

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO
MENSAL
#88
SETEMBRO

SUZUKI GSX-8T / GSX-8TT



CONTRAPONTO

DUCATI MULTISTRADA V2/V4



» **TESTE**
YAMAHA TRACER 7 GT

» **NOSTALGIA**
KAWASAKI ZEPHYR 750

» **HISTÓRIA**
JOHN SURTEES

» **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

CAMPAÑHA 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

Andas de Mota? E não tens medo?

Se eu tivesse tantas motos na garagem como de vez em quando já me fizeram essa pergunta, seguramente iria ser o motociclista mais feliz do Mundo.

O medo que as pessoas têm de andar de moto é algo que realmente me impressiona. De tal forma que muitas vezes nem consigo ter resposta para a pergunta. Há fobias justificáveis, como medo da trovoada, ou de terramotos, das alturas ou até mesmo de aranhas ou cobras. Tudo bem! Mas outras fobias... por exemplo: Tenho uma amiga que nunca se sentaria numa moto, nem à pendura e muito menos para a conduzir, mas no entanto já foi passageira num planador e diz que adorou. Conheço um rapaz que até já teve um acidente grave, de automóvel, mas que também diz que por razão alguma o apanhavam em cima de uma moto. Uma senhora que conheço, foi violentamente atropelada por um camião numa passadeira, mas diz que reza sempre que sabe que o filho vai andar de moto! No entanto, em resposta à pergunta, digo sempre que sim,

que tenho medo. Sou consciente, tenho muita experiência, consigo manter elevados níveis de atenção enquanto conduzo, conheço os meus limites e as minhas capacidades... Mas tenho medo. Sobretudo dos condutores irresponsáveis, ou dos ressabiados frustrados, dos alcoolizados, dos drunfados. Porque ninguém consegue prever que um automóvel, sem qualquer pretexto, trave de repente ou dê uma guinada na direção, ou faça uma curva fechada completamente fora de mão, ou que algum condutor distraído com o telemóvel ou com as pernas da miúda que ia a passar, me abalroe quando estou parado num semáforo ou num sinal de Stop. Medo de morrer não tenho! Porque é uma questão de sorte, ou "como sói dizer", destino que nos está garantido à nascença... que o digam aqueles que naquela terça-feira de 11 de setembro de 2001, às 8:46 da manhã, quando se preparavam para começar a sua rotina laboral diária num nonagésimo andar da torre norte do World Trade Center, em Nova Iorque, um avião entrou pelas janelas e lhes ceifou a vida instantaneamente. //

SUMÁRIO

88

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 30 APRILIA RSV4 X-GP
- 34 BMW VISION CE
- 36 DUCATI DIABEL V4 RS E MULTISTRADA V4 RS
- 40 DUCATI PANIGALE V4R
- 48 QJ MOTOR SRV 12
- 50 SUZUKI ADDRESS 125
- 52 GAMA MONTESA



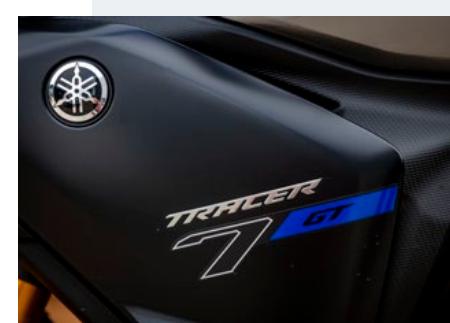
TESTE

- 56 SUZUKI GSX-8T E GSX-8TT
- 64 YAMAHA TRACER GT7
- 72 CONTRAPONTO DUCATI MULTISTRADA V4 vs V2



NOSTALGIA

- 96 KAWASAKI ZEPHYR 750



HISTÓRIA

- 102 JOHN SURTEES

REPORTAGEM

- 106 18.ª EDIÇÃO DO TRAVELER'S EVENT
- 110 SETUBAL CUSTOM WEEKEND

VIAGEM

- 112 ESCÓCIA - 3ª PARTE

DESPORTO

- 118 SPORTNEWS
- 130 MOTOGP

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMÓ: PO IPO I PO IPO I PO
- 6 VÍTOR SOUSA: O REGRESSO DAS FÉRIAS
- 54 ADELINA GRAÇA: PEQUENAS GRANDES AVENTUREIRAS
- 94 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM AS PASSADEIRAS?
- 140 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 142 SUSANA ESTEVES: MOTOS ENTRE OS CARROS: IRRESPONSÁVEIS, PERIGOSOS...
A MESMA CONVERSA DE SEMPRE. JÁ CHEGA, NÃO?



ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Vítor Sousa
Luís Duarte

Paulo Jorge
Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Daniela Azevedo
Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

**5 ANOS
GARANTIA**



BMW R 1300 R

EQUIPADA DE SÉRIE COM EMOÇÕES FORTES

A BMW R 1300 R é a tua Roadster se dás valor a prestações, versatilidade e puro prazer de condução. Equipada com a potência do motor Boxer que oferece uns impressionantes 149Nm de binário, tens tudo o que precisas para dominar uma curva após a outra. O design marcante reforça o seu caráter desportivo, enquanto as características irrepreensíveis, como a suspensão desportiva e o Riding Assistant, elevam as prestações e o conforto a um novo nível. Seja numa via secundária ou numa estrada de serra sinuosa, esta Roadster dinâmica reforça o teu estilo de vida. #NeverStopChallenging

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

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

*A tua vida é uma viagem.



Vitor Sousa
Jornalista

O regresso das férias

Faço, por norma, férias tardias. Deixo para o final do verão, os dias de descanso possíveis, num calendário anual marcado, quase sempre, pela incerteza característica de quem faz a sua vida num regime de profissional liberal. Na maior parte das vezes, não se vai de férias quando se quer, vai-se quando se pode.

Prefiro a calma dos dias de setembro e as suas temperaturas mais agradáveis à loucura e à canícula de agosto. Praias mais disponíveis, estradas menos congestionadas, restaurantes com lugares sem marcação... enfim, uma vida a ritmo 'normal', distante, na essência e na prática, da 'febre de agosto'.

Mas esta opção pela tranquilidade dos dias na beira da piscina (ou dentro dela), de livro na mão, contrasta brutalmente com o regresso ao quotidiano. Ao contrário do que seria de esperar, no pós-férias algumas pessoas regressam ainda mais 'stressadas'. Talvez seja uma reação nervosa provocada pela ansiedade da perspectiva de ter de enfrentar tarefas, compromissos, horários, chefias, trânsito, serviços, escolas, compras... numa esperada orgia de confusão, desrespeito, fraca educação e gritaria.

Os motociclistas não são exceção.

Por razões profissionais, sou um 'frequentador assíduo' da 2ª circular em Lisboa, mas estou certo que a minha vivência nesta artéria rodoviária lisboeta é, em tudo ou em parte, muito semelhante à vivida por muitos outros motociclistas em vários pontos do país, como a igualmente caótica VCI na cidade do Porto. Nos pouco mais de dez quilómetros que percorro quase diariamente naquela via, vejo de tudo. Do imprudente, ao distraído, ao perigoso ou ao, simplesmente, ridículo.

A 2ª circular é uma via de muito movimento, com acessos

a outras vias de igual, ou superior, intensidade de tráfego. O IC19, o Eixo Norte-Sul (e acesso de e para a Ponte 25 de Abril), a ligação Campo Grande-Calçada de Carriche, a Avenida Marechal Gomes da Costa, os acessos do aeroporto e a A1, são vias que desviam ou carregam elevados fluxos de trânsito na limitada circular que une Benfica à saída norte de Lisboa. A intensidade do tráfego, o pára-arranca aliado à constante desatenção dos condutores, a velocidade inadequada para as condições de circulação, a súbita e não sinalizada mudança de faixa, a ausência de bermas e, recentemente, a colocação de um radar no sentido sul-norte antes da saída para o Parque das Nações (que provoca um efeito de rolha provocando enormes filas mesmo quando não há acidentes) contribuem para a formação de uma amálgama bem compacta de trânsito nas três faixas, a qualquer hora, e em qualquer dia (já nem os fins de semana escapam...), só vencidas à custa de muita paciência ou... duas rodas.

Ora, muitos dos indivíduos que se deslocam de moto neste local, em vez o fazerem de forma inteligente e com a calma necessária a semelhante 'cenário de guerra', enfrentam o quadro com displicência e cegueira irresponsáveis que muitas vezes acaba da pior maneira. Se é verdade que lá passo muitas vezes, também é verdade que é raro o dia em que não vejo uma moto caída no chão e o seu condutor a ser medicamente assistido. Os principais clientes do INEM na 2ª circular são os condutores de scooters (os das entregas rápidas acima de todos) e os 'aceleras' dos escapes livres. Os primeiros percorrem quase toda a extensão das filas de dedo na buzina numa cacofonia irritante de pi-pi-pi e os segundos brindam com sonoros rateres qualquer automobilista que esteja um centímetro e meio fora da linha ou que se atreva a não se desviar à passagem de 'suas majestades'. É feio, é irritante e só serve um intento: provocar ainda mais a ira dos que estão parados nas filas e vêm as motos passar sem demora. Em vez de os motivarmos a, também eles, optarem pela moto como meio de transporte, estamos a semear 'inimigos'. É muito mais fácil, por gestos ou palavras, colocar em evidência um mau comportamento ou agradecer quando nos facilitam a passagem.

Para além do perigo. Circular a 60 km/h (ou mais) entre filas de carros parados é de uma inconsciência absurda.

Deixo de fora, pelo cómico da situação, os 'aventureiros' das grandes trail com as suas três malas de viagem que, pela largura do veículo em causa, não só não conseguem muitas vezes 'furcar', como ficam a empatar aqueles que conseguem passar nos espaços mais apertados...

Nos últimos dias regressei ao ritmo diário habitual e, consequentemente, ao inferno da 2ª circular. Indiscutivelmente, um espelho fiel e rigoroso da sociedade geral no seu momento de regressar de férias.

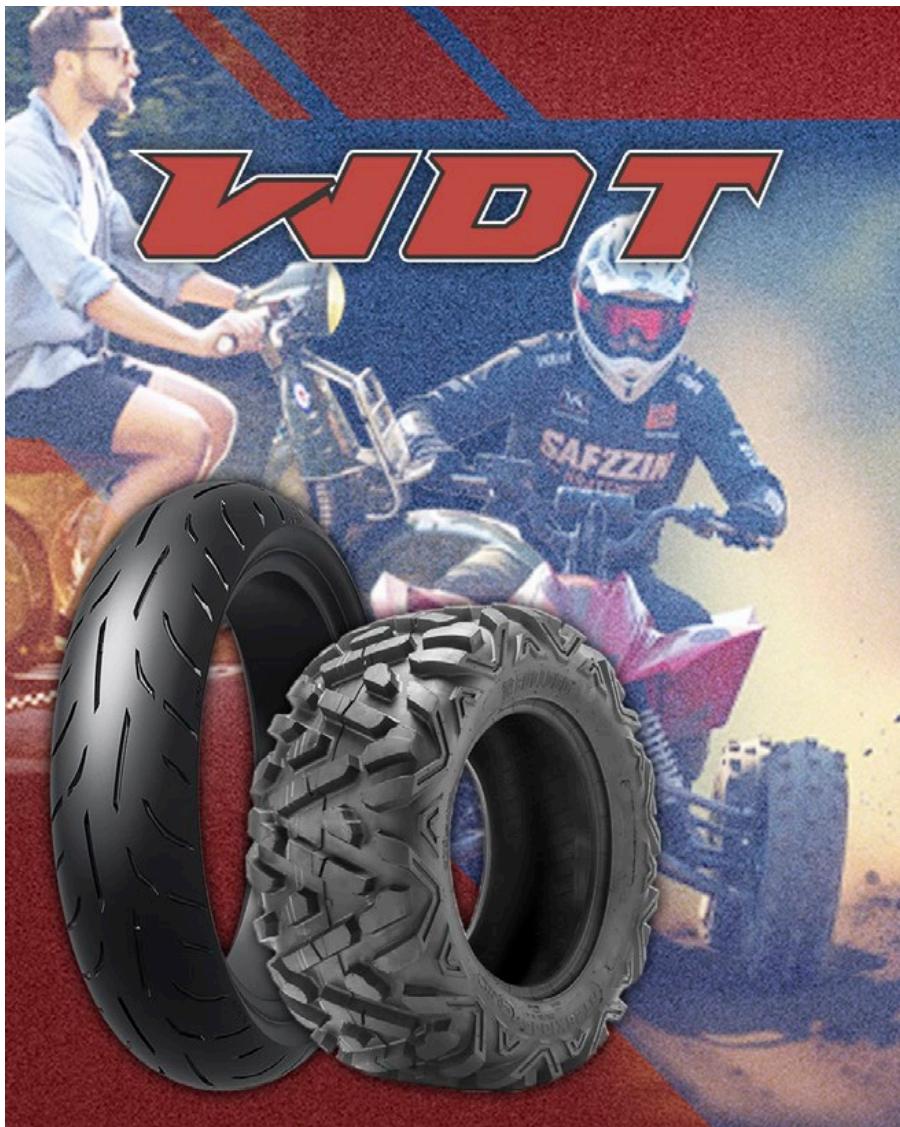
Nesta 'hora difícil' desejo-vos bom trabalho...e muita paciência! //

MOTO GUZZI
V100
Mandello

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®



Lusomotos assume distribuição oficial da WDT em Portugal

A LUSOMOTOS É A NOVA DISTRIBUIDORA OFICIAL DA MARCA DE PNEUS WDT EM PORTUGAL, REFORÇANDO A SUA OFERTA COM UMA VASTA GAMA DE PRODUTOS PARA MOTOS.

A PARCERIA visa proporcionar aos motociclistas e profissionais do setor o acesso a soluções de elevada qualidade e competitividade para diversos tipos de veículos.

A WDT é reconhecida pela sua diversidade, com um portefólio que inclui pneus e câmaras de ar para segmentos como Scooter, Sport Touring, Dual Purpose, Classic, Enduro, Motocross e ATV. A marca

destaca-se pela sua durabilidade e fiabilidade, qualidades essenciais para as diferentes utilizações.

Com este passo estratégico, a Lusomotos reforça o seu compromisso com a diversificação e a qualidade dos seus produtos, garantindo aos clientes o acesso a opções versáteis e competitivas, sempre com a garantia de assistência técnica que caracteriza a empresa. //

800X PRO



Liberta o teu lado
mais aventureiro.

FOCUS ON 专注性能
PERFORMANCE



Tua por 9.899€*

- Motor bicilíndrico de 799 cc com 69,5 kW (94,5 CV) / 9000 rpm
- 2 modos de condução (ECO e SPORT)
- Suspensões KYB multi-reguáveis com curso 240/240 mm
- Travões com ABS desconectável
- Amortecedor de direção
- Jantes de raios Akront com pneus Pirelli Scorpion Rally STR
- Capacidade do depósito de combustível 19L
- Ecrã TFT de 7 " (vertical) com conectividade "mirroring"
- Peso em ordem de marcha 190 Kg
- Cores disponíveis: Cinza e Verde



veja o vídeo
800X PRO



kovemoto.pt

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

Kove recomenda **MOTUL**



Mercado de duas rodas e triciclos com queda de 5,1 % até agosto deste ano

SEGUNDO A ACAP-ASSOCIAÇÃO AUTOMÓVEL DE PORTUGAL, OS VEÍCULOS DE DUAS E TRÊS RODAS TIVERAM UM CRESCIMENTO DE 6,1% EM AGOSTO DE 2025. OS QUADRICICLOS TIVERAM UM AUMENTO DE 9,3% NO MESMO PERÍODO.

O MERCADO português de veículos de duas rodas e triciclos registou uma queda de 5,1% entre janeiro e agosto de 2025, em comparação com o mesmo período de 2024. Os dados são da ACAP.

No entanto, só em agosto verificou-se uma evolução positiva: foram matriculados 4.579 veículos, o que representa um crescimento de 6,1% face a agosto do ano passado. Já os quadriciclos da categoria europeia L também registaram um bom desempenho no mês (+9,3%, com 117 unidades matriculadas), embora mantenham um recuo acumulado de 5,4% no ano.

Ciclomotores

Em agosto, o mercado de ciclomotores continuou a perder força, com apenas 138 unidades matriculadas, menos 36,7% do que em igual mês de 2024. No acumulado dos primeiros oito meses, totalizaram-se 950 ciclomotores, uma queda de 27,6%.

Motociclos

Os motociclos continuam a ser o segmento dominante. Em agosto foram registadas 4.427 unidades, correspondendo a um aumento de 8,4% face ao mesmo mês do ano passado. Ainda assim, no acumulado de janeiro a agosto o saldo é negativo, com 31.116 novas matrículas, o que representa um recuo de 4,0%. Dentro deste segmento, merece destaque

o crescimento dos motociclos elétricos: em agosto atingiram 45 unidades matriculadas, um salto de 150% face a 2024. No total do ano já somam 315 unidades, mais 4,7% do que no período homólogo.

Quanto às cilindradas, o comportamento é desigual. Os motociclos até 125 cm³ caíram ligeiramente em agosto (2.286 unidades, -1,0%) e acumulam uma descida de 9,4% desde janeiro. Pelo contrário, os modelos acima de 125 cm³ cresceram 19,3% em agosto (2.096 unidades) e apresentam uma evolução positiva de 1,0% no acumulado do ano (16.311 unidades).

Triciclos

Embora pequeno em dimensão, o mercado de triciclos mostrou sinais de dinamismo em agosto, com 14 unidades matriculadas, um crescimento de 27,3% face a 2024. Contudo, no conjunto dos primeiros oito meses mantém uma tendência negativa, com 126 triciclos registados, menos 25,9% do que no ano anterior.

Quadriciclos

No segmento dos quadriciclos da categoria L, em agosto foram matriculados 117 veículos, traduzindo-se num aumento de 9,3% face a igual mês de 2024. Ainda assim, o acumulado de janeiro a agosto evidencia uma queda de 5,4%, com 894 unidades registadas. //

FLY
RACING



**NOVA
COLEÇÃO**

2026

 **DESCUBRA-O EM**
myBähr.com



Dainese oferece fato exclusivo de Valentino Rossi à UNICEF para angariação de fundos

A DAINENE ENTREGOU À UNICEF UM FATO DE CORRIDA ÚNICO USADO POR VALENTINO ROSSI, QUE VAI SER LEILOADO COM O OBJETIVO DE APOIAR PROGRAMAS INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA INFANTIL.

TRATA-SE do exemplar Nº 1 de apenas 46 produzidos da edição limitada Soleluna VR46 Anniversario, criada para assinalar o aniversário do lendário piloto em fevereiro deste ano.

O equipamento, já considerado peça de coleção, foi utilizado apenas uma vez por Rossi, durante uma sessão de treinos em Mugello.

A entrega oficial aconteceu no Grande Prémio Red Bull de San Marino e da Riviera di Rimini, onde a marca italiana anunciou a doação do conjunto.

O leilão vai ter como destino final e integral o financiamento do programa de Segurança Rodoviária da UNICEF, que visa reduzir os acidentes de viação - uma das principais causas de mortalidade infantil a nível global. //



**ESPÍRITO RETRO.
PERFORMANCE DE
NOVA GERAÇÃO.**



GSX-8T

GSX-8TT



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Harley-Davidson anuncia calendário de eventos de 2026 e confirma Rally em Cascais

A HARLEY-DAVIDSON CONFIRMOU O REGRESSO DA EUROPEAN BIKE WEEK PARA 2026 E DIVULGOU O SEU CALENDÁRIO DE GRANDES EVENTOS NA EUROPA. O DESTAQUE PARA OS FÃS PORTUGUESES VAI PARA O H.O.G. (HARLEY OWNERS GROUP) RALLY, QUE SE REALIZA EM CASCAIS, ENTRE 18 E 21 DE JUNHO.

O ANÚNCIO surge no rescaldo da European Bike Week 2025, que decorreu no início de setembro e reuniu mais de 100.000 motociclistas. O evento de cinco dias, em Faak am See, Áustria, serviu de montra para as novidades de 2025 da marca, com demonstrações, test-drives e uma zona dedicada à linha Pan America.

