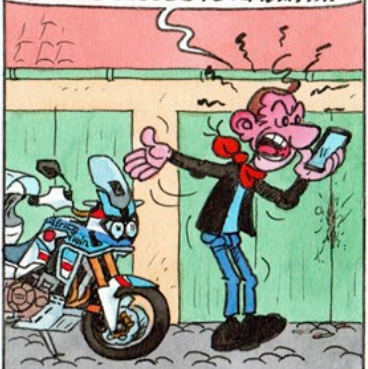
AH!... ENTÃO NÃO HOUE AZAR... É QUE, ONTEM À NOITE, TENTARAM ROUBAR A TUA MOTO...
O QUÊ?! ERA PARA SABER SE ESTAVA TUDO BEM...



ONTEM À NOITE, PASSEI A PORTA DA TUA CASA E VI UNS GANDULOS A SALTAR O PORTÃO DO PÁTIO. FIQUEI SEM SABER...



ENTÃO... VISTE UNS GAJOS A TENTAR ENTRAR NA MINHA GARAGEM E NÃO ME DISSESTE NADA?!...



EH, PA! EU NÃO IA TELEFONAR-TE ÀS 2 DA MANHÃ!...



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves

Jornalista e motociclista

Góis: Entre o ronco das motos e o silêncio das chamas

Hoje vamos falar a sério. Acho que só o fiz 1 vez. Mas às vezes é preciso... O ano é diferente, mas a \$%#& é a mesma. Discursos não previnem nem apagam incêndios, e todos os anos Portugal e os portugueses ficam a arder (de várias formas).

Este ano ficámos à porta de Góis, que é para muitos, o Natal em agosto: há quem vá de moto, quem leve a pendura, quem meta os miúdos no carro e siga atrás do ronco só para viver o acampamento, os concertos, a feira, os reencontros.

A quem não é “do meio”, custa explicar que uma concentração é mais do que motos estacionadas em fila. É um espaço de diversão e respeito, onde se troca dicas de mecânica e receitas de família. Onde a malta das naked partilha mesa com o grupo das clássicas, onde aprendemos a acenar com os olhos porque as mãos estão ocupadas com os copos, ou com os putos que também já participam. Góis é (era, este ano) isto: um ponto de encontro intergeracional onde cabem as grandes motos, as carrinhas e as cadeirinhas. A família motard não é metáfora; é literalmente família.

Para lá do romantismo motard, há uma economia real que vibra com Góis: a vila e os arredores vestem-se para receber cerca de 20 mil pessoas, portanto quando isto falha perde a comunidade toda - comerciantes, associações, artistas, fornecedores.

Podemos (e devemos) tirar daqui lições. Agosto é sinónimo de encontros e reencontros, viagens, diversão, festas e romarias. Todos os anos elas existem, portanto é preciso pensar, planejar, antecipar, criar regras, trabalhar e falar mais a sério sobre ordenamento florestal, prevenção e responsabilização. Precisamos de coragem, ou de outra coisa que não

posso aqui dizer...

Porque para o ano o verão está de volta. Mas os temas são cíclicos. Agora vem o futebol e as transferências, as campanhas políticas e daqui a pouco o Natal. E para o ano cá estaremos para repetir a ladainha das “condições extremas” e dos “meios no terreno”.

Uma palavra especial para o gesto do clube: crédito para os inscritos usarem em 2026, apesar de a lei não os obrigar a tal. É uma forma de dizer “estamos juntos”, e vale tanto como um abraço.

O que fica, então, quando a concentração não acontece? Fica a prova de que somos, efetivamente, família. Famílias vivem percalços, reorganizam-se, protegem os seus. Muita gente que já estava em Góis ajudou nas evacuações, respeitou as indicações, arrumou tudo sem drama. Outros rodaram punho e visitaram negócios locais noutros pontos da região, gastaram o que tinham planeado gastar, porque sabem que, do outro lado do balcão, alguém ficou a perder mais do que um fim de semana. Isto também é ser motard.

Para o ano, voltaremos. E quando voltarmos - porque havemos de voltar - que os momentos quentes sejam apenas os habituais. Até lá, que ninguém desista do que nos trouxe até aqui: a vontade de ir, de estar, de partilhar.

Góis ficou, este ano, num silêncio pesado onde esperávamos música e motores. Mas a família não se quer apenas para os copos e para a festa. Mede-se pelo que faz quando tudo se cala. E, nisso, continuamos juntos na mesma estrada.

Boas curvas
Até para o ano... em Góis. //



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

Campanha válida para unidades limitadas ao stock existente matriculadas até final de setembro. Valor da Documentação não incluído.