O sucesso do evento, que culminou com o Desfile Harley-Davidson, onde cerca de 10.000 motociclistas se uniram para um percurso panorâmico, motivou a confirmação para 2026, com data marcada entre 8 e 13 de setembro.

Além do evento em Portugal, o calendário de 2026

da Harley-Davidson inclui o Spring Rally, que decorre de 30 de abril a 3 de maio em Senigallia, Itália.

Para o próximo ano, a Harley-Davidson também vai fazer a sua estreia no Campeonato do Mundo de Baggers, uma série de corridas de motos de alta cilindrada.

A competição, que já é um sucesso nos Estados Unidos, chega à Europa em seis rondas, com a etapa final a realizar-se no Red Bull Ring, na Áustria. A nova competição, que conta com a participação de baggers customizadas, funcionará como uma classe autónoma, sem qualquer ligação ao MotoGP, oferecendo aos fãs europeus um novo tipo de campeonato. //

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





Canadiana Liane Langlois entra para a história com recorde de velocidade

A MOTOCICLISTA LIANE LANGLOIS, DE EDMONTON, NO CANADÁ, ALCANÇOU UM FEITO HISTÓRICO AO ESTABELECER DOIS NOVOS RECORDES MUNDIAIS DE VELOCIDADE EM MOTOCICLO.

A ATLETA de 50 anos, que se tornou a primeira mulher canadiana a conquistar um recorde de velocidade acreditado pela Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), superou as condições adversas da pista para atingir a marca de 219,403 km/h em milha lançada.

A proeza foi alcançada no Bonneville Motorcycle Speed Trials, no estado de Utah.

Langlois, que competiu com uma Triumph Rocket 111 Roadster de 2295cc equipada com um sidecar, admitiu que as condições na pista de sal eram particularmente difíceis nesse dia, descrevendo a expe-

riência como a primeira vez que sentiu nervosismo em cima de uma moto.

Apesar dos desafios, a motociclista conseguiu estabelecer um novo recorde mundial de velocidade na categoria de sidecar de 2500cc. A velocidade recorde foi calculada através da média de duas passagens em sentidos opostos.

Além do recorde na milha, Langlois também bateu a marca de velocidade no quilômetro, numa demonstração de perícia e ousadia que, espera, sirva de inspiração para outras mulheres entrarem no mundo da alta velocidade. //

BRIXTON
MOTORCYCLES

CROSSFIRE 500X



CROSSFIRE 125LC



SIGA-NOS

[brixtonportugal](#)



[brixtonmotorcyclesPT](#)

IMPORTADOR

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



Piloto Colby Raha bate recorde mundial com salto histórico em Harley-Davidson

O PILOTO DE MOTOCROSS E EMBAIXADOR DA ROCKSTAR ENERGY, COLBY RAHA, ENTROU PARA A HISTÓRIA AO ESTABELECER UM NOVO RECORDE MUNDIAL PARA O SALTO MAIS LONGO NUMA MOTO HARLEY-DAVIDSON.

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. //

VERSYS 650

NÃO DEIXES NADA PARA TRÁS



Oferta Pack Travel Shad

PRVP DESDE
8.870€



Malas laterais Shad
SH38X Carbon
(inclui suportes)



Encosto para
passageiro duplo



Topcase Shad
SH58X Carbon
(incluir 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.



Parlamento do Irão debate direito das mulheres conduzirem motos

O PARLAMENTO IRANIANO, DOMINADO POR CONSERVADORES, ENFRENTA UMA DECISÃO HISTÓRICA: APROVAR OU NÃO UMA PROPOSTA DE LEI QUE, PELA PRIMEIRA VEZ DESDE A REVOLUÇÃO ISLÂMICA DE 1979, CONCEDE ÀS MULHERES O DIREITO LEGAL DE OBTEREM LICENÇAS DE CONDUÇÃO DE MOTOS.

A MEDIDA surge após anos de luta pela igualdade de género no país, um debate reacendido pelas recentes manifestações nacionais.

Durante décadas, as mulheres iranianas foram impedidas de conduzir motos. Embora não existisse uma proibição explícita na lei, a ausência de uma referência legal às mulheres como candidatas a licenças de condução, criava uma lacuna institucional que as deixava vulneráveis a multas e outras sanções. Esta restrição, muitas vezes defendida por políticos de linha mais rígida com base em "valores islâmicos" e "moralidade pública", tem sido repetidamente contestada por ativistas que a encaram como uma negação da liberdade e da igualdade.

A submissão do projeto de lei ao parlamento ocorre num momento crucial, apenas alguns anos após os protestos em larga escala que se seguiram à morte de Mahsa Amini, em 2022. Para os apoiantes, o projeto de lei é um

passo significativo em direção aos direitos das mulheres, enquanto os céticos veem-no como uma manobra estratégica para apaziguar o descontentamento público.

O académico religioso Mohammad Taghi Fazel Meybodi defendeu publicamente o direito das mulheres a conduzirem motos, afirmando que "não há proibição religiosa" sobre o assunto. O estudioso considerou "ridículo" que o direito das mulheres a votar, ou a conduzir, tenha de ser resolvido através de legislação, uma vez que estas liberdades não são expressamente proibidas no Islamismo.

O Irão continua a ser um dos poucos países onde esta restrição ainda existe. Recentemente, a Arábia Saudita, que tinha proibições semelhantes, levantou as suas restrições, reforçando a pressão sobre o governo iraniano. A data da votação no parlamento ainda é incerta, mas a luta pelos direitos das mulheres no país continuará, independentemente do resultado.//

MOVE-TE COM ATITUDE!



SABE MAIS



2.999 €

~~ANTES 3.199 €~~

DESCONTO -200 €



Campanha válida até 31 de outubro de 2025, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Não acumulável com outras campanhas em vigor. Para mais informações contactar o concessionário oficial SYM.



70TH
Anniversary



Honda acelera rumo ao futuro com protótipo elétrico EV FUN em testes pela Europa

A HONDA DIVULGOU NOVAS IMAGENS DO EV FUN, O SEU PRIMEIRO PROTÓTIPO DE MOTO ELÉTRICA DE GRANDE PORTE, ATUALMENTE EM FASE AVANÇADA DE TESTES NAS ESTRADAS EUROPEIAS. O MODELO, APRESENTADO PELA PRIMEIRA VEZ NO SALÃO DE MILÃO EM 2024, PROMETE ALIAR EMOÇÃO, INOVAÇÃO E ZERO EMISSÕES À EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO.

EQUIVALENTE a uma naked de média cilindrada, o EV FUN conta com baterias fixas e compatibilidade com carregamento rápido através do protocolo CCS2. A marca japonesa vê neste protótipo um passo estratégico na sua abordagem multifacetada à mobilidade sustentável.

O desenvolvimento está a cargo de Masatsugu Tanaka, engenheiro veterano da Honda com mais de duas décadas de experiência em modelos de combustão interna. No currículo de Tanaka estão ícones como a CBR600F, CBR1000RR Fireblade, Gold Wing e Africa Twin. Desde 2022, lidera a área de eletrificação, trazendo consigo a missão de transpor o ADN da marca: equilíbrio, postura e diversão... para as duas

rodas elétricas.

"Queremos que o condutor sinta que se funde com a moto, como o vento", explica Tanaka, sublinhando que a experiência acumulada em motos de combustão foi aplicada ao novo modelo elétrico. Segundo o engenheiro, os testes europeus têm sido decisivos para refinar performance, carregamento e utilização diária, com o objetivo de garantir que a transição para o elétrico não retira prazer à condução.

O EV FUN ainda não tem data oficial de lançamento, mas a Honda já deixou claro que está a preparar um modelo capaz de emocionar e redefinir o conceito de mobilidade elétrica sobre duas rodas. //

QJMOTOR

ATR 125



3.190€*

NASCIDA PARA A CIDADE,
READY FOR MORE

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

[VER VÍDEO](#)



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



Suzuki anuncia fim de produção das icónicas SV650 e V-Strom 650

A SUZUKI CONFIRMOU QUE AS ICÓNICAS SV650 E V-STROM 650 VÃO SER RETIRADAS DO MERCADO EUROPEU A PARTIR DE 2026.

APÓS mais de um quarto de século a equipar uma das plataformas de motor mais fiáveis e populares no mundo das duas rodas, a marca japonesa foi forçada a descontinuar estes modelos devido às apertadas regulamentações de emissões.

Ambas as motos, que partilham a mesma plataforma de motor bicilíndrico em V, estão atualmente a ser vendidas sob o regime de "derrogação", uma exceção que permite a sua comercialização até que as novas normas ambientais entrem em vigor. O gestor de Marketing da Suzuki GB, Jak Tyrrell, confirmou que, "o atual modelo SV650 está a ser vendido sob derrogação, uma vez que não cumpre os regulamentos de emissões necessários para se manter à venda na sua versão atual em 2026".

Lançada em 1999, a SV650 rapidamente se tornou uma das motos preferidas para a aprendizagem e

para o uso diário, elogiada pela sua simplicidade, fiabilidade e facilidade de condução. Por sua vez, a V-Strom 650, introduzida em 2003, conquistou um público fiel que a elegeu como a parceira ideal para viagens de longa distância. A sua robustez e versatilidade valeram-lhe o carinhoso apelido de "Wee-Strom" entre a comunidade motociclística.

A saída de cena destes modelos deixa um vazio no mercado, levantando questões sobre o futuro da gama de média cilindrada da Suzuki e, em particular, da plataforma V-Strom.

Embora a marca não tenha comentado sobre futuros lançamentos, a esperança de um eventual regresso, à semelhança do que aconteceu com a DR-Z400, permanece. No entanto, para os milhares de motociclistas que confiaram nestas máquinas ao longo dos anos, a despedida é um momento de nostalgia. //



CYCLONE



RX600

A AVENTURA CHAMA POR TI. NÃO A FAÇAS ESPERAR!



Avião híbrido utiliza motor de uma superbike Kawasaki

O MOTOR DA LENDÁRIA SUPERBIKE KAWASAKI H2 ESTÁ A SER UTILIZADO PARA FINOS INUSITADOS.

APÓS se destacar em filmes de sucesso e equipar o novo Teryx H2, o motor de 999 cc da marca japonesa foi agora escolhido para motorizar o avião híbrido Cassio 330, da startup francesa VoltAero.

A empresa de aviação espera convencer os consumidores de que um motor de moto, mesmo um com a reputação do H2, é uma opção segura para o transporte de passageiros. O avião utiliza uma versão modificada do motor H2 SX num sistema híbrido em série, que, apesar de ser um dos primeiros a ser inventado, continua a ser uma solução eficiente. Neste sistema, a propulsão é totalmente elétrica, mas o motor a gasolina serve para recarregar as baterias e alimentar o motor elétrico.

O Cassio 330, com capacidade para seis pessoas, será equipado com dois motores a gasolina, cada um com uma potência de 201 cv, e um motor elétrico de 80 cv. Em condições normais, o motor térmico fornecerá a potência base, enquanto o motor elétrico entrará em ação em situações de alta exigência, como na descolagem, para melhorar o desempenho.

A VoltAero está a aceitar reservas para o avião, que terá uma velocidade máxima de 331 km/h e uma autonomia de 1.200 km.

Embora o preço e o cronograma de produção ainda não tenham sido divulgados, a empresa planeja produzir cerca de 150 aeronaves por ano, direcionadas para pilotos privados, voos comerciais e até mesmo aplicações médicas. //



**TRK
702 X**



A NOVA ERA DA *Aventura*

Viaja sem limites com a mais recente versão da TRK 702 X. Esta Trail com carácter off-road está mais equipada que nunca, onde para além das suas jantes raiadas que promovem o verdadeiro convite à aventura, oferece agora mais proteção e conforto graças ao upgrade de crash bars, viseira de maior dimensão, banco e punhos aquecidos, tudo isto de série! O potente e responsável motor de 2 cilindros de 698 cc com refrigeração líquida aponta aos 70 cv de potência às 8.000 rpm, controlado por um altamente eficaz sistema de travagem de duplo disco na dianteira. Argumentos de sobra para explorar novas aventuras.

OFERTA KIT MALAS ALUMÍNIO ORIGINAIS BENELLI NO VALOR DE 950€

Válido até 31/12/2025. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

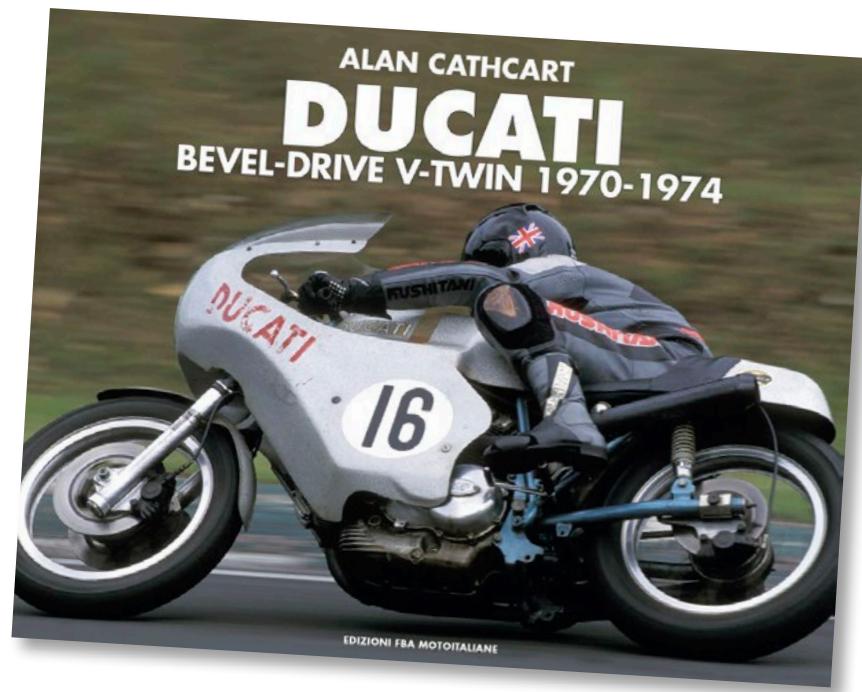
PRVP* de 7.890,00€

*Preço de Referência de Venda ao PÚBLICO. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor. Valores com IVA incluído. Acrescem despesas de documentação, transporte, ISV e IUC.

Descobre-a num concessionário Benelli.

A nova obra de Alan Cathcart celebra o nascimento de uma lenda

UMA HOMENAGEM DETALHADA E APAIXONADA AOS PRIMEIROS ANOS DOS ICÓNICOS MOTORES EM V DE 90 GRAUS DA DUCATI



O JORNALISTA britânico Alan Cathcart, uma das vozes mais respeitadas no universo do motociclismo, acaba de lançar o seu mais recente livro: *Ducati Bevel-Drive V-twin 1970–1974*. Publicado em colaboração com a editora italiana FBA, esta obra é uma homenagem detalhada e apaixonada aos primeiros anos dos icónicos motores em V de 90 graus da Ducati, tanto nas versões desmodrómicas como nas de molas convencionais, concebidos pelo lendário engenheiro Fabio Taglioni.

Mais do que uma simples cronologia técnica, o livro revela os bastidores da criação dos primeiros modelos V-twin da marca de Bolonha e os acontecimentos que culminaram na sua estreia comercial em 1970. Alan Cathcart oferece uma perspectiva privilegiada sobre aquele que é, para muitos, o dia mais marcante da história da Ducati: 23 de abril de 1972, quando Paul Smart e Bruno Spaggiari dominaram a primeira edição da Imola 200, conquistando os dois primeiros lugares frente a equipas oficiais de 11 marcas concorrentes.

Este triunfo não só catapultou a Ducati para o palco mundial das corridas de estrada, como também consolidou o design singular dos seus motores, uma assinatura que perdura até hoje.

A obra mergulha no desempenho da desmo V-twin vencedora de Imola, na 500GP Bicilíndrica que a antecedeu e na versão de curso curto da 750 Imola que lhe sucedeu. Alan Cathcart partilha ainda a sua experiência

pessoal como proprietário de uma das 401 unidades da mítica 750SS de quadro verde, uma réplica legal para estrada da moto de Paul Smart, produzida em 1974. Um testemunho vivo que continua a ser escrito, meio século depois.

Editado em formato grande (30 x 23 cm), o livro apresenta-se como um volume de capa rija, com 152 páginas impressas em papel de alta qualidade. Inclui uma seleção de fotografias de página inteira, muitas delas inéditas, que enriquecem o conteúdo técnico e histórico. A edição é limitada a apenas 1.000 exemplares e está disponível exclusivamente através do site da editora: www.motoitaliane.it, por €49,00 (mais portes de envio).

Com esta obra, Alan Cathcart não só documenta uma era decisiva na evolução da Ducati, como oferece aos leitores uma narrativa envolvente e rigorosa, indispensável para colecionadores, historiadores e apaixonados pelo motociclismo clássico. //



CAISMOTOR

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



STARK

VARG MX 1.2

A revolução elétrica chegou
à Caismotor!

APRESENTAÇÃO APRILIA RSV4 X-GP



Obra prima COM ADN DE MOTOGP



A Aprilia celebrou o seu 10º aniversário em MotoGP com a revelação da sua moto mais radical até à data, a RSV4 X-GP, que se apresenta com 238 cv para 165 kg de peso e um preço de 90.000 euros!

AAprilia Racing acaba de revelar a RSV4 X-GP, uma edição limitada que celebra os dez anos da estreia da RS-GP no MotoGP. Com apenas 30 unidades disponíveis e um preço de 90.000€ + IVA, esta máquina não é apenas uma moto – é um compêndio de engenharia extrema, pensada para os puristas da velocidade e da tecnologia de competição.

MOTOR: POTÊNCIA BRUTAL COM ADN DE COMPETIÇÃO

No coração da RSV4 X-GP pulsa um motor V4 a 65º com 1.099 cc, afinado segundo especificações das Superbikes.

Produz 238 cv às 13.500 rpm a partir de 131 Nm de binário registados às 11.000 rpm, com um limite de rotação que atinge os 14.100 rpm. Esta performance é possível, entre outros fatores, graças a um sistema de escape SC-Project em titânio, filtro de ar Sprint Filter de alta permeabilidade e uma embraiagem seca STM, tudo testado diretamente em MotoGP.

CHASSIS: DESEMPENHO DE PRECISÃO

Toda a ciclística assenta no icónico quadro de dupla trave em alumínio, que suporta uma suspensão mecânica Öhlins com afinação dedicada. À frente,

uma forquilha pressurizada FKR e travões Brembo GP4 MS com discos T Drive de 330 mm garantem controlo absoluto. Atrás, um amortecedor TTX derivado do MotoGP e um sistema de travagem com acabamento niquelado completam o conjunto. As jantes Marchesini em magnésio forjado calçam pneus slick Pirelli Diablo SBK.

CARENAGEM: LEVEZA E EFICÁCIA EM CARBONO

As carenagens da RSV4 X-GP são dominadas pelo uso extensivo de fibra de carbono, incluindo o suporte do assento, construído pela PAN Compositi, que uiliza uma técnica de laminação tipo “sandwich” específica para maximizar a rigidez sem comprometer a leveza, que resulta numa ligação mais direta entre o piloto e o pneu traseiro.

AERODINÂMICA: INOVAÇÃO PATENTEADA

A RSV4 X-GP é a primeira moto de produção a incorporar um pacote aerodinâmico exclusivo, resultado de tecnologias patenteadas pela Aprilia Racing e vistas recentemente na RS-GP25.

Estas soluções aumentam significativamente a força descendente, em travagem e curva, graças a asas frontais, laterais e traseiras, todas em carbono, proporcionando cinco vezes mais carga vertical em linha reta e três vezes mais em curva.





ELETRÓNICA: INTELIGÊNCIA DE DESEMPENHO

A gestão eletrónica é feita por uma centralina APX da Aprilia Racing, a mesma que levou Max Biaggi aos títulos no Mundial de Superbikes.

Oferece estratégias de competição com parâmetros totalmente personalizáveis, incluindo controlo de tração, anti-cavalinho, travão motor e entrega de potência por cada relação de caixa.

Cada moto vem acompanhada por um computador portátil Yashi, pré-configurado, para afinação da ECU, que inclui recolha e análise de dados via GPS.



MAS HÁ AINDA OUTROS DETALHES QUE FAZEM A DIFERENÇA:

Cada uma das 30 RSV4 X-GP inclui, pela quantia de 90.000 euros+I.V.A., diversos mimos para que o seu afortunado proprietário a possa exibir com ainda mais orgulho. São eles:

- Escape SC Project MotoGP Replica
- Decoração RS-GP25
- Componentes CNC em alumínio (tampa do depósito, proteções do motor e manetes)
- Kit de aquecedores de pneus IRC
- Cavaletes em titânio RCB
- Tapete e capa personalizados
- Certificado digital NFT de autenticidade

Pode assim dizer-se que a RSV4 X-GP não é apenas uma moto, é uma extensão da filosofia de competição da Aprilia, agora acessível a um número muito restrito de entusiastas. Uma verdadeira peça de "connaisseur". //



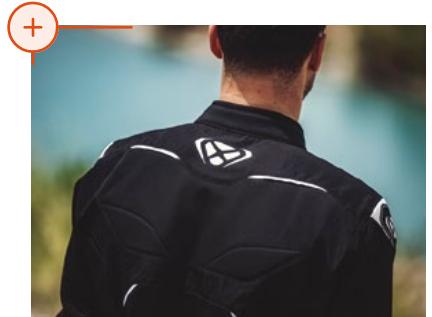
IONIX

ROADSTER



VERÃO - HOMEM

Pensado para o verão, o IONIX é o blusão roadster por excelência — com amplos painéis em Hard Mesh à frente, atrás e nas mangas, garante uma ventilação máxima. O seu design desportivo é reforçado em várias zonas que lhe conferem um visual dinâmico e arrojado!



Distribuidor Oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

Um vislumbre DO FUTURO

O Vision CE é uma abordagem emocional, criativa e inovadora ao quotidiano urbano, antecipando o futuro da mobilidade sobre duas rodas nas cidades.



» Galeria de fotos aqui



No âmbito do salão internacional IAA Mobility 2025, que se vai realizar em Munique de 9 a 12 de Setembro de 2025, o BMW Group apresenta o BMW Motorrad Vision CE, uma proposta visionária que redefine a mobilidade eléctrica urbana sobre duas rodas. Este conceito inovador sublinha o compromisso da BMW Motorrad com a liderança em soluções de mobilidade inteligente, conectada e sustentável.

O Vision CE destaca-se pela sua motorização eléctrica isenta de emissões e por um conceito de segurança revolucionário que elimina a necessidade de capacete e vestuário de protecção, proporcionando uma experiência de condução mais livre, descontraída e emocional.

Esta abordagem representa um novo paradigma na mobilidade urbana, aliando design arrojado, tecnologia de ponta e uma estética minimalista e, sobretudo, radical.

Inspirado na filosofia do BMW C1, lançado há 25 anos, o Vision CE incorpora uma estrutura de

segurança em tubo metálico que, em conjunto com um assento com cinto de segurança, garante protecção sem comprometer o estilo ou a liberdade do condutor.

A sua silhueta alongada, o uso de alumínio revestido e os detalhes gráficos em vermelho néon reforçam o carácter exclusivo e contemporâneo do modelo. Entre as inovações, destaca-se a função de equilíbrio automático, que permite ao veículo manter-se estável quando parado, elevando os padrões de conforto e segurança.

Este novo conceito insere-se na estratégia de sustentabilidade do BMW Group, que tem vindo a impulsionar a electromobilidade urbana desde 2014, com o lançamento do BMW C evolution, seguido pelo CE 04 em 2022 e pelo CE 02 em 2024, este último a introduzir uma nova linguagem de mobilidade jovem e irreverente.

Com o Vision CE, a BMW Motorrad reafirma o seu compromisso com o futuro da mobilidade urbana, oferecendo uma solução inovadora, versátil e emocional que antecipa as necessidades das cidades modernas. //



APRESENTAÇÃO DIABEL V4 RS E MULTISTRADA V4 RS



Supra SUMO



Foi em Misano, durante o GP de San Marino e Riviera de Rimini que a Ducati revelou a nova gama RS. E foram os pilotos Marc Márquez e Pecco Bagnaia que apresentaram a nova gama Ducati V4 RS.

Produzidas numa série numerada, a Diavel V4 RS e a Multistrada V4 RS incorporam o motor Desmosedici Stradale, decorações distintivas, componentes exclusivos e materiais premium, como o titânio e a fibra de carbono.

A Diavel V4 RS é a moto de produção da Ducati com a aceleração mais rápida: de 0 a 100 km/h em 2,52 segundos, e a nova Multistrada V4 RS confirma a sua posição como a moto de turismo mais desportiva alguma vez produzida, agora reforçada pelo sistema Ducati Vehicle Observer desenvolvido no MotoGP e um pacote eletrónico ainda mais eficaz.

A Diavel V4 RS e a Multistrada V4 RS são modelos de série numerados que, graças ao motor Desmosedici Stradale e aos componentes exclusivos em fibra de carbono e titânio, aproximam os seus

respetivos mundos aos de Superbike.

Ambas as motos estão equipadas com o motor Desmosedici Stradale de 1.103 cc, desenvolvido com base no motor utilizado em competição, que promete suavidade a baixas e médias rotações com uma personalidade viva e desportiva a altas rotações, resultado de uma curva de entrega de potência muito ampla alcançada graças à distribuição desmodrómica.

Suave na sua resposta a baixas rotações, o V4 torna-se emocionante perto do redline, acompanhado pela nota de escape característica da ordem de disparo Twin Pulse.

DIAVEL V4 RS: DOS 0 AOS 100 EM APENAS DOIS SEGUNDOS E MEIO

O nome Diavel sempre foi sinónimo de aceleração vertiginosa. Com a nova V4 RS, graças ➤



APRESENTAÇÃO DIAVEL V4 RS E MULTISTRADA V4 RS



ao motor Desmosedici Stradale, derivado de MotoGP, com a sua cambota contra-rotante, a Ducati ultrapassa todos os limites.

Longa e baixa, graças a soluções técnicas que a aproximam das dragsters, é de facto a Ducati com a melhor aceleração dos 0 aos 100 km/h. Graças a isso, e graças aos 182 cavalos de potência do seu motor Desmo V4 e a um pacote eletrónico sofisticado e eficaz que permite ao seu condutor maximizar o desempenho, a V4 RS atinge valores de aceleração que eram simplesmente impensáveis para uma moto de estrada até agora.

Nas mãos de Marc Márquez, a Diavel V4 RS provou ser capaz de acelerar dos 0 aos 100 km/h em apenas 2,52 segundos.

A Diavel V4 RS pode chamar a atenção a baixas velocidades, mas também empolga na condução desportiva, graças à sua suspensão Öhlins, monobraço oscilante em alumínio, sistema de travagem derivado da Panigale V4 e jantes forjadas concebidas especificamente para este modelo.

Os detalhes técnicos e estilísticos que caracterizam a decoração da Diavel V4 RS tornam-na inesquecível. O logótipo RS, desenhado pelo Centro Stile, aparece na pintura, na chave de ignição mãos-livres, nos gráficos do painel de instrumentos e na tampa da

cabeça do cilindro traseiro, onde também se encontra o número de série da moto. E a experiência de conduzir esta moto única será ainda mais especial pela animação dedicada do painel de instrumentos quando a moto é ligada.

O design da Diavel V4 RS é completamente novo. Todos os elementos, desde as entradas de ar à traseira monolugar, passando pelos guarda-lamas e tampas do depósito, todos em fibra de carbono, contribuem para um visual ainda mais distintivo e desportivo, reduzindo o peso da moto em 3 kg sem comprometer a identidade inconfundível da Diavel.

MULTISTRADA V4 RS: PERFORMANCE DE PISTA, ALMA DE MULTISTRADA

A primeira Multistrada V4 RS nasceu em 2023 com a missão de se tornar a Multistrada mais desportiva, sofisticada e distintiva de sempre. Uma missão cumprida graças ao motor Desmosedici Stradale, um chassis capaz de oferecer ao condutor e passageiro uma combinação perfeita de desportividade e conforto, e um pacote eletrónico de última geração.

Com o seu motor V4 de 180 cavalos de potência, de distribuição desmodrómica com embraiagem a seco e silenciador Akrapovič,

suspensão Öhlins Smart EC 2.0 e as novíssimas jantes forjadas dedicadas, a Multistrada V4 RS oferece um desempenho e sensações de condução inconfundíveis, mantendo o equilíbrio que sempre distinguiu a família Multistrada.

Na nova Multistrada V4 RS, cada componente e cada detalhe foram definidos com o único objetivo de criar a moto turística mais desportiva e emocionante de sempre. O pacote eletrónico foi atualizado com o algoritmo Ducati Vehicle Observer, derivado da experiência da Ducati em MotoGP, que analiza os dados de 70 sensores para um controlo eletrónico mais preciso e seguros.

A suspensão, com forquilha e um amortecedor Öhlins, é ainda mais eficaz graças à nova programação eletrónica e a travagem conta com um disco traseiro maior de 280 mm e um sistema de ABS em curva. O subquadro traseiro ultraleve, fabricado em titânio e único no mundo, é agora dimensionado para acomodar uma top case.

A nova Ducati Multistrada V4 RS combina a inconfundível linha Multistrada, elegante e dinâmica, com a nova decoração RS. Vários componentes em fibra de carbono, como o guardalamas dianteiro, proteções de punhos, proteções térmicas e bico dianteiro, juntamente com jantes

forjadas, uma leve bateria de íões de lítio e uma carenagem traseira em tecno-polímero (concebida especificamente para este modelo) montada no subquadro em titânio, contribuem para uma poupança de peso de 2 kg em comparação com a Multistrada Pikes Peak.

A Ducati Multistrada V4 RS é produzida numa série numerada. A numeração sequencial é mostrada numa placa de alumínio anodizado a preto presa às mesas de direção e adornada com a bandeira italiana. E também aqui, o painel de instrumentos irá receber o condutor com uma animação dedicada ao ligar a moto.

Tal como acontece com todos os modelos da família Multistrada, a Ducati oferece a garantia exclusiva "4Ever Multistrada" para a Multistrada V4 RS, válida por quatro anos com quilometragem ilimitada, garantida por toda a rede de concessionários europeus do fabricante sediado em Bolonha.

DISPONIBILIDADE DA GAMA RS

Na Europa, as entregas da Multistrada V4 RS estão previstas começarem em Novembro de 2025, enquanto a Diavel V4 RS irá chegar aos concessionários em Dezembro. //



Tecnologia DE COMPETIÇÃO



Um novo modelo baseado na sétima geração da moto desportiva da Ducati. A nova Panigale V4 R materializa todos os sucessos da Ducati no MotoGP e nas Superbike.





A nova Panigale V4 R é a mais recente descendente de uma saga que tem as suas origens na lendária 996R de 2001. Estas motos foram sempre o ponto de partida para as Superbikes que competem no Campeonato do Mundo e, por isso, são as mais nobres das motos desportivas da Ducati. A Panigale V4 R é produzida numa série numerada, com o nome do modelo e o número de série orgulhosamente exibidos numa placa na mesa de direção.

MOTOR DERIVADO DE MOTOGP

O coração da Panigale V4 R é o motor Desmosedici Stradale R de 998 cc, que foi concebido para competir no Campeonato do Mundo de Superbike. Oferece curvas de binário e potência mais sustentadas em toda a gama de utilização, que lhe garantem uma aceleração superior. A curva de potência apresenta um valor máximo de 218 cv, e revela um ganho médio de 4 cv, das 4.000 rpm até à potência máxima, às 16.000 rpm.

A curva de binário, por outro lado, está posicionada acima do modelo anterior, com um ganho de 7% às 6.000 rpm e 3% no valor máximo de 114,5 Nm às 12.000 rpm. Estes valores são o resultado do grande trabalho realizado pelos engenheiros da Ducati para homologar a nova Panigale V4 R Euro5+, sem sacrificar o desempenho em pista. A Panigale V4 R é capaz de atingir uma velocidade máxima de 318,4 km/h, que

aumenta para 330,6 km/h na configuração com o escape de competição. Até ontem, essa velocidade era uma prerrogativa exclusiva dos protótipos de MotoGP.

Para criar a melhor base técnica possível para o Campeonato do Mundo de Superbike, o novo Desmosedici Stradale R está equipado com novos pistões ainda mais leves (-5,1%) e uma nova cambota com maior inércia. Esta solução, que segue a estratégia de desenvolvimento da Ducati em MotoGP, torna a resposta do motor mais progressiva, representando efetivamente uma versão homologada de produção do Desmosedici usado por Marc Márquez e Pecco Bagnaia.

Apesar das limitações impostas pelo sistema de escape, que cumpre a rigorosa homologação Euro-5+, o novo Desmosedici Stradale R mantém a potência máxima do seu antecessor, oferecendo uma curva de binário mais sustentada a médias rotações.

Todo o potencial deste motor é expresso na pista através da instalação do escape de competição, que lhe permite atingir os 235 cv, subindo para 239 cv com a utilização do óleo Ducati Corse Performance Oil. Para alcançar este desempenho em conformidade com os rigorosos regulamentos Euro5+, os engenheiros da Ducati redesenharam completamente o lado da admissão e, consequentemente, definiram os cames de escape com um perfil diferente que otimizam a combustão.

Os injetores foram reposicionados, aumentando a eficiência da combustão em baixas rotações. O filtro





de ar de poliéster de alta permeabilidade reduz a perda de pressão em comparação com um filtro tradicional, contribuindo para a entrega máxima de potência.

Bielas de titânio perfuradas com tratamento de projeção de microesferas, válvulas de admissão em titânio, corpos de admissão ovais com diâmetro equivalente a 56 mm, injetores de e válvulas de acelerador de abertura invertida, trompetas de admissão de comprimento variável exclusivos, encurtados em 10 mm relativamente ao modelo de 2024e cabeças de cilindro com condutas de admissão otimizadas, são alguns dos destaques desta renovada unidade motriz.

CAIXA DE VELOCIDADES DE COMPETIÇÃO

A nova Panigale V4 R está equipada com uma configuração de caixa de velocidades de estilo de competição. A Ducati Racing Gearbox (DRG) posiciona o ponto morto abaixo da primeira velocidade, em vez de entre a primeira e a segunda, exatamente como acontece no MotoGP e nas Superbike de fábrica. Graças ao sistema Ducati Neutral Lock (DNL), esta solução elimina a possibilidade de engrenar acidentalmente o ponto morto e de se ficar repentinamente sem travão motor na fase final e mais delicada da travagem, ao

entrar em curvas de primeira velocidade.

Além disso, a ausência de ponto morto entre a primeira e a segunda velocidade torna as mudanças entre estas duas velocidades mais rápidas, suaves e repetíveis do que com uma configuração de caixa de velocidades tradicional. O sistema Ducati Neutral Lock, patenteado pela Ducati, pode ser desengatado acionando a manete no comutador direito. Para acionar o ponto morto, o piloto deve, portanto, realizar as mesmas manobras que os pilotos oficiais de MotoGP e Superbike.

AERODINÂMICA

Pela primeira vez numa moto de produção, a nova Panigale V4 R está equipada, com Corner Sidepods, uma solução introduzida pela Ducati em 2021 no MotoGP. Uma solução aerodinâmica inovadora para as duas rodas, bem como asas, introduzidas no MotoGP em 2010 pelo fabricante Borgo Panigale. Concebidos para trabalhar em ângulos de inclinação elevados, os Corner Sidepods geram um "efeito solo", garantindo um maior nível de aderência para os pneus e, assim, permitindo velocidades em curva mais elevadas, mantendo linhas mais apertadas e, consequentemente, tempos por volta mais baixos.

O design da carenagem, introduzido com a Panigale



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO DUCATI PANIGALE V4 R



V4 2025, na V4 R apresenta novas asas, maiores, capazes de gerar maior força descendente. A carga aumenta 25%, o que se traduz num aumento do downforce de 4,8 kg a 270 km/h e de 6 kg a 300 km/h, com benefícios significativos em termos de estabilidade durante a aceleração e precisão a altas velocidades.

Para alcançar o melhor desempenho nas corridas, a Panigale V4 R está equipada com uma entrada de ar dianteira dinâmica, desenvolvida com a Ducati Corse, que aumenta a quantidade de ar aspirado para o motor. Isso aumenta a pressão do ar de admissão e, consequentemente, a potência (+1,3 cv) na velocidade máxima, beneficiando muito o desempenho em retas.

A combinação do banco/depósito e poisa-pés, posicionados 10 mm mais para dentro do que na V4 R anterior, proporciona um apoio ainda melhor para o piloto em competição. Esta configuração ergonómica, herdada da sétima geração de superdesportivas da Ducati, torna mais fácil assumir uma posição aerodinâmica, permite fazer força nos poisa-pés e melhora o controlo na travagem e no meio das curvas, quando o piloto se inclina para o interior.

QUADRO E BRAÇO OSCILANTE

A nova Panigale V4 R baseia-se nos conceitos de chassis da Panigale V4 2025, nomeadamente o Front Frame, que foi redesenhado para reduzir a rigidez lateral (-40%), e sobretudo o Hollow Symmetrical Swingarm. Estas duas soluções eram fortemente desejadas pela Ducati Corse, a fim de maximizar a aderência dos atuais pneus slick e transferir o máximo desempenho do motor para o solo. O novo quadro e braço oscilante permitem que a moto feche melhor as trajetórias, melhorando também a tração ao sair das curvas e a sensação do piloto durante a aceleração.

Na frente, a Panigale V4 R está equipada com uma forquilha pressurizada Öhlins NPX25/30 com bainhas de 43 mm, enquanto que na traseira tem instalado um amortecedor mecânico Öhlins TTX36, com configurações específicas para a nova geração.

Além disso, a V4 R apresenta o novo amortecedor de direção Öhlins SD20, uma estreia numa moto de produção, que proporciona um melhor controlo e uma gama de ajustes mais ampla .

Sendo uma moto concebida para corridas, a V4 R oferece amplas possibilidades de ajustar a configuração de acordo com as características dos diferentes circuitos e o estilo de condução do piloto. A altura do pivô do braço oscilante é ajustável em 4 posições com incrementos de 2 mm. Tal como na versão Superbike, a altura traseira é ajustável através



da articulação da suspensão numa gama mais ampla (32,4 mm em comparação com 13 mm de curso das rodas) do que na V4 R anterior.

Finalmente, o amortecedor traseiro foi concebido para a instalação de um sensor de curso de suspensão linear.

Os dados transmitidos pelos sensores são integrados com outros sinais relacionados com o funcionamento da moto e são recolhidos através do Ducati Data Logger (DDL), o novo sistema profissional de aquisição de dados da Ducati que reduz os tempos de configuração da moto, também disponível como acessório Ducati Performance.

Quanto aos travões, as pinças de travão dianteiras são as novas Brembo Hypure, que trabalham em conjunto com discos de 330 mm. O sistema garante excelente potência de travagem e maior eficiência na dissipação do calor, oferecendo um desempenho mais consistente e, portanto, maior eficácia e segurança para o piloto quando tenta redefinir os seus limites.

A nova Panigale V4 R está equipada com jantes de liga leve em alumínio forjado com 5 raios tangenciais, equipadas com pneus Pirelli Diablo Supercorsa SP v4 nas medidas 120/70 ZR 17 para a frente e 200/60 ZR 17 para a traseira. Para utilização em pista, os mesmos

pneus slick da Pirelli utilizados no Campeonato do Mundo de Superbike podem ser montados sem necessidade de quaisquer modificações no veículo, nas medidas 125/70 à frente e 200/65 atrás.

Compostos de alta performance estão disponíveis para esses pneus, como o SC0, o super macio SCX e o SCQ, reservados para voltas rápidas de qualificação. A tudo isto, junta-se um peso em ordem de marcha, sem combustível, de apenas 186,5 kg.

ELETRÓNICA

O pacote eletrónico da nova Panigale V4 R evoluiu significativamente em comparação com o modelo anterior, graças ao algoritmo Ducati Vehicle Observer (DVO), desenvolvido diretamente pela Ducati Corse, e à aplicação do Cornering ABS com travagem combinada, que estreou na Panigale V4.

Este pacote eletrónico de última geração com unidade de medição inercial de 6 eixos (6D IMU) proporciona ABS Cornering com travagem combinada e Race Brake Control, Ducati Traction Control (DTC), Ducati Slide Control (DSC), Ducati Wheelie Control (DWC), Ducati Power Launch (DPL), Ducati Quick Shift (DQS) 2.0 e Engine Brake Control (EBC).

Em comparação com a Panigale V4, a



implementação da eletrónica da V4 R difere em termos de novas estratégias de travagem combinadas orientadas para o desempenho, chamadas de Race Brake Control, e a aplicação do DVO estendida ao controle de travão motor. Especificamente, o Race Brake Control permite uma utilização muito mais eficaz do travão traseiro do que na Panigale V4, graças a um método de cálculo ainda mais preciso que permite a aplicação de uma maior pressão em diferentes ângulos de rolamento.

Isto permite ao piloto mover o ponto de travagem mais para a frente, uma vez que o sistema permite uma maior desaceleração na fase final da distância de travagem até ao limite de bloqueio da roda traseira, como fazem os pilotos de MotoGP e Superbike. O novo sistema de controlo do travão motor também contribui para isso, o que, graças à utilização do DVO, permite uma gestão mais precisa das forças aplicadas ao pneu, tornando a ação de travagem do motor ainda mais progressiva e previsível.

O novo pacote eletrónico é gerido através do painel de instrumentos de 6,9" já introduzido com a Panigale V4, que oferece dois modos de visualização, Track e Road, e um interface baseado em visualizações gráficas com informações sobre desempenho e status do veículo.

A versão montada na Panigale V4 R tem uma vista desenvolvida especificamente para uso em pista, chamada Grip Meter, que apoia o piloto na busca

do máximo desempenho, exibindo graficamente a aderência estimada disponível naquele momento.

ACESSÓRIOS

Para aumentar ainda mais a eficácia desta moto em pista, a Ducati Performance oferece uma vasta gama de acessórios para completar e melhorar a sua Panigale V4 R. O software Ducati DAVC Race Pro, disponível como acessório Ducati Performance, foi desenvolvido em colaboração com os engenheiros da Ducati Corse para otimizar as calibrações do motor e as estratégias de controlo, alcançando assim o máximo desempenho na configuração de pista e com pneus slick ou de chuva.

Os acessórios Ducati Performance incluem ainda o Ducati Data Logger, jantes em fibra de carbono (menos 0,950 gramas em comparação com as já leves jantes forjadas) que melhoraram todos os aspectos da dinâmica, pacotes de travagem dianteira PRO e PRO+, carenagens de corrida, poisa-pés e tudo o mais necessário para tornar a nova Panigale V4 R ainda mais eficaz em pista.

Uma visão geral completa dos acessórios está disponível na seção dedicada do site Ducati.com. Usando o configurador, pode personalizar a sua Panigale V4 R e compartilhar a configuração com seu concessionário de confiança.

A Ducati Panigale V4 R vai chegar aos concessionários europeus em novembro de 2025, mas o seu preço ainda não foi anunciado. //



Passione Italiana

CAMPANHA EXCLUSIVA



SPARTAN 125

HPS 125 ABS

FLAT TRACK 125

PIEGA 125

PIEGA 452

VIVE A PAIXÃO ITALIANA.

DESCONTOS ATÉ 1.100€

DESCOBRE TUDO AQUI



PORQUE TODOS MERECEMOS FAZER PARTE DA HISTÓRIA DA LENDA ITALIANA.

Campanha válida até 31 de outubro de 2025 para modelos selecionados, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Não acumulável com outras campanhas em vigor. Para mais informações contactar o concessionário oficial FB Mondial.



/FBMondialPortugal



/fbmondial.pt



/fb.mondial.pt

www.fb-mondial.pt

APRESENTAÇÃO QJ MOTOR SRV 12



Impacto VISUAL

A SRV 12 está equipada com motor bicilíndrico em "V", um elemento distintivo que transmite a verdadeira essência do espírito "Custom".

Anova SRV 12 é um lançamento muito especial que marca um passo decisivo no segmento das motos “Custom” de baixa cilindrada da QJ Motor. A SRV 12 é a primeira 125 cc da marca equipada com um distintivo motor bicilíndrico em “V” que lhe confere o verdadeiro espírito cruiser.

O V-Twin não é apenas uma nova solução em termos técnicos, mas sim uma afirmação de identidade: um motor que proporciona um carácter único, um som inconfundível e uma condução suave e equilibrada, com excelente binário em baixos e médios regimes. A sua configuração evoca tradição, liberdade e personalidade, valores profundamente enraizados na filosofia “Custom”.

A SRV 12 foi desenvolvida a partir da plataforma da SRV 300, herdando uma base estrutural sólida e de grande impacto visual. O seu quadro robusto confere-lhe uma estética imponente e transmite uma sensação de solidez muito apreciada pelos

apaixonados do estilo “Custom”.

Pensada para um público vasto, a SRV 12 dirige-se não só a quem dá os primeiros passos no segmento “Custom”, mas também para motociclistas experientes que procuram uma opção acessível, mas com forte personalidade.

O modelo chega também a um novo perfil de utilizadores que não se sentiriam atraídos por uma moto monocilíndrica, porque valorizam o binário e o som único de um bicilíndrico em “V”.

Este motor bicilíndrico em “V”, de 125 cc, possui 4 válvulas e distribuição SOHC, refrigeração por líquido, sendo capaz de debituar uma potência máxima de 10 kW (13,4 CV) e um binário máximo de 10,2 Nm às 9.250 rpm.

Na lista de equipamentos destaca-se o painel de Instrumentos com ecrã LCD a cores

A nova QJ Motor SRV 12 está disponível nas cores Preto e Cinzento/Preto, com um PVP de 3.890 €, sendo que, à semelhança de toda a gama de motociclos da QJ Motor, dispõe de 6 anos de garantia sem custos adicionais. //





Design RENOVADO

A Suzuki revelou as novidades da sua Scooter Address 125, que chega com um motor revisto e uma série de alterações que a tornam mais eficiente e alinhada com as mais recentes normas de emissões. O modelo de 2026, agora totalmente compatível com a norma Euro 5+, apresenta um desempenho superior e um peso reduzido.

Aprincipal melhoria reside no motor, que foi otimizado para produzir mais binário a rotações mais baixas. Este resultado foi alcançado através da alteração do perfil da árvore de cames e do aumento da capacidade da caixa de ar em 10%.

As mudanças permitem que o motor de 124 cc atinja agora um binário máximo de 10,2 Nm às 5.000 rpm, superando os 9,9 Nm do modelo anterior. A potência máxima de 8,2 cv é atingida agora às 6.500 rpm.

O design da scooter também foi renovado. O farol dianteiro foi redesenhado e agora conta com uma moldura cromada, enquanto novas luzes em LED na frente e na traseira dão um visual mais moderno. As alterações estendem-se ao conforto, com a introdução de um novo assento e de pousa-pés mais longos para o passageiro, e à funcionalidade, com o espaço de arrumação debaixo do assento aumentado para 24,4 litros.

Além do motor e da estética, o quadro do novo modelo é agora 1 kg mais leve, e o depósito de combustível foi reduzido em 25% do seu peso. A Address 125 de 2026 vai estar disponível em três cores: azul, branco e preto.

Para mais informações e aconselhamento técnico, contacte o representante português da Suzuki. //



APRESENTAÇÃO NOVIDADES MONTESA 2026



No cumprimento DA EURO 5+

A Montesa já revelou a gama de modelos renovada para a temporada de 2026, continuando a apostar na qualidade, no design inovador e agora em conformidade com a regulamentação Euro 5+.

Ainda que sendo um mercado nitidamente de nicho, não deixa de ser interessante constatar que a Montesa continua empenhada em disponibilizar ao grande público as motos de trial que permitem, nas mãos adequadas, fazer coisas incríveis.

Aliás, a apresentação da gama de 2026 praticamente coincidiu com o facto do seu piloto espanhol, Toni Bou, da equipa Montesa Honda HRC, ter conquistado mais um título mundial. Nada mais, nada menos, que o seu 38º!

O QUE MUDA PARA 2026?

Sem chegar a ser um ano de revolução, não há como negar que as mudanças são significativas:

A gama renovada é composta por três modelos: a Cota 4RT 301RR, a Cota 4RT 260R e a 4Ride, sendo que a versão Race Replica da Cota 301RR foi descontinuada;

Toda a gama cumpre com os rigorosos regulamentos Euro 5+, apenas com motorizações a 4 tempos;

Estão disponíveis novas pinturas exclusivas para os três modelos e uma linha alargada de acessórios;

A 4Ride incorpora melhorias técnicas e estéticas significativas, caso das relações de transmissão mais longas, um conforto melhorado, assento a apenas 885 mm do solo, descanso lateral de série e nova decoração aproximando-se ainda mais da moto ganhadora de Toni Bou.

Aliás, para quem é fã de motos ligeiras, versáteis e muito divertidas em off-road, a Montesa 4Ride é uma verdadeira tentação. Deixa-se levar com uma facilidade estrondosa, permitindo percorrer terrenos e enfrentar obstáculos, como apenas uma verdadeira moto de trial consegue.

De destacar ainda que todos os modelos Montesa são fabricados exclusivamente na fábrica da Montesa Honda em Santa Perpétua de Mogoda (Barcelona, Espanha). Aqui todas as etapas do processo de produção são realizadas internamente, desde a montagem do motor e injeção de plástico, até a produção do quadro de alumínio, depósito de combustível e braço oscilante.

Prevê-se que os novos modelos estejam disponíveis já a partir do próximo mês de outubro, não sendo ainda conhecidas as informações relativas aos preços de venda ao público. //



Montesa Cota 4RT 260R



Montesa Cota 4RT 301RR



Montesa 4Ride



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Pequenas grandes aventureiras

Esta é a altura do ano em que começamos todos a sonhar com as novidades motocicísticas. Com a EICMA em contagem decrescente, já se avizinharam algumas propostas. E, claro, lá se vão escapando, aos poucos, algumas novidades que, via câmaras mais ou menos indiscretas, nos põem a sonhar com as novas aventureiras que as marcas pretendem lançar no mercado.

Confesso que, este ano, estou bastante expectante. Depois da viagem que fiz à Turquia, numa 250 cc dos anos 90, durante 30 dias, fiquei absolutamente fã de motos pequenas, ágeis e leves. A proposta é fabulosa e conjuga um conjunto de atributos que mudam a nossa perspetiva de organizar, planear e preparar uma viagem, abrindo mundos antes inalcançáveis.

A percepção que tinha, até há pouco tempo, era de que só era possível fazer uma grande viagem com uma moto de 200 quilos e muito equipamento. Hoje, depois da experiência que tive, penso de forma bastante diferente.

As motos pequenas permitem, desde logo, tornar a aventura um pouco mais extrema. Tornam possível alcançar lugares que, numa moto grande, ou seriam inacessíveis, ou exigiriam muito física como tecnicamente, que acabariam por transformar a

experiência num martírio.

A evolução está aí. Com as novas motos de baixa cilindrada a ressurgir em força, a coisa promete. Hoje podes viajar com uma “pequena” 300 sem qualquer problema e com uma agilidade surpreendente, quer em estradas abertas, como em off-road. O mercado já está cheio de propostas, embora, na minha opinião, ainda faltem alguns pesos pluma. Talvez, nesta nova investida, as coisas mudem.

O mercado atual – que, felizmente, tende a mudar – criou a ideia de que as motos de baixa cilindrada servem apenas para iniciantes ou motociclistas menos aventureiros, que circulam sobretudo em cidade ou pequenas aventuras. Mas as coisas não são necessariamente assim.

Na minha opinião, as motos pequenas têm muito espaço de crescimento e, aos poucos, com a mudança de mentalidades, vai-se perceber que menos pode ser muito mais.

Espero, em breve, ler ensaios das novas e pequenas grandes aventureiras sob a batuta de “esta é a moto perfeita para quem quer aventurar-se mundo fora”, em vez do simples “é uma moto para iniciantes”. Sem nenhum desprazer por estes últimos, pelo qual todos passámos e que, confesso, de vez em quando volto a passar. //



**800
MT-X****nada ficará por eXplorar.**

Seja em trilhos desafiantes ou no asfalto, a 800MT-X está sempre pronta para a aventura. Feita para os verdadeiros exploradores, leva-te além dos limites, por caminhos selvagens e recantos secretos. Nenhum destino é inalcançável.

PRVP: 8.990€* IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.

*Preço de Referência de Venda ao Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.
Imagem meramente ilustrativa.





Ritmo VINTAGE

SUZUKI GSX-8T/8TT

A Suzuki reforça com estes novos modelos a sua presença no segmento naked sport, "duas propostas que fundem o espírito retro com tecnologia de ponta". Será que o valor acrescentado justifica o preço?

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Rui Jorge





"A GSX-8T REMETE PARA A T500 "TITAN" DOS ANOS 60, ENTÃO UMA NAKED DE ALTO DESEMPENHO."

As novas GSX-8T/8TT reinterpretam elementos clássicos das lendárias Suzuki do passado, aliando um design moderno às mais recentes inovações tecnológicas da marca japonesa. Ambas estão equipadas com o já bem conhecido motor bicilíndrico de 776cc que também anima as Suzuki GSX-8S, GSX-8R e as V-Strom, 800 e 800 DE, sendo que ainda poderá estar destinado a outras iterações que deverão, provavelmente, ser apresentadas em breve!

A GSX-8T remete para a T500 "Titan" dos anos 60, então uma naked de alto desempenho.

Partindo da mesma base, a GSX-8TT é inspirada nas motos de competição da década de 70, como a mítica Yoshimura GS1000 AMA. Segundo a Suzuki, o "TT" do nome junta o modelo base "T" ao conceito de "Timeless", destacando a intemporalidade do design

clássico desta versão contemporânea.

O meu primeiro encontro com estas máquinas foi num cenário muito apropriado, também ele cheio de ligações ao passado e a tempos mais simples, mas muito mais requintados: O Curia Palace Hotel, onde a Moteo Portugal, importadora da Suzuki para o nosso país, reuniu a imprensa especializada lusa, para lhe proporcionar um primeiro contacto dinâmico.

E foi assim, numa manhã enevoada a lembrar o fim do Verão, que me sentei aos comandos de uma GSX 8T alaranjada (Candy Burnt Gold - a única cor disponível para teste), a caminho da Cruz Alta, desfrutando com algum respeito pelo piso pouco confiável devido à humidade, aquelas belas estradas da região do Buçaco. Felizmente foi nevoeiro de pouca dura e, antes de chegar ao famoso miradouro, já o sol fazia brilhar as delicadas curvas das 8T e também das 8TT que se distinguem pelas carenagens frontal e inferior, desenhadas para melhorar a aerodinâmica e reforçar o estilo "racer".





776 CC
82 CV
8TT - 11 499 €
8T - 10 499 €

» Mais dados técnicos aqui



"A FILOSOFIA DE DESIGN ASSENTA EM TRÊS PILARES: TIMELESS, INNOVATIVE E PASSIONATE (INTEMPORAL, INOVADORA E APAIXONANTE) "

Durante o dia ia tendo oportunidade de andar numa e noutra versões, sendo que em andamento a diferença entre elas é praticamente nula, excepção feita à maior proteção aerodinâmica proporcionada pela pequena carenagem da 8TT, que também incorpora os piscas frontais, ao contrário dos da versão 8T que têm uma instalação convencional.

Sendo muito mais atraentes em presença do que nas fotos, ambos os modelos merecem o crédito de entregar precisamente aquilo que a marca anuncia: fundir o espírito retro com tecnologia de ponta. No entanto, tenho que admitir que foi a 8TT que mais me agradou, pela pequena carenagem frontal que ajuda a enfrentar as maiores tiradas além de lhe conferir uma personalidade mais marcante, e especificamente a verde, ou Pearl Mat Shadow Green com jantes em dourado, como é definida de fábrica, aquela que me conquistou pela sua elegância, contrastante com a agressividade da opção negra ou Glass Sparkle Black.

A filosofia de design assenta em três pilares: Timeless, Innovative e Passionate (Intemporal,

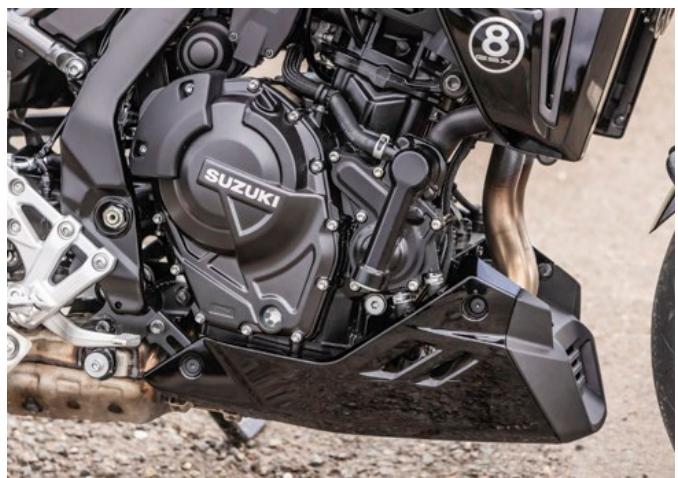
Inovadora e Apaixonante) que se traduzem numa estética neo-retro sofisticada, sem recorrer à mera nostalgia.

O farol redondo, com base plana, é inspirado nos modelos dos anos 60 e 70, e oferece uma iluminação eficiente ao mesmo tempo que reforça o carácter clássico.

Os espelhos retrovisores nas extremidades do guiador são uma estreia na Suzuki, e foram alvo de grande preocupação de forma a garantirem um design refinado, mas também uma excelente visibilidade para a traseira, mesmo apesar da minha volumosa pessoa.

O depósito de combustível, com capacidade para 16,5 litros, apresenta formas esculpidas e um acabamento cuidado, emprestando charme ao desafogado posto de condução que beneficia de uma ergonomia muito bem conseguida, mesmo para os motociclistas de tamanho XL.

O assento exclusivo da GSX-8T apresenta um design canelado com espuma de alta densidade, enquanto o da GSX-8TT inclui costuras decorativas e »





um perfil desportivo, com o assento do passageiro a poder ser substituído por uma peça rígida que confere um aspeto mais desportivo, e que é perfeitamente legal pois a TT tem homologação para 1+1 passageiro, facto que lhe permite circular sem o assento traseiro. Apesar de ligeiramente mais baixo, o almofadado do assento não se revela desconfortável.

E se em termos de design as GSX 8T e 8TT cumprem o prometido, em termos tecnológicos também. A suavidade e disponibilidade do motor assentam que nem uma luva nestes modelos refinados, que tanto permitem uma condução descontraída em ritmo de passeio, como uma condução empenhada em ritmo terapêutico.

Todo o conjunto, tal como nos outros modelos que partilham esta plataforma, revela-se extremamente fácil de conduzir e capaz de proporcionar altos níveis de confiança, graças à travagem potente e doseável e à extrema precisão de resposta do acelerador. A caixa de velocidades é de uma suavidade impressionante e o quickshifter funciona na perfeição em qualquer regime e entre cada relação.

Fáceis de inserir em curva, muito ágeis e com uma direção muito precisa, o seu maior defeito será a pouca brecagem, que se desculpa pela

**"A SUAVIDADE E
DISPONIBILIDADE DO
MOTOR ASSENTAM QUE
NEM UMA LUVA NESTES
MODELOS REFINADOS,
QUE TANTO PERMITEM
UMA CONDUÇÃO
DESCONTRAÍDA
EM RITMO DE
PASSEIO, COMO
UMA CONDUÇÃO
EMPENHADA..."**

facilidade de manobra proporcionada pelo baixo peso (203 kg em ordem de marcha) e pouca altura do assento ao solo (815mm na T e 810mm na TT). A suspensão, com uma afinação a tender para o desempenho desportivo, ainda assim consegue garantir algum conforto, apesar de os 130mm de curso da forquilha Kayaba serem manifestamente insuficientes para pactuarem com troços mais degradados a alta velocidade.

O Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.) integra um conjunto avançado de sistemas electrónicos em que se destacam o Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) com três modos de entrega de potência (Activo, Básico e Conforto), Controle de tracção (STCS) com três níveis de intervenção e desligado, Quick Shifter bidireccional, Easy Start e Low RPM Assist, além do obrigatório ABS, tudo isto gerido por um interface simplificado e muito acessível, com a ajuda de um painel TFT a cores de 5" que apresenta informações bastante legíveis em tempo real, com modo diurno/nocturno e alertas pop-up. No entanto a eletrónica não se faz sentir e as diversas configurações são muito fáceis de selecionar. Uma tomada USB Tipo-C, integrada no design, garante carregamento rápido de acessórios como o telefone ou um GPS.

O sistema é alimentado por uma nova bateria da

Eliiy Power, muito mais leve que as convencionais que equipavam modelos anteriores, com elevada fiabilidade e uma duração até 10 anos.

Alguns argumentos menos favoráveis que tenho escutado sobre estes modelos referem-se ao preço de 11.499 € da 8TT e o de 10.499 € da 8T, que parecem bastante inflacionados quando comparados com o da GSX 8S (8.999 €) que oferece basicamente o mesmo em termos de tecnologia. Mas todos sabemos que o estilo tem preço e que a exclusividade se paga! E mais, ao se considerar a qualidade de construção, garantida pelo selo "made in Japan", então talvez seja razão para se encarar a compra como um investimento, ganhando-se exponencialmente em fiabilidade e longevidade, fatores que a marca de Hamamatsu nos tem habituado.

Até porque a concorrência tampouco se faz rogada a marcar os modelos seus concorrentes: A Triumph Speed Twin 900 tem um preço de 10.195,00€, A Ducati Scrambler Icon, 13.770€, a Kawasaki Z900 RS, 13.790€ e a Yamaha XSR 900, 11.595,00€ (a versão GP custa 13.999,00 €).

Seja como fôr, se o charme retro lhe agrada, então recomendo-lhe que procure um concessionário Suzuki e faça um test ride a um destes modelos. //



TESTE YAMAHA TRACER 7 GT

NOVA identidade



» Galeria de fotos aqui

YAMAHA TRACER 7 GT

A Yamaha renovou profundamente as suas populares Tracer 7 GT e Tracer 7. Vamos focar-nos na primeira e perceber até que ponto as mudanças lhe conferem uma nova identidade.

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

Desde o seu lançamento, no já algo distante ano de 2016, que a Tracer 7, versão sport-touring da MT-07, conheceu um grande sucesso em vários países europeus, sendo que Portugal não é exceção. Não há como negar que esta nova geração está melhor do que nunca, em especial nesta versão GT, e os seus atributos vão muito para além de uma estética profundamente revista, mais atual e consensual.

A Yamaha caracteriza-a como sendo “beleza em todas as curvas” e não deixa de ter alguma razão. Durante o test ride a que foi sujeita percorreu os caminhos até a Avis, onde se realizou a 18.ª edição do Traveler’s Event, (crónica nesta edição do seu Andar de Moto), e enquanto lá esteve estacionada, foram vários os motociclistas que se aproximaram para ver de perto a novidade da marca que agora chega ao nosso mercado.

O QUE MUDA NA NOVA TRACER 7 GT?

A geração que agora sai de cena chegou ao mercado em 2020, coincidindo com a entrada em vigor da Norma Euro 5, e foi uma aposta ganha, sendo muito apreciada pela sua versatilidade, comportamento divertido, o motor CP2 em muito boa forma e um preço ajustado.

Na primeira geração apenas existia a versão normal. Na segunda geração foi introduzida a GT, mais equipada de origem e ainda mais focada no conforto e funcionalidade, pelo que os potenciais compradores viram alargado o seu leque de escolhas, algo que se mantém nesta nova geração. As mudanças são imensas, sendo que a própria estética aproxima mais da sua irmã Tracer 9, o que joga nitidamente a seu favor.

A GT continua a conseguir conciliar verdadeiras características de “turismo desportivo”, em boa medida graças ao seu popular bicilíndrico em linha, o popular CP2 de 690 cc, que está ligeiramente diferente, com cambota desfasada, mas já lá vamos. »





"A YAMAHA CARATERIZA-A COMO SENDO "BELEZA EM TODAS AS CURVAS" E NÃO DEIXA DE TER ALGUMA RAZÃO."

De entre a forquilha dourada, as malas laterais rígidas, o pára-brisa 90 mm mais alto, os punhos aquecidos ou o descanso central. Ou seja, uma dotação de equipamento mais rica e que ajuda a justificar o preço de 11.540 €, a que acrescem as correspondentes despesas. São 1.590€ acima da versão base.

A lista de mudanças, a maior parte delas comuns também à versão base, é tão extensa que vamos mencionar apenas as principais, caso de um novo design mais funcional e compacto. Tem também novos faróis LED com distintas luzes de presença, que vão aumentando de intensidade gradualmente quando se ligam, realçando uma dianteira mais futurista.

Também o novo pacote eletrónico vai agradar mesmo aos mais exigentes e as siglas são uma verdadeira sopa de letras, mas focando-nos no essencial, vem com acelerador eletrónico (ride by wire), modos de condução YRC e controlo de tração

TCS regulável.

O Y-CCT (Yamaha Chip Controlled Throttle) dá acesso a uma nova geração de ajudas ao condutor e contribui para uma entrega de potência ainda mais linear. O Yamaha Ride Control (YRC) permite escolher entre dois mapas (Sport e Street) e a regulação do controlo de tração (TCS) e ainda um terceiro modo de condução personalizável.

Vem com suspensões revistas e atualizadas, guiador um pouco mais largo, chassis e braço oscilante mais rígidos, um útil e prático cruise control (também na versão base), depósito mais ergonómico e agora com capacidade para 18 litros de combustível. Tem agora ecrã TFT de 5 polegadas com conetividade para smartphone, distintos modos de visualização, navegação e comandos mais ergonómicos, incluindo um dedicado para os modos de condução e ainda piscas com cancelamento automático. Só faltou mesmo os comandos serem retroiluminados.



**690 CC
73,4 CV
11 540 €**

[» Mais dados técnicos aqui](#)





"O Y-CCT DÁ ACESSO A UMA NOVA GERAÇÃO DE AJUDAS AO CONDUTOR E CONTRIBUI PARA UMA ENTREGA DE POTÊNCIA AINDA MAIS LINEAR."

Também a travagem dianteira está melhor com os dois discos de travão dianteiros com pinças de 4 pistões com fixação radial sendo a diferença notória. Nesta versão GT os dois assentos são Comfort e a estética está diferente, sendo de referir ainda que o do condutor pode ser regulado em altura, podendo subir 20 mm, perfeito para os mais altos.

De referir ainda os excelentes pneus Michelin Road 6 GT, que associados a um ótimo chassis, uma boa posição de condução e umas suspensões bem calibradas permitem curvar de forma muito empenhada, levando a que ambos os avisadores ajudem a alisar o asfalto.

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO POR UM CONDUTOR DA GERAÇÃO ATUAL

Desta vez tomei uma decisão algo radical, mas que creio justificar-se perfeitamente.

Pedi a um amigo que tem uma Tracer 700, versão base, de 2020, para ser ele a avaliar as suas sensações face ao modelo de que é proprietário.

O João já fez 45.000 km na sua e está a ponderar trocar de moto, sendo que está dividido entre a Tracer 7 e a Tracer 9.

Por gostar de motos menos carregadas de equipamento e não valorizar itens como as malas laterais, os assentos Comfort e o descanso central, pelo que a sua opção será sempre a versão base. Eis a sua análise:

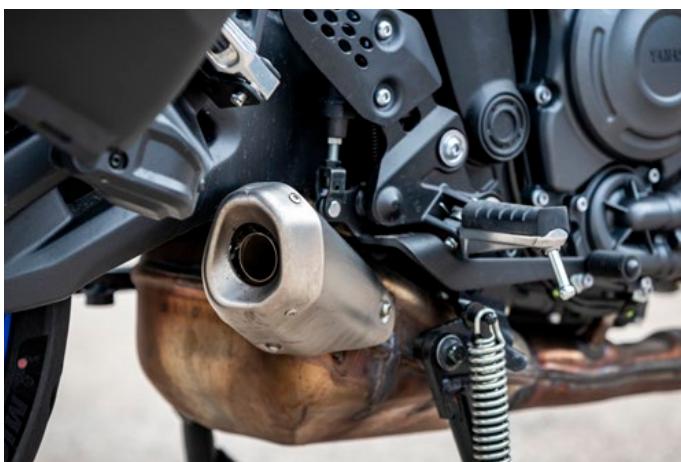
“Gostei muito da suspensão, da posição de condução, do painel de comando e dos comutadores. Toda ela está muito melhor que a minha de 2020, à exceção da potência do motor. Em alta não se nota, mas em baixa e média rotação a diferença sente-se, sendo que a resposta é menos imediata, em especial à saída das curvas”.

O ETERNO CP2

Foi ainda a meados da última década do século passado que a marca dos diapasões lançou o seu primeiro motor do tipo crossplane, com cambota desfasada a 270°, essencialmente para tentar dar resposta à ofensiva italiana das Ducati »



TESTE YAMAHA TRACER 7 GT



bicilíndricas em V.

Se é verdade que na pioneira TRX 850 as vendas não corresponderam às expectativas, não há como negar que o conceito de cambota desfasada se veio a revelar uma opção de engenharia brilhante, com uso na competição e na família CrossPlane da Yamaha, de que o CP2 é um ilustre membro.

Lançado em 2014 na MT-07, o CP2 rapidamente se tornou um sucesso imparável e a sua fiabilidade, acima de qualquer suspeita, aumentou ainda mais a sua fama, tal como a resposta limpa em qualquer rotação, com destaque para o binário que se revelava bem cedo.

Atualmente a marca usa-o em vários modelos: MT-07, XSR 700, Ténéré 700, Tracer 7 e até na Fantic 700, ou seja, um motor verdadeiramente universal.

A grande dúvida, sobretudo para os interessados na nova Tracer seja na versão normal ou GT, é entender se, com a Euro 5+ o motor, além de mais refinado na resposta, continua pleno de sensações como estávamos habituados, uma vez que esta norma é ainda mais exigente em termos de emissões e ruído.

Para o João, ver ponto anterior, a moto está

**"A GT CONTINUA
A CONSEGUIR
CONCILIAR
VERDADEIRAS
CARATERÍSTICAS
DE "TURISMO
DESPORTIVO", EM
BOA MEDIDA GRAÇAS
AO SEU POPULAR
BICILÍNDRICO EM
LINHA"**

globalmente muito melhor, mas destaca também que o motor perdeu algum caráter nas baixas e médias rotações e ele sente isso em particular à saída das curvas, em que o motor na geração anterior tinha uma resposta mais direta.

O CP2 Euro 5+ declara 73,4 cv às 8750 rpm e um binário máximo de 68 Nm às 6500 rpm, ou seja, os mesmos valores que o modelo anterior, pelo que a haver diferenças não é por aí.

Por um lado, com este pacote eletrónico a entrega de potência é mais fina e modulada, algo que pode desagradar a alguns. Por outro lado, a moto que tivemos para test ride tinha apenas cerca de 2.000 km e talvez o motor necessite de mais algum tempo para atingir o máximo da sua performance.

Isto para dizer que a diferença de caráter do motor é pequena, embora exista, tal como ao nível de escape, que está cada vez mais amordaçado e pode desiludir alguns.

Chegou a especular-se se a marca iria aproveitar, como muitas das suas concorrentes têm feito e a própria Yamaha chegou a fazer no seu motor CP3, para aumentar ligeiramente a cilindrada. A opção da marca passou por fazer modificações em vários pontos-chave do motor para conseguir manter o

seu comportamento, mas as diferenças, ainda que sutis, estão lá.

Em suma, o CP2 continua a ser um motor que nos seduz e agrada, casando muito bem com esta Tracer 7 GT, mantendo intocáveis as qualidades que lhe conhecíamos, mas é como se tivesse sido ligeiramente descafeinado... para bem da nossa saúde!

NOTAS FINAIS

Apesar de agora a concorrência estar mais forte do que nunca, é praticamente certo que a nova Tracer, nomeadamente na versão GT, que além desta cor Icon Performance também poderá ser adquirida em Tech Black, vai continuar no caminho do sucesso.

Mais adulta e refinada do que nunca, disponível também em Versão A2, com uma dotação tecnológica nivelada pelo que de melhor existe no mercado, tem tudo para dar certo, mesmo que o motor esteja um pouco menos vivo, face à geração anterior.

Durante os vários dias que estivemos juntos e nas largas centenas de km's que percorremos em diferentes ambientes, incluindo com passageiro, deu para perceber que a nova Tracer vai fazer as delícias dos seus donos. Para roçar a perfeição só faltou mesmo um quick-shifter. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth S3
Blusão RSW Atacama
Luvas RSW Ms-019
Calças Alpinestars Merc
Botas TCX Street 3



Duas Ducati, DOIS MUNDOS



DUCATI MULTISTRADA V2 VS V4

No universo das motos adventure touring, poucas marcas conseguem conjugar performance, tecnologia, estilo e carisma como a Ducati. A gama Multistrada é disso exemplo.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



Ambas Multistrada prometem conforto, agilidade e emoção aos seus comandos, mas será que a diferença de preço, quase 7.000 €, se traduz numa experiência assim tão distinta? E em termos de condução, manutenção e ajudas eletrónicas, qual delas se adapta melhor ao perfil do motociclista português?

Neste artigo, vamos desmontar cada uma destas questões ao detalhe: desde o comportamento dinâmico à ergonomia, passando pelas tecnologias instaladas e pelos custos de utilização. Se está a ponderar qual delas levar para casa, ou para a próxima viagem até aos Pirenéus, este comparativo vai ajudá-lo a tomar uma decisão mais informada e alinhada com o teu estilo de vida.

MOTOR E PERFORMANCE

A diferença mais evidente entre as duas Multistrada está no coração que as move. A V4 S está equipada com o motor V4 Granturismo





"A ESCOLHA ENTRE A MULTISTRADA V4 S E A V2 S DEPENDE ESSENCIALMENTE DO **PERFIL DO MOTOCICLISTA**"

de 1.158 cc, capaz de debitá uns impressionantes 170 cv e 123,8 Nm de binário. Este motor, que dispensa o tradicional sistema desmodrómico da Ducati, reduzindo os custos de manutenção, oferece uma entrega de potência suave e progressiva, com uma sonoridade viciante e uma capacidade de aceleração impressionante. Está equipado com um sistema de desativação prolongada dos cilindros da bancada traseira, desativando-os quando a moto está parada e o motor em ponto morto, ou mesmo em andamento, noutras condições de funcionamento, em benefício do consumo de combustível e das emissões.

Por outro lado, a V2 S conta com um motor bicilíndrico de 890 cc, com 115 cv e 92 Nm, dotado de temporização variável das válvulas, que lhe permite disponibilizar mais de 70% do binário máximo logo às 3.500 rpm. Embora menos exuberante, é substancialmente mais leve e ágil,

ideal para quem privilegia uma utilização mais versátil. A resposta ao acelerador é precisa e a entrega de potência é mais do que suficiente para garantir diversão em estradas sinuosas ou escapadelas de fim de semana com passageiro.

TECNOLOGIA E SEGURANÇA

É aqui que a Multistrada V4 S se destaca como uma verdadeira moto do futuro. Equipada com radar frontal e traseiro, oferece cruise control adaptativo, detecção de ângulo morto e aviso de colisão frontal, funcionalidades ainda pouco comuns no mundo das duas rodas. Entre muitas outras ajudas eletrónicas à condução, destaca-se a suspensão semi-ativa Skyhook DSS EVO que se ajusta automaticamente ao piso e ao estilo de condução, garantindo conforto e estabilidade em qualquer tipo de pavimento e condição meteorológica.





E2 TRAIL

NOVO DESIGN 2026



**Capacete Modular
em fibra de vidro (DFP)**



**SEGURO: Homologação
ECE 22.06 e P/J**



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



**SILENCIOSO: 85 dB(A)
a 100KM/H**



**CONFORTÁVEL: Forros
interiores personalizáveis**



SCHUBERTH



CONTRAPONTO DUCATI MULTISTRADA V2 VS V4



A V2 S, embora menos sofisticada, não fica atrás no essencial: conta com uma IMU (Unidade de medição de Inércia) de 6 eixos, que proporciona ABS em curva, controlo de tração, wheelie control e quickshifter bidirecional. Resumindo: controlo absoluto! A suspensão semi-ativa Skyhook DSS, que também conta com uma forquilha de 45mm de diâmetro, é eficaz e oferece modos ajustáveis, embora sem a capacidade preditiva da versão EVO instalada na sua irmã maior, mas extremamente competente para garantir um desempenho dinâmico muito bom.



CONFORTO E ERGONOMIA

A V4 S foi pensada para longas viagens, mesmo com passageiro e bagagem. O assento é largo e confortável, a proteção aerodinâmica é superior e a ergonomia foi refinada para acomodar os

"A V2 S APOSTA NA LEVEZA E AGILIDADE, SENDO MAIS ACESSÍVEL E FÁCIL DE MANOBRAR"



ocupantes confortavelmente durante horas. A altura do assento é ajustável e o sistema de gestão da altura da moto, que baixa a traseira quando se pára, facilita as manobras a baixa velocidade.

A V2 S aposta numa fórmula mais compacta, leve e despreocupada. É mais fácil de manobrar, especialmente em cidade, e o assento também é ajustável. Embora não ofereça o mesmo nível de conforto em viagens prolongadas, sobretudo com passageiro, é mais acessível e menos intimidante para condutores menos experientes. No entanto, numa estrada de montanha, proporciona elevados níveis de diversão a qualquer motociclista.



CONCLUSÃO

A escolha entre a Multistrada V4 S e a V2 S depende essencialmente do perfil do motociclista:



A V2S em destaque

» Mais dados técnicos aqui

MAIS ÁGIL e leve e com um Interface de utilizador simplificado, esta V2 é perfeitamente capaz de enfrentar diversos tipos de utilização, desde os pequenos trajetos do dia-a-dia, às grandes viagens, prometendo grandes emoções e um conforto acima da média.

- O peso reduzido facilita manobras no trânsito urbano e estacionamento.
- O motor V2 é mais suave e económico, ideal para ritmos urbanos e estradas secundárias.
- A suspensão inteligente mantém o conforto em pisos irregulares sem complicações.
- O quickshifter proporciona mudanças precisas, rápidas e suaves, apimentando aqueles momentos de condução mais desportiva.

FICHA TÉCNICA MULTISTRADA V2S

Motor:	V2, 890 cc
Potência:	115,6 cv
Binário:	92 Nm
Peso (sem combustível):	202 kg
Depósito de combustível:	19 litros
Curso das suspensões (fr/tr):	170 mm / 170 mm
Travões:	Brembo M4.32, discos dianteiros de 320 mm
Jantes/Pneus:	19" à frente / 17" atrás, Pirelli Scorpion Trail II
Altura do assento:	830-850 mm
Segurança e Técnica:	Cornering ABS, DTC, DWC, DBL, DQS, EBC, Modos de condução e de potência
Intervalos de revisão:	cada 15.000 km ou 24 meses
Verificação de válvulas:	aos 30.000 km*

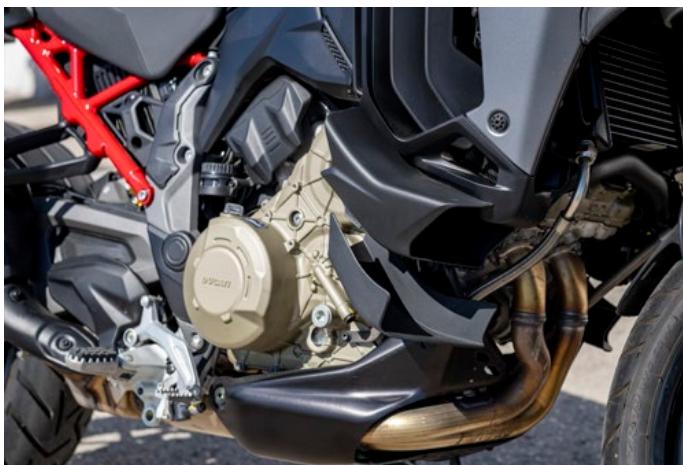
Preço: **18.075 €**

A V2 É PERFEITAMENTE CAPAZ DE ENFRENTAR DIVERSOS TIPOS DE UTILIZAÇÃO, DESDE OS PEQUENOS TRAJETOS DO DIA-A-DIA, ÀS GRANDES VIAGENS.



» Galeria de fotos aqui

CONTRAPONTO DUCATI MULTISTRADA V2 VS V4



• Quem procurar performance sem concessões, tecnologia de ponta e conforto para grandes viagens, a V4 S é incomparável.

• Quem valorizar agilidade, versatilidade e uma experiência mais racional, a V2 S é uma escolha inteligente e equilibrada, sendo referencial no seu segmento.

Mas ambas são verdadeiras Multistrada, sendo que a V4 S é uma “touring desportiva de luxo”, enquanto a V2 S é uma “crossover ágil, versátil e acessível”.

A V4 S é claramente mais potente e robusta, pensada para longas viagens com carga e passageiro, enquanto a V2 S aposta na leveza e agilidade, sendo mais acessível e fácil de manobrar, especialmente em cidade ou estradas secundárias.

**"A V4 S É CLARAMENTE
MAIS POTENTE E
ROBUSTA, PENSADA
PARA LONGAS
VIAGENS COM CARGA
E PASSAGEIRO"**

Então a diferença de preço de quase 7.000 € (sem opcionais) justifica-se?

Na V4 S pagam-se diversas vantagens tecnológicas que, além de ganharem qualquer picanço de esplanada, retribuem o seu valor com um elevado prazer de condução. São disso exemplo o motor V4 Granturismo com 170 cv (vs. 115 cv na V2 S), o radar adaptativo com cruise control inteligente e deteção de ângulo morto, a suspensão semi-ativa Skyhook EVO com deteção de buracos e ajuste automático, os travões Brembo Stylema, as jantes de especificação superior, o painel TFT de 6.5" com navegação integrada e conectividade avançada, e uma ergonomia mais refinada para viagens longas com passageiro. No entanto, se considerar grandes viagens a solo, 7.000 euros dão para muita gasolina! //

A V4 S em destaque

» Mais dados técnicos aqui

A V4 S está equipada com um arsenal tecnológico de topo, incluindo radar, deteção de colisão e gestão preditiva da dinâmica. Este é o tipo de moto que transforma uma viagem longa numa experiência de luxo sobre rodas, sem comprometer a performance desportiva.

- O motor V4 Granturismo oferece aceleração fulminante mesmo com carga total.
- O cruise control adaptativo mantém a distância segura em autoestrada, reduzindo o cansaço.
- A suspensão semi-ativa ajusta-se automaticamente ao tipo de piso, garantindo conforto e estabilidade.
- O assento largo, a posição de condução relaxada e a proteção aerodinâmica são as ideais para muitas horas seguidas de condução.
- O ecrã TFT de 6.5" com conectividade permite seguir rotas GPS sem distrações.

FICHA TÉCNICA MULTISTRADA V4S

Motor:	V4 Granturismo, 1.158 cc
Potência:	170 cv
Binário:	124 Nm
Peso (sem combustível):	243 kg
Depósito de combustível:	22 litros
Curso das suspensões (fr/tr):	170 mm / 180 mm
Travões:	Brembo Stylema discos dianteiros de 330 mm
Jantes/Pneus:	19" à frente / 17" atrás, Pirelli Scorpion Trail II
Altura do assento:	840-860 mm
Segurança e Técnica:	Cornering ABS, DTC, DWC, DRL, VHC, DCL, DBL
Intervalos de revisão:	cada 15.000 km ou 24 meses
Verificação de válvulas:	aos 60.000 km*
Preço:	24.940 €

O MOTOR V4 GRANTURISMO NÃO TEM ACCIONAMENTO DE VÁLVULAS DESMODRÓMICO, O QUE SIMPLIFICA BASTANTE A MANUTENÇÃO E REDUZ CUSTOS A LONGO PRAZO.





Seguro E FUNCIONAL

A MARCA APOSTA NUM DESIGN MODULAR E FUNCIONAL QUE SE ADAPTA TANTO A VIAGENS DE ESTRADA COMO A PERCURSOS OFF-ROAD.

A BMW Motorrad apresenta os novos produtos da sua coleção #SpiritOfGS, com destaque para o casaco de três peças GS Karakum GORE-TEX, uma peça de vestuário de aventura concebida para oferecer máxima proteção e conforto em qualquer condição climatérica.

O casaco GS Karakum GORE-TEX, disponível numa nova cor azul escura, é a principal novidade e foi desenhado para os motociclistas mais aventureiros. A sua construção modular de três camadas é o grande trunfo: um casaco principal ventilado para os dias mais quentes, uma camada térmica interior para temperaturas mais baixas, e uma capa exterior GORE-TEX® Pro totalmente impermeável e resistente ao vento. Esta última

pode ainda ser usada como um casaco exterior casual.

A pensar na segurança e na funcionalidade, o casaco vem equipado com protetores NP3 nos ombros e cotovelos, e oferece a opção de adicionar proteções para as costas e o peito. A peça inclui múltiplos bolsos e ajustes ergonómicos que garantem a máxima funcionalidade.

Além do casaco, a coleção inclui as calças GS Karakum GORE-TEX, também de duas peças, que cumprem as mais altas exigências para o motociclismo de aventura. O casaco está disponível nos tamanhos de 46 a 60 e tem um preço recomendado de 1.365 euros.

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

*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

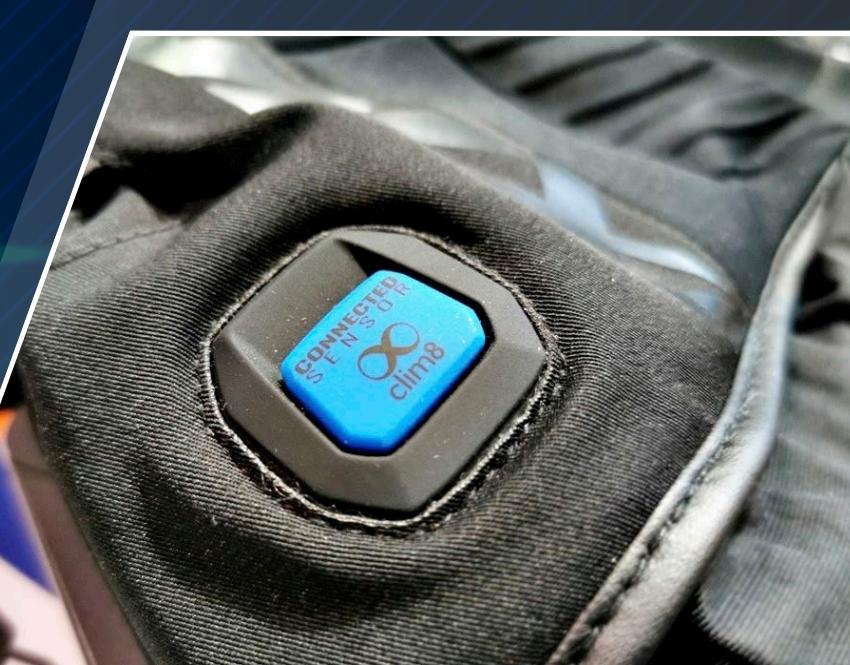


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Máximo DESEMPENHO

UM VASTO CONJUNTO DE ACESSÓRIOS, CRIADOS ESPECIFICAMENTE PELA DUCATI PERFORMANCE, PERMITEM TRANSFORMAR QUALQUER UMA DUCATI DESMO450 MX NUMA RÉPLICA DE FÁBRICA PERFEITA.

Anova Desmo450 MX, que já foi apresentada há algum tempo, testada com sucesso em diversas corridas e até já esteve disponível para visualização e audição (o som do motor é poderoso) na recente 18.ª edição do Travelers Event, em Avis, já tem disponível um conjunto alargado de acessórios Ducati Performance que a aproximam de uma moto de fábrica.

Desenvolvida em competição para levar o ADN de corrida da Ducati para fora do asfalto, a nova Desmo450 MX – que, como todas as Ducati, pode ser melhorada através de uma escolha entre a vasta gama de acessórios desenvolvidos para

melhorar a sua performance. Assim, será possível aproxima-la, ainda mais, do estilo de condução e das necessidades dos seus pilotos, tanto amadores como profissionais.

Escape completo em titânio, jantes desenvolvidas pela Ducati Corse, banco de competição, punhos e diversos componentes em alumínio maquinado permitem que a Desmo450 MX seja transformada numa réplica perfeita das motos oficiais de Seewer e Guadagnini.

Também o módulo Wi-Fi permite a personalização eletrónica da moto e adapta-a a qualquer tipo de piloto e terreno através da aplicação Ducati X-Link.

MÁXIMA PERFORMANCE

O conjunto de peças, acessórios e até vestuário é muito vasto, pelo que deixamos os principais destaques:

O sistema de escape completo em titânio foi projetado para otimizar o desempenho do motor monocilíndrico com distribuição desmodrómica da Desmo450 MX, garantindo uma curva de potência ainda mais cheia e mais ampla para usar. Feito de uma liga especial de titânio e com a máxima atenção às espessuras de cada secção, permite uma poupança de peso de 1,7 kg em comparação com o sistema de série, mantendo-se dentro dos limites de ruído impostos pela FIM e AMA.

As corridas de motocross muitas vezes podem ser decididas na primeira curva, e para aproveitar ao máximo o desempenho do motor da Desmo450 MX quando a grelha baixa, o dispositivo holeshot é essencial: ao pré-carregar a forquilha, baixa a dianteira da moto e reduz sua tendência para levantar a roda da frente, permitindo partidas incrivelmente rápidas.

Passando para o chassis, as jantes Ducati Performance destacam-se pelos seus raios autoblocantes reforçados, de modo a garantir uma

maior resistência combinada com os cubos de alumínio em preto anodizado a, maquinados a CNC. Os canais são Excel, também em preto anodizado.

Outras melhorias no chassis podem advir das pinças de travão racing dianteiras e traseiras , desenvolvidas em colaboração com a Brembo, caracterizadas pela sua construção em alumínio anodizado e maquinado em CNC. Ou até a partir das mesas de direção maquinadas de alumínio, para máxima precisão na resposta da suspensão dianteira.

A performance também é alcançada graças à capacidade da moto em se adaptar às necessidades do piloto e da pista. O módulo Wi-Fi permite personalizar a intervenção dos controlos eletrónicos da Desmo450 MX através da aplicação Ducati X-Link. Basta ligar o seu smartphone para poder ajustar os parâmetros de resposta do acelerador, controlo de travagem do motor, controlo de tração da Ducati e controlo do arranque.

Continuando no tema da configuração, entre os acessórios originais estão também as molas de suspensão dianteira e traseira com molas com diferentes elasticidades das de série para otimizar o comportamento da moto em relação ao peso do piloto.

»





Da mesma forma, o catálogo da Ducati Performance oferece várias soluções para adaptar a relação de transmissão final a diferentes circuitos. Além da corrente de tamanho 520 com O-Ring que combina resistência, leveza e a melhor transmissão de potência do motor para a roda traseira, também estão disponíveis diferentes tamanhos para a cremalheira e pinhão de ataque.

O controlo máximo do piloto sobre o veículo mecânico é outro elemento-chave para expressar os melhores tempos por volta, bem como para tornar o desempenho mais consistente ao longo de toda a corrida. Entre os acessórios para a Desmo450 MX há também um banco de corrida, derivado diretamente do usado no Campeonato Mundial de Motocross.

Um complemento perfeito é o guiador Renthal Fatbar, com um diâmetro de 28,6 mm na parte central, que se estreita para 22 nos punhos, oferecendo assim a melhor combinação de resistência e flexibilidade. Construído em alumínio, é oferecido na versão com a curvatura 604.

Duas opções diferentes também estão disponíveis para os punhos de borracha enriquecidos com fibra de aramida, ambos devendo ser montados em combinação com um novo tubo de controlo do acelerador, projetado para punhos tradicionais.

Para completar este kit, há também proteções

essenciais para proteger a moto do abuso de um dia duro na terra e pedras. A proteção de motor de plástico, por exemplo, protege a parte inferior do cárter e do quadro, enquanto as grelhas de proteção para os radiadores evitam que a lama e areia se acumulem sobre eles, reduzindo a sua eficiência. O disco de travão dianteiro e o filtro de ar também podem ser protegidos com proteções especiais para uso nas condições mais severas.

Não faltam componentes adicionais desenhados para combinar funcionalidade e estética, tal como tampas de reservatório de fluido hidráulico do travão dianteiro e embraiagem, ou tampão de depósito e tampas do depósito de óleo do motor, tudo em alumínio preto anodizado e maquinado em CNC.

Estão disponíveis também um cavalete de plástico leve e um tapete, ambos personalizados com os logótipos e cores da Ducati Corse, ajudam a criar o ambiente ideal.

Por último, para completar o visual de fábrica, a Ducati Performance oferece toda uma coleção técnica criada em colaboração com a Drudi Performance. A coleção consiste num conjunto completo de camisolas/calças/luvas/botas da Alpinestars, capacete Arai, colete de vento, softshell e blusão de chuva Spidi. //



SCHUBERTH



goldenbat.pt

C5 ZENITH NOVO DESIGN 2026



Capacete Modular
em fibra de vidro (DFP)



SEGURO: Homologação
ECE 22.06 e P/J



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



SILENCIOSO: 85 dB(A)
a 100KM/H



CONFORTÁVEL: Forros
inteiros personalizáveis



SCHUBERTH



ZENITH BLUE



ZENITH BLACK



ZENITH RED

Novas ESPECIFICAÇÕES

A DUNLOP ACABA DE ANUNCIAR O LANÇAMENTO DA SUA NOVA LINHA DE PNEUS DE ENDURO GEOMAX EN92, QUE VEM SUCEDER À POPULAR EN91.



Aproveitando a 99.ª edição dos International Six Days Enduro (ISDE) que recentemente decorreu no Norte de Itália, região de Bergamo, a construtora de pneus Dunlop apresentou o seu mais recente modelo de pneus para Enduro, o Geomax EN92, sucessor natural do EN91.

Comparado com o seu antecessor, o novo pneu tem novas especificações, incluindo o facto de existir em dois compostos diferentes: uma versão normal e uma mais macia (soft), capaz ainda de um melhor desempenho em diversos tipos de terrenos e condições, nomeadamente nos mais encharcados ou com pedra.

Mais informações e início de comercialização

O Geomax EN91 acompanhou as edições mais recentes dos ISDE, sendo que o EN92 pretende manter essa linha de sucesso e começou já nesta edição de 2025, mas não deve estar disponível para venda antes do início de 2026, sendo que certamente vão ser os pneus usados também nos ISDE 2026, em Portugal.

Sobre o novo pneu, afirma Roberto Finetti, ele que é Marketing Manager da Dunlop Motorcycle Europe:

Com o lançamento do Geomax EN92, a Dunlop continua a aproveitar o sucesso comprovado do Geomax EN91 para oferecer aos motociclistas ainda mais desempenho e versatilidade em terrenos off-road. Este produto foi projetado especificamente para motociclistas de enduro altamente qualificados e também para os entusiastas de fim de semana, oferecendo aderência e tração incomparáveis em terrenos desafiadores para que possam obter o máximo desempenho nas situações mais difíceis.

À frente existe um bloco de tacos otimizado, dando continuidade à distribuição escalonada observada no Geomax EN91, enquanto uma relação de contacto reduzida nas zonas central e média melhora a aderência em superfícies mais duras ou rochosas. A Progressive Cornering Block Technology (PCBT) ajuda a aumentar a penetração na terra e melhora a aderência nas curvas, com cavidades adicionais nos tacos centrais que auxiliam na absorção de choques sobre rochas e outros obstáculos.

Atrás tem a tecnologia V-Block (V-BT) para proporcionar tração e controlo de derrapagem superiores e a tecnologia Reinforced Scoop (RST), que também melhora a capacidade do pneu de

penetrar em solo macio. A PCBT também é aplicada na traseira, aumentando a flexibilidade e o efeito lateral, para melhorar a aderência em ângulos de inclinação. Estas tecnologias combinam-se para proporcionar melhor aderência e tração em piso seco e molhado, superior previsibilidade e comportamento mais homogéneo à frente e atrás.

Medidas disponíveis:

Pelo menos nesta fase de lançamento vão existir apenas nas medidas de 18 e 21 polegadas, sendo que à frente só estará disponível uma largura, ainda que em duas versões, sendo uma mais mole.

Para trás vão existir em duas larguras diferentes, sendo que no 140/80 existirá uma versão normal e uma específica para piso mais mole.

- 90/90-21 54R TT (frente) - Geomax EN92
- 90/90-21 54M TT (frente) - Geomax EN92 SOFT
- 120/90-18 65R TT (traseiro) - Geomax EN92
- 140/80-18 70R TT (traseiro) - Geomax EN92
- 140/80-18 70M TT (traseiro) - Geomax EN92 SOFT



YOUR COPILOT
ON EVERY JOURNEY*

 NOVO EXOCOM

LINK-1
LINK-1C

• BATERIA DE LONGA DURAÇÃO

• ALTIFALANTES HARMAN

• EMPARELHAMENTO FÁCIL

• CANCELAMENTO DE RUÍDO ATIVO

 Bluetooth®

Desportivo DE ALTA PERFORMANCE

A REV'IT! APRESENTOU O BETA 2 COMBI, UM FATO COMBINADO CONCEBIDO PARA MOTOCICLISTAS COM AMBIÇÕES DESPORTIVAS, QUE PROMETE ELEVAR O CONFORTO, A SEGURANÇA E O DESEMPENHO EM VIAGENS DE LONGA DISTÂNCIA.

Impulsionado pelo sucesso da primeira edição, o novo Beta 2 Combi distingue-se pelo design de inspiração desportiva e pela utilização de materiais premium. Os grafismos dinâmicos, aliados a refletores estratégicamente colocados, reforçam não só a estética como também a segurança em condições de baixa luminosidade.

A construção combina couro perfurado, malha 3D e painéis em tecido elástico em maior número do que a versão anterior, garantindo flexibilidade e ventilação durante a condução. O interior da gola, em neoprene, aumenta o conforto, enquanto as perfurações a laser no peito e costas otimizam o fluxo de ar. O fato está ainda preparado para integrar airbag, sendo recomendada a escolha de um tamanho acima.

Entre as novidades destacam-se os bolsos discretos na cintura, que acrescentam funcionalidade sem comprometer o estilo, e as peças ergonómicas nos ombros, que reforçam o conforto e a fluidez visual. As cores foram inspiradas em motos de aventura desportiva, permitindo uma combinação harmoniosa entre



piloto e máquina.

O Beta 2 Combi está disponível em duas versões cromáticas - Preto-Cinzento Claro e Preto-Antracite - nos tamanhos 46 a 58, com preço de venda ao público de 749,99 euros.

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



aprilia®

TUONO V4



APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be **a** racer

EQUIPAMENTO REV'IT! AUTOMATE



Estilo E DESEMPENHO

A REV'IT! DISPONIBILIZOU O BLUSÃO AUTOMATE, UMA PEÇA DE VESTUÁRIO DESPORTIVA E VERSÁTIL QUE PROMETE ALIAR ALTA PERFORMANCE A UM DESIGN SOFISTICADO.

O blusão em pele foi concebido para se adaptar a diferentes condições climatéricas e a viagens de longa distância, sem comprometer a funcionalidade ou a estética.

O Automate destaca-se pela sua construção, que combina pele perfurada e rede 3D para garantir um fluxo de ar superior. Este sistema de ventilação assegura o máximo conforto nos dias mais quentes. Quando as temperaturas descem, o forro interior destacável mantém o tronco aquecido.

O design do blusão explora variações de tons da mesma cor, criando um efeito de sombra que lhe confere uma identidade visual única e moderna. Os novos protetores nos ombros não só reforçam a segurança, como também contribuem para a estética aerodinâmica da peça, que se alinha perfeitamente com o estilo das motos Adventure Sport.

Apesar do seu corte desportivo e ajustado, o Automate oferece total liberdade de movimentos graças aos painéis elásticos nas laterais e nos ombros. Os ajustes em velcro na cintura e o

colarinho em neopreno permitem uma adaptação perfeita ao corpo, garantindo uma experiência de condução confortável e segura.

O blusão está disponível nas cores preto, preto-cinza e preto-vermelho, em tamanhos que vão do 46 ao 56, com um preço recomendado de 449,99 euros.

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



MOTO GUZZI®

STELVIO

OFERTA MALAS LATERAIS + TOP CASE + QUICKSHIFTER



Stelvio, a modern 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 30.11.2025, limitada ao stock existente.



Dois EM UM

A MARCA ITALIANA DE EQUIPAMENTOS PARA SCOOTER E MOBILIDADE URBANA, DETIDA PELO GRUPO MANDELLI, APRESENTOU O HYPERLINK, O SEU PRIMEIRO CAPACETE MODULAR HOMOLOGADO ECE 22.06, DESENVOLVIDO A PENSAR NOS CONDUTORES CITADINOS.

ATucano Urbano, conhecida pelos seus capacetes jet e demi-jet coloridos e versáteis, dá agora um passo decisivo no segmento dos integrais urbanos com o lançamento do Hyperlink, o primeiro capacete full-face da marca.

O modelo, que já tinha sido exibido em versão protótipo no salão EICMA de Milão em 2024, chega agora ao mercado com design modular, que inclui queixeira amovível e viseira ultralarga.

Concebido para quem circula diariamente na cidade, o Hyperlink promete máxima segurança e visibilidade, oferecendo um campo de visão de 230º na horizontal e 105º na vertical.

Disponível em três cores - preto mate, cinzento claro mate e cinzento Nardo brilhante - o capacete integra ainda preparação para sistema Bluetooth

da Midland, estando também disponível numa versão com intercomunicador SMARTCOM incorporado. //



MOTO GUZZI
V7

DESCONTO DIRETO DE 800€ + OFERTA 1^a REVISÃO




MOTO GUZZI®



Pedro Pereira

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

Para que servem as passadeiras?

O passado mês refletimos sobre a importância e necessidade das lombas enquanto parte de uma estratégia para a redução da velocidade em locais críticos. Para este mês as passadeiras são o tema chave para reflexão.

Corria o já longínquo ano de 1989 quando a popular banda juvenil Ministars se juntou à Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) numa campanha para o combate à sinistralidade, em especial na que dizia respeito aos pedestres. O título era “Só vivemos uma vez” e o refrão ainda hoje está certamente no ouvido de muita gente:

Todos somos iguais, de vez em quando.
Somos peões deste xadrez.
E só vivemos uma vez.

E, de facto, essa realidade mantém-se e as passadeiras continuam a ter um papel muito importante, mas tantas vezes esquecido e ignorado. Basta pensar que continuam a acontecer muitos atropelamentos, alguns até com óbitos, nas passadeiras!

De acordo com o artigo 101.º do Código da Estrada, os peões “só podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens especialmente sinalizadas para esse efeito ou, quando nenhuma exista a uma distância inferior a 50 metros, fazê-lo perpendicularmente ao eixo da faixa de rodagem”. Caso estas regras não sejam cumpridas, o transeunte pode incorrer numa coima entre os 10€ e 50€.

Já no artigo 103.º são indicados vários cuidados que os condutores devem ter ao atravessar as passadeiras, sejam ou não reguladas por sinalização luminosa, sendo que existem coimas que vão dos 120€ a 600€.

Ou seja, não é por falta de legislação que há tanto incumprimento e displicência e fica-se com a percepção que a situação se tem vindo a agravar.

A convivência entre motociclistas, automóveis, ciclistas, peões... deve existir numa lógica de responsabilização e coexistência comuns, até porque os papéis se podem ir alterando. Por exemplo, de manhã posso ser peão, à tarde motociclista e à noite ciclista, sendo que a minha atitude deve ser sempre a mesma: elevada concentração e respeito por todos os utilizadores da via.

No caso específico dos motociclistas temos ainda uma responsabilidade adicional: por um lado, as motos são muito rápidas, nomeadamente nos arranques, e menos visíveis até para os peões. Por outro lado, somos muito mais vulneráveis.

Basta pensar numa passadeira molhada pela chuva ou recém-pintada e a necessidade de travar com urgência a moto em cima dela ou de acelerarmos de forma mais energética! Então se a moto não tiver nenhuma ajuda eletrónica, o risco é ainda maior!

Resumindo, também nas passadeiras importa lembrar que só vivemos uma vez... //



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.

Focada NO ESSENCIAL

Depois de no mês passado termos apresentado a cada vez mais apreciada scooter Heinkel Tourist, mais precisamente na versão 103 A-0, regressamos agora ao Japão para lhe apresentarmos uma naked cheia de estilo e personalidade.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Rogério Carmo





A escolha do nome por parte da Kawasaki para esta família de modelos é curiosa: segundo a mitologia grega, Zéfiro é o deus do vento do Oeste, aquele que traz consigo uma brisa suave, ligada ao renovar da natureza e à primavera.

Foi esta a ideia-chave da Zephyr, sendo que chegou ao mercado com 4 declinações diferentes, todas com motorizações a 4 tempos e 4 cilindros, despidas de muitos adereços estéticos e com formas mais clássicas. As declinações foram: 400, 550, 750 e 1100.

REGRESSO À PUREZA DE LINHAS

No final da década de 80 a marca de Akashi pretendia reeditar o sucesso da família Z da década de 70, numa lógica de motos desprestensiosas, focadas apenas no prazer de condução, sem grandes rasgos estéticos ou inovações. Podem até chamar-lhe revivalismo racional.

O primeiro modelo a sair da forja foi a Zephyr 400, ainda em 1989, no Japão, e o resultado foi de tal forma positivo que a marca decidiu alargar a família: em 1991 lançou a 550 e a 1100, sendo que a 750, que apresentamos neste artigo, chegou ao mercado em 1992 e encerrou a sua produção em 1997.

Numa primeira impressão visual, as Zephyr são todas muito idênticas e foi esse o objetivo: todas naked, com cromados na quantidade certa, depósitos de combustível estilizados, painel de instrumentos bastante completo e colocado estrategicamente sobre o farol redondo, dois amortecedores traseiros, quatro cilindros bem visíveis... quase que parece que estamos diante de uma Z1 do início da década de 70, mas agora com melhores suspensões, travões mais potentes e um quadro mais rígido, mas sem a magia e performance da original.

Até ao nível motor a marca não ousou e socorreu-se do que tinha no seu banco de órgãos: os motores eram peças de engenharia com provas mais que dadas. Por exemplo, o da 750, modelo que vendeu bem no nosso país, foi recuperado da GT 750, que a marca vendia desde o início da década de 80.

Tudo somado, a marca não quis arriscar demasiado. Uma estética o mais consensual possível, sem grandes laivos de originalidade e em que até as motorizações eram algo conservadoras e sem muito a destacar.

O resultado era uma moto sólida, com razoável qualidade de construção (os escapes nem tanto, pois facilmente ganham ferrugem e apodrecem no interior) e uma ciclística adequada, tudo para conseguir também um preço equilibrado. Por exemplo, uma Zephyr 750 custava em 1992 algo como 1.228 contos, ou seja, 6.140€, sendo que o ordenado mínimo era de 44,5 contos, isto é, 222,5€.

NADA A ESCONDER, TUDO À VISTA

Uma das características das naked, muito apreciada e valorizada pelos seus fãs, é exatamente essa pureza de linhas, em que não são adicionados mais elementos do que os estritamente necessários.

Em toda a família a receita era similar e o resultado também, sendo que o que variava eram essencialmente as prestações, o peso e, obviamente, o preço de aquisição. Aspetos como conforto, posição de condução, altura ao solo... são todos muito idênticos e primam sempre pelo equilíbrio.

A 400 era essencialmente dedicada ao mercado doméstico, em que as 400cc eram muito populares, e não tendo como prioridade a performance que ficava longe, por exemplo, da popular Suzuki Bandit 400, bastante mais potente e desportiva, ainda que mantendo o mesmo formato naked.





A 550 ficava a meio caminho entre a 400 e 750 e encontra-se com alguma facilidade no nosso país, sendo muito fácil de conduzir, embora algo limitada nas performances, implicando muita rotação para obter mais sumo do motor.

A 750 é, provavelmente, a versão mais equilibrada. O peso em ordem de marcha, cerca de 220 kg, não é demasiado exagerado e a moto consegue ser muito equilibrada e divertida de conduzir, já com performances interessantes.

Por fim, a 1100 já é uma moto diferente. Bastante mais cara, pesada (243 kg) e exigente já representa uma moto de nicho e a sua condução implica maior empenho. Os seus 93 cv às 8000 rpm e um binário de 89 Nm às 7000 rpm já impõem mais respeito.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Este exemplar de 1992, logo do primeiro ano de construção, actualmente com cerca de 30.000 km, está francamente bonito com esta pintura peculiar, num azul mais claro que o original e, apesar de algumas marcas de ferrugem, está francamente bem.

O Ângelo, seu dono, a quem agradecemos a disponibilidade, simpatia e o facto de ter servido de modelo para as fotos, é um profundo conhecedor

de mecânica. É cuidadoso o suficiente para que não haja surpresas estando atento, por exemplo, a algum consumo de óleo.

O motor de quatro cilindros em linha, com dupla árvore de cames e apenas duas válvulas por cilindro, tem 738 cc e é capaz de debituar 71 cv às 9.500 rpm com um binário máximo de 57 Nm, obtidos às 7300 rpm. Dito de outra forma, é um motor que gosta de alguma rotação para se expressar e é ajudado pelas duas ponteiras da Marvin esteticamente irrepreensíveis e nada ruidosas. Os coletores são os originais e estão imaculados.

Sentamo-nos sobre o extenso e confortável assento e percebemos que a moto é relativamente baixa, perfeita para as pessoas de menor estatura, sendo que para os mais altos isso pode ser um pouco mais problemático.

Os comandos estão todos bem posicionados e com um acesso muito fácil, sendo que nos manómetros salta à vista o taquímetro cuja zona vermelha começa apenas às 10.000 rpm. Tem também no seu interior um útil indicador do nível de combustível.

Rodamos a chave. A torneira de gasolina aberta para alimentar os 4 carburadores Keihin CVK de 32 mm, o enriquecedor de mistura ativado, caso o motor



STREET PERFORMANCE



DownTown



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

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

Importador **Multimoto**

instagram.com/kymcoportugal

facebook.com/kymcopt

DOWNTOWN - TRATA A CIDADE POR TU!

Recomendamos Lubrificantes

NOSTALGIA KAWASAKY ZEPHYR 750

esteja frio e ao acionarmos o motor de arranque a moto ganha vida. Inicialmente com um cantar menos harmonioso, que muda assim que ganha alguma temperatura e nos fazemos à estrada.

Sentimo-nos perfeitamente encaixados na moto e a resposta do motor é limpa e sem hesitações, mas há um truque: o Ângelo modificou ligeiramente a carburação, adotando uns gicleurs de 40 mm, em detrimento dos originais de 35mm. O resultado, além do indesejado aumento dos consumos, é uma resposta mais forte nos vários regimes.

São 5 velocidades bem escalonadas, embora a 5.^a seja algo longa e a própria embraiagem pesada, o que é perfeitamente normal numa moto desta época e que não compromete o equilíbrio do conjunto.

Numa condução descontraída e sem grandes exageros, as suspensões cumprem perfeitamente (os amortecedores traseiros também não são os originais), mesmo tendo alguma dificuldade em digerir o asfalto de pior qualidade.

Nota muito positiva para os travões. Os dois discos dianteiros de 300 mm, de duas pinças, conseguem

parar a moto com grande facilidade e mesmo o disco traseiro de 230 mm dá uma boa ajuda.

Já numa condução mais empenhada as coisas mudam ligeiramente de figura, sendo que se notam mais as limitações das suspensões e até do próprio quadro. E se é verdade que o barulho do escape se torna viciante... o problema são os consumos!

O depósito tem uma capacidade para 17 litros, o que numa condução normal permite fazer perto de 200 km, mas que num modo mais agressivo será substancialmente menos.

Por outro lado, os pneus, 120/70 VR17 à frente e 150/70 VR17 atrás, começam também a dar sinais de que o melhor é mesmo pensar em abrandar o ritmo. Isso não invalida que a agulha de velocidade rapidamente nos mostre valores máximos proibitivos, mas estamos por nossa conta e risco.

NOTAS FINAIS

Foi uma jogada de mestre por parte da Kawasaki o lançamento da família Zephyr. Com custos de desenvolvimento contidos fizeram chegar ao



mercado várias motos naked com muitas qualidades e o facto de muitas ainda circularem nos dias de hoje, mesmo que bastante modificadas, mostra isso mesmo. Aliás, esta é uma excelente base para customizar e o dono chegou a fazer várias alterações, mas todas reversíveis, sendo que voltou à forma original pelo receio das inspeções.

A Zephyr, qualquer que seja a cilindrada, não é uma moto muito cobiçada, o que é ótimo para quem procura comprar uma. Numa busca, com tempo e atenção, vai encontrar um modelo em bom estado e até com baixa quilometragem, por um preço não inflacionado, algo raro nos tempos que correm.

Trata-se de uma moto destinada a um público específico, conhecedor do modelo e das suas virtudes, que busca uma naked com caráter e uma certa classe, que não prioriza a performance e dispensa gastar uma pequena fortuna na aquisição.

Motos assim continuam a ter sucesso. São centradas no prazer de andar de moto, de forma simples e divertida, sem ter de exigir demasiado da máquina ou do condutor e isso é fantástico! //





O verdadeiro REI

Afável, talentoso e com especial jeito para a mecânica, John Surtees é uma personagem única na história do desporto motorizado. Único Campeão do Mundo nas disciplinas máximas em duas e quatro rodas, o britânico era uma pessoa simples, talentosa, afável, com jeito para a mecânica e uma sensibilidade especial para a pilotagem.

Texto: Vitor Sousa **Fotos:** Arquivo

John Surtees não foi apenas um grande piloto, nascido e talhado para a competição nas duas rodas, é ainda, e sé-lo-á provavelmente para sempre, o único Campeão do Mundo de motociclismo em 500cc e de automobilismo na Fórmula 1.

No entanto, talvez pelo facto de a sua carreira nas quatro rodas ter sido vasta e recheada de episódios e êxitos, Surtees foi relegado para um plano secundário – injustamente, na nossa opinião - pela “aficion” motociclística que hoje louva Agostini, Hailwood, Roberts, Rossi ou Marquez e parece esquecer este inglês que deu os primeiros grandes triunfos à MV Agusta e atingiu um elevado patamar de sucesso ao alcance de poucos, na sua excepcionalidade concretizado por nenhum outro.

O Mundial de Velocidade começou em 1949, com seis corridas, arrancando com o Tourist Trophy em Junho e acabando com o GP das Nações, naquela que era a única pista permanente do calendário, o circuito de Monza, em Setembro. Leslie Graham, em AJS, e Nello Pagani, em Gilera, disputaram intensamente essa temporada, acabando o inglês por levar a melhor, com a vantagem de um ponto. Os anos seguintes confirmariam a rivalidade anglo-italiana, não apenas nas motos dominantes, mas igualmente entre os pilotos. Umberto Masetti sagrou-se Campeão em 1950 e 1952 e Geoff Duke, o primeiro grande campeão britânico, impôs-se em 1951, 1953, 1954 e 1955, no primeiro ano



»





com uma Norton, mas nos seguintes com a Gilera tetracilíndrica, aparentemente imbatível naquele tempo. Em breve um jovem piloto, discreto e simpático, tímido até, iria entrar na refrega e, com ele, uma marca que escreveria a ouro a história do mundial de 500cc, daí até 1974.

John era filho do dono de um concessionário de motos em Kent, Jack Surtees, que um dia o desafiou a reconstruir um velho quadro e um motor Villiers e correr com ele. A sua ideia não era ser piloto. Na verdade preferia a componente de engenharia dos motores e pensava dedicar-se mais profundamente à mecânica. No entanto, assim que começou a frequentar os muitos eventos nacionais do pós-guerra (acompanhando o seu pai que também corria), John percebeu que, afinal, tinha mais do que jeito e poderia fazer boa figura.

Antes de saltar para o palco maior do mundial de velocidade, Surtees moía a paciência àquele que era, com justiça, considerado o melhor piloto da época, Geoff Duke, nas provas em Inglaterra, aos comandos de uma pouco convencional Vincent Grey Flash. A partir daí, a sua ascensão foi meteórica. Fez o seu primeiro GP em 250cc aos comandos de uma NSU, correndo depois com uma BMW de injecção. Mas foi aos comandos de uma Norton que bateu Duke, e a Gilera, em Silverstone e Brands Hatch nas provas

do final da temporada. Esta exibição de talento e capacidade colocou Surtees, enquanto estrela ascendente, na mira de pelo menos três marcas: Gilera, BMW e MV Agusta, com esta última decidida a dar um forte empurrão ao seu estatuto de fabricante de motos desportivas de exceção. Surtees queria correr com a Norton, mas a marca inglesa estava em desaceleração do seu programa desportivo. Na Gilera o seu nome foi reprovado pelos restantes pilotos da marca, que não queriam concorrência directa de um jovem talento em ascensão. Surtees chegou a testar a BMW no Nürburgring, mas acabou por se decidir pela marca do Conde Agusta onde a empatia com Arturo Magni, engenheiro-chefe, começou de imediato. Falavam a 'mesma língua', e desafiavam-se mutuamente, evoluindo.

Pela primeira vez na sua carreira, Surtees não preparava as motos em que corria, mas a sua sensibilidade para entender o funcionamento complexo de um motor a 4 tempos e o necessário equilíbrio de um conjunto ciclístico ajudou a desenvolver as MV tetracilíndricas e a torná-las máquinas ganhadoras. Em 1956 venceu as três primeiras provas (em seis) do ano e conquistou o seu primeiro título. Tinha apenas 22 anos. No ano seguinte, Liberati e a Gilera impuseram uma derrota à dupla Surtees/MV, mas o piloto, em conjunto

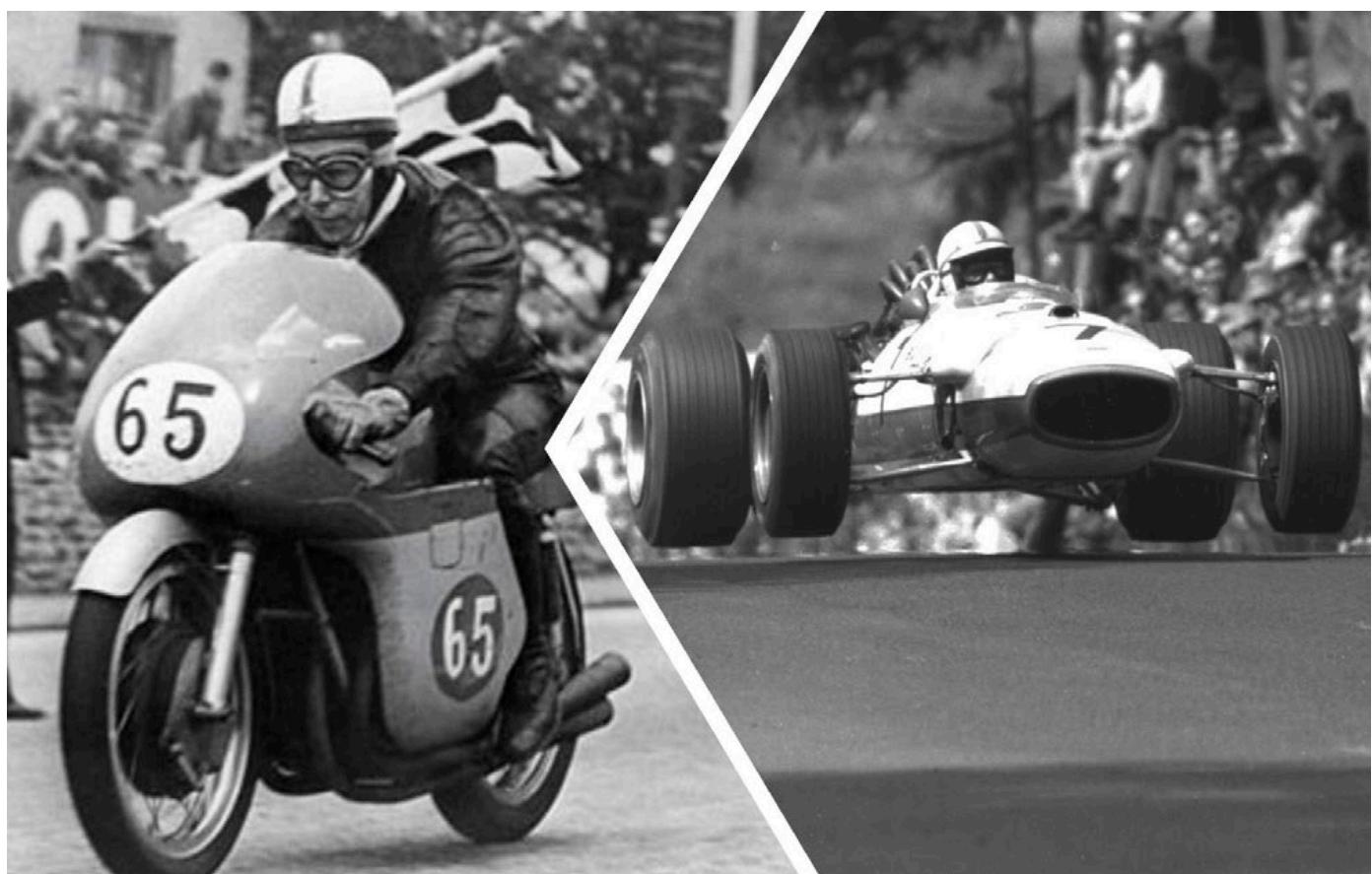
com Magni, trabalhou no desenvolvimento de um novo quadro que fará inverter a situação nos anos seguintes, apesar da tarefa facilitada pelo abandono da Gilera. Em 1958 ganhou cinco de seis provas e reconquistou o título. Repetiu em 1959, o ano que o fez entrar entrar na galeria das estrelas maiores deste desporto, se dúvidas existissem ainda, ao vencer todas as sete provas do campeonato. Em 1960 (cinco vitórias em sete provas), conquistou o seu quarto título mundial na categoria principal, aqui já correndo simultaneamente em automóveis. Em 58, 59 e 60, Surtees venceu ainda o Mundial de 350cc, a segunda categoria da época, muito mais competitiva que a de 500cc, pondo fim ao domínio das Moto Guzzi nessa categoria. No final da temporada de 1960, o Conde Agusta fez-lhe um ultimato, impedindo-o de correr em Inglaterra com a Norton, como sempre fizera, ao mesmo tempo que disputava o Mundial com a MV Agusta. Surtees não gostou e bateu com a porta. O rapaz discreto e sensível do início da caminhada dera lugar ao homem determinado e sabedor do seu talento, princípios e caminhos a seguir. Algo que voltaria a evidenciar mais tarde na sua passagem conturbada pela Ferrari (marcada por vários episódios de rivalidades com o staff e pilotos italianos). Em 1964 Surtees sagrou-

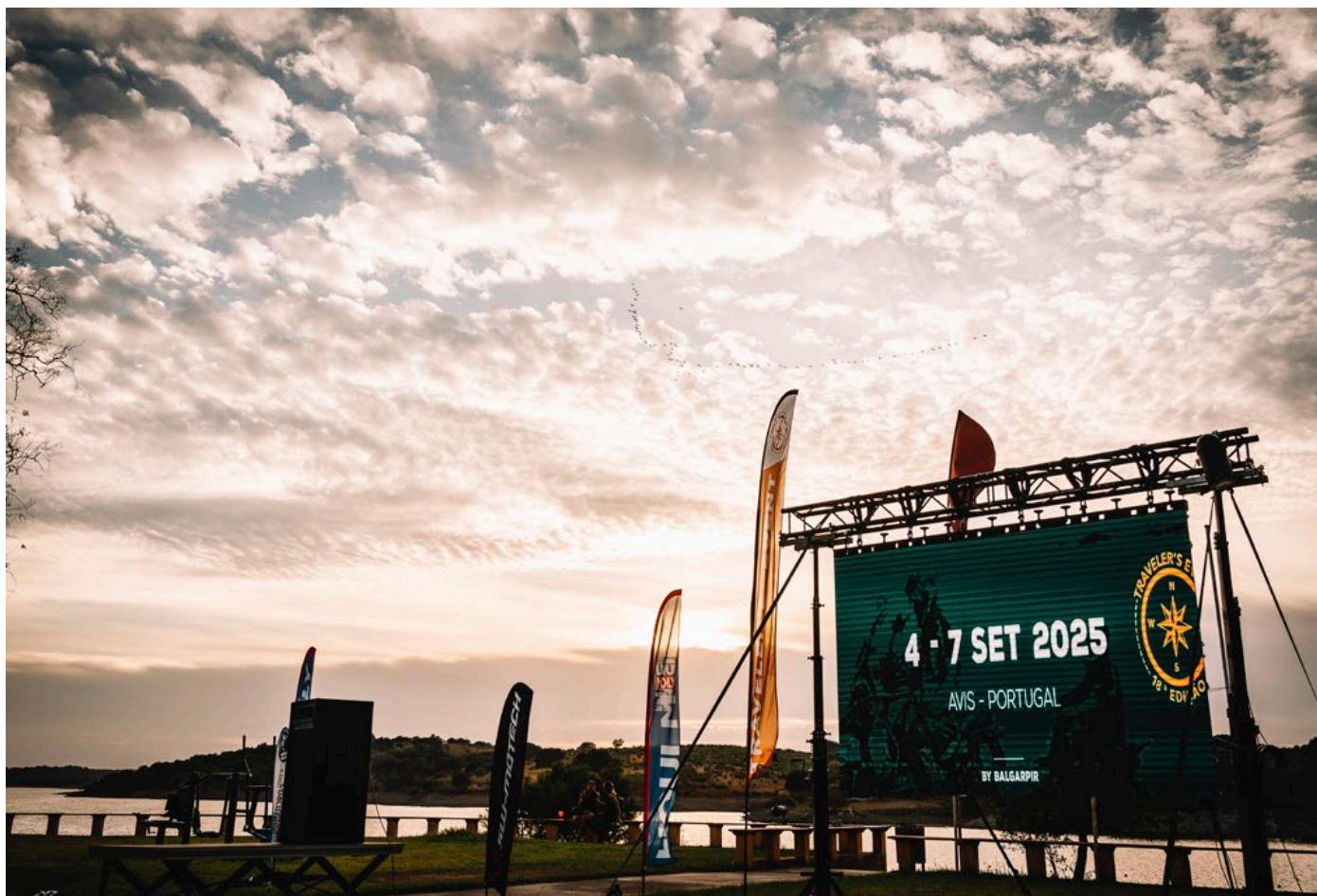
se Campeão do Mundo de Fórmula 1 ao volante de um monolugar de Modena, que representaria com sucesso, vencendo inúmeras provas, tanto na disciplina máxima, como na Resistência, incluindo as prestigiantes 12 Horas de Sebring.

Depois da sua saída da Ferrari, cansado de intrigas, viria a ser o piloto da estreia da Honda na Fórmula 1, tendo continuado ligado ao desporto automóvel como construtor de monolugares de F1 e F2 (Hailwood, que lhe sucedeu na MV Agusta, veio a ser seu piloto nos monolugares).

Surtees será sempre lembrado como um dos grandes talentos do desporto motorizado e o único a conseguir ser maior nas disciplinas máximas do motociclismo e do automobilismo. Em duas rodas venceu 38 corridas (22 em 500cc, 15 em 350cc, 1 em 250cc), conseguiu 45 pódios e assinou 34 voltas mais rápidas, nas 68 vezes em que esteve à partida de um Grande Prémio de motociclismo. Venceu 55,8% de todas as corridas em que alinhou no mundial...

John Norman Surtees nasceu a 11 de fevereiro de 1934 em Tatsfield, no Surrey britânico. Faleceu a 10 de março de 2017, com 83 anos. É Membro (MBE) e Oficial (OBE) da Ordem do Império Britânico, duas das principais distinções que podem ser atribuídas a civis cidadãos do Reino Unido. //





A MAIORIDADE chegou!

Com a 18.^ª edição, o Traveler's Event, em Avis, atingiu a maioria e certamente que vai continuar a afirmar-se como um evento único: o maior encontro de viajantes de moto em Portugal.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Organização

Nesta 18.^a edição a vasta equipa dirigida por Rui Baltazar deu o seu melhor e os resultados mostraram isso mesmo. Ao longo de 4 dias o Centro Náutico de Avis e toda a região envolvente foram positivamente invadidos por muita gente que gosta de motos, de aventura, de viagens, de todo-o-terreno ou simplesmente de conviver.

A escolha de Avis continua a ser uma aposta ganha e, este ano, além do muito calor que se foi fazendo sentir, o facto de o nível da água na Barragem do Maranhão estar bem acima dos anos anteriores deu uma visão ainda mais magnífica da paisagem e tentou a um mergulho nas suas águas claras e tépidas.

QUATRO DIAS MUITO PREENCHIDOS

Quem tem mais disponibilidade, não foi o meu caso, aproveitou para ir logo na quinta-feira, dia 4 de setembro, e assim escolheu os melhores lugares para acampar e aproveitou uma atmosfera mais intimista, com menos gente e ruído, podendo

acompanhar de forma mais direta os eventos marcados para o serão.

Na sexta-feira o dia foi longo e a dificuldade podia ser mesmo em priorizar aquilo a que se desejava assistir ou que motos se pretendia testar, sendo que neste dia a afluência é menor que no sábado e o atendimento pode ser mais personalizado.

Um grande destaque deste dia foi invariavelmente a apresentação do livro do Henrique Saraiva “Viagens ao virar da esquina”. A conversa, acompanhada pelo nosso Diretor Rogério Carmo, reforça algo que muitos de nós já esquecemos: há tanto para descobrir em Portugal! Muito para além das estradas mais badaladas, como a EN2 ou da Rota Norte, há todo um país a desbravar, tal como as suas pessoas e respetivas gastronomia, história ou cultura, e é por isso que este livro é de leitura obrigatória.

Como habitualmente, sábado foi o dia mais preenchido e intenso, começando logo de manhã com dois passeios off-road de diferentes níveis de exigência, bem como o muito concorrido passeio ➤



REPORTAGEM 18.º EDIÇÃO DO TRAVELER'S EVENT



turístico organizado pelo BMW Motorrad Fans, mas a festa continuava à tarde.

Os test ride foram um sucesso garantido assim como uma montra das novidades que estão a chegar, sendo que estavam em exposição modelos que ainda nem sequer estão disponíveis para venda, caso da novíssima Ducati Desmo 450 Mx. Foi até garantido que existirá mesmo uma versão de enduro, talvez lá para daqui a um ano! Pode ser que esteja disponível na edição do Travelers de 2026!

Exposições, workshops, uma muito útil sessão sobre Suporte Básico de Vida, tertúlias animadas, testemunhos de motociclistas... assim se passou o resto do dia de forma muito animada, aproveitando a gastronomia alentejana e talvez a companhia de uma bebida fresca.

O próprio S. Pedro quis juntar-se à festa e na noite de sábado decidiu que era altura de trazer chuva. Não chegou cedo a ponto de estragar a festa, nem complicou demasiado o evento, apenas mostrou que faz todo o sentido confirmar previamente a previsão meteorológica e preparar o equipamento adequado.

Domingo de manhã, sem pressa, era altura de partir, com a promessa de regressar em 2026, talvez até com eventos em horas mais tardias em alguns dias. Afinal de contas, o Traveler's Event agora já é maior e tem direito a mais algumas regalias que a idade lhe concede!

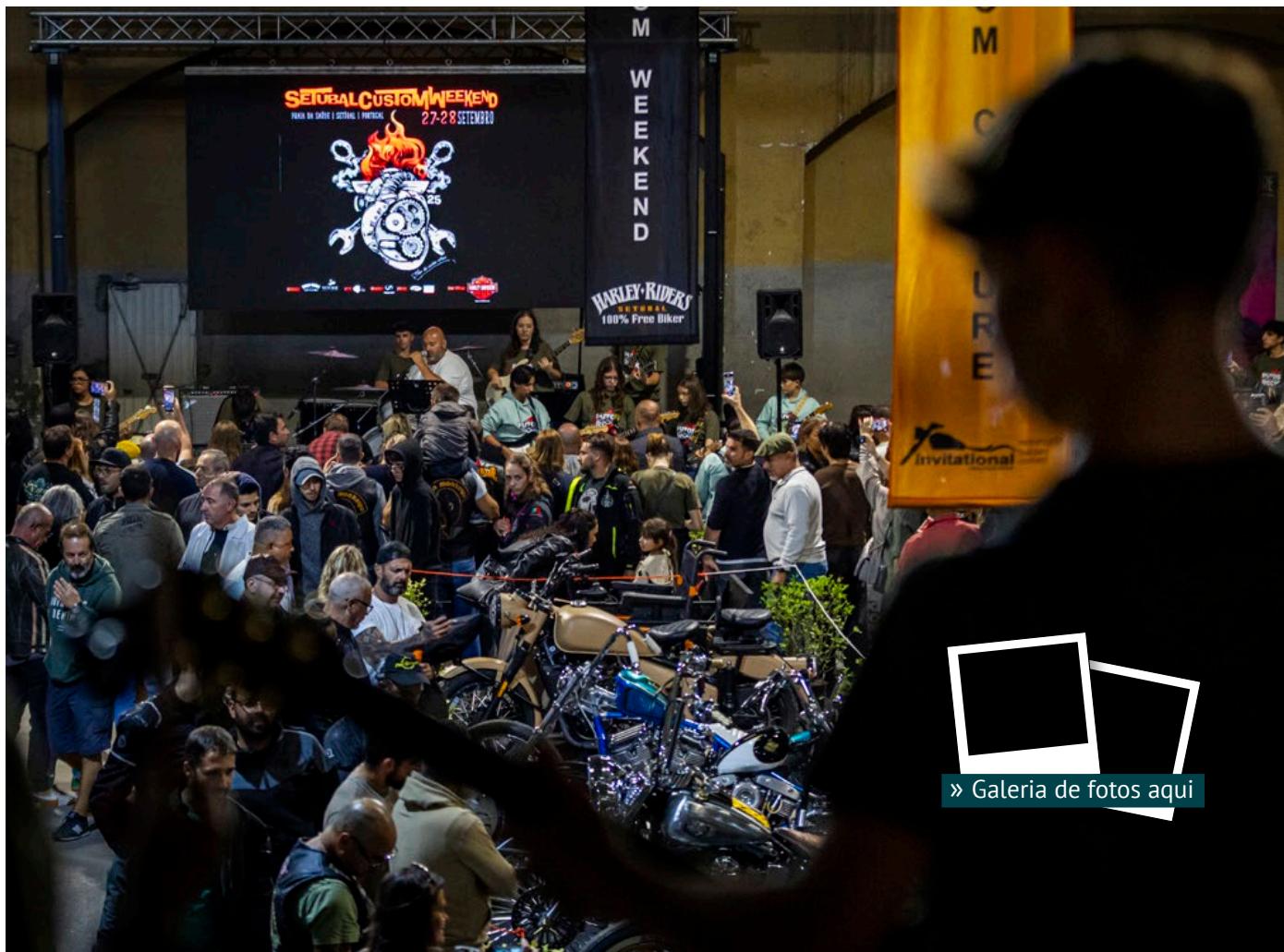
Naturalmente que é algo a ser pensado com atenção e cuidado, até porque há quem goste de se deitar e ir repousar mais cedo, mas avaliar a possibilidade de ter atividades que durem até mais tarde dá a hipótese aos notívagos de prolongarem o seu serão, sobretudo se não for necessário levantar cedo.

A décima oitava edição foi verdadeiramente especial. Não foi inovadora a ponto de trazer grandes novidades face aos anos anteriores, mas talvez nem seja isso que se pretende. A fórmula atual resulta, o que não invalida que exista margem para criar novos elementos de atração, até para chegar a outros públicos.

Resumindo, correspondeu às expetativas e a organização e os seus parceiros: a autarquia, a junta de freguesia e os Motards D'Aviz, entidades que contribuíram para que este evento fosse uma verdadeira festa, estão de parabéns! //



REPORTAGEM 10^ª EDIÇÃO DO SETÚBAL CUSTOM WEEKEND 2025



» Galeria de fotos aqui

COM CHUVA se fez a festa

Os apaixonados pela cultura custom voltaram a juntar-se na frente ribeirinha setubalense para dois dias de celebração do espírito motard.

Os apaixonados pela cultura custom voltaram a juntar-se na frente ribeirinha setubalense para dois dias de celebração do espírito motard durante a edição de 2025 do Setúbal Custom Weekend, uma iniciativa da Associação Save The Custom Culture – Harley Riders Setúbal em parceria com a Câmara Municipal de Setúbal e que conta ainda com a colaboração de vários patrocinadores, que comemorou o 10º aniversário.

Num evento em que eram esperadas cerca de 40.000 pessoas e muitas motos, foi a tempestade pós-tropical Gabrielle que ensombrou o evento com a ameaça de chuva e ventos fortes, demovendo alguns motociclistas de se aventurarem até à capital Sadina. Ainda assim, a 10ª edição do Setúbal Custom Weekend ofereceu muita animação, sempre com o foco na cultura da customização de motos.

A organização foi incansável a manter tudo sob controlo, garantindo um bom desenrolar dos típicos workshops, concertos, concursos de personalização de motos e capacetes, espetáculos musicais e teste rides. Por seu lado, as tasquinhas gastronómicas e uma também grande variedade de expositores de produtos e serviços relacionados com as motos, ia entretendo e refugiando os visitantes antes durante os chuviscos que iam caindo.

Foi realmente pena a meteorologia não ter ajudado, diminuindo a afluência não só de motociclistas como a de muitos curiosos que já se habituaram a ir desfrutar do bom ambiente que se ali vive nestes dias, e por também ter obrigado ao cancelamento de um dos maiores atrativos do evento: o já tradicional desfile de motos pela Serra da Arrábida.

No entanto, quem não teve medo da chuva pôde desfrutar do ambiente especial que este evento proporciona, como pode ver na galeria de fotos. //



De John O'groats a Lisboa

Na sua Revista Andar de Moto de julho apresentámos esta viagem. Em agosto descrevemos a ida até John O'Groats, ponto mais setentrional de toda a expedição e agora, em setembro, relatamos o regresso a casa.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Grupo



Retomamos a aventura exatamente onde tínhamos ficado no mês passado, sensivelmente a meio da viagem e em plena North Coast (NC 500).

Após o almoço, já com energias retemperadas e um pouco menos de vento, retomámos a estrada, sempre pela Escócia Profunda, com estradas que oscilam entre o bom, o razoável e o mau, sem eufemismos.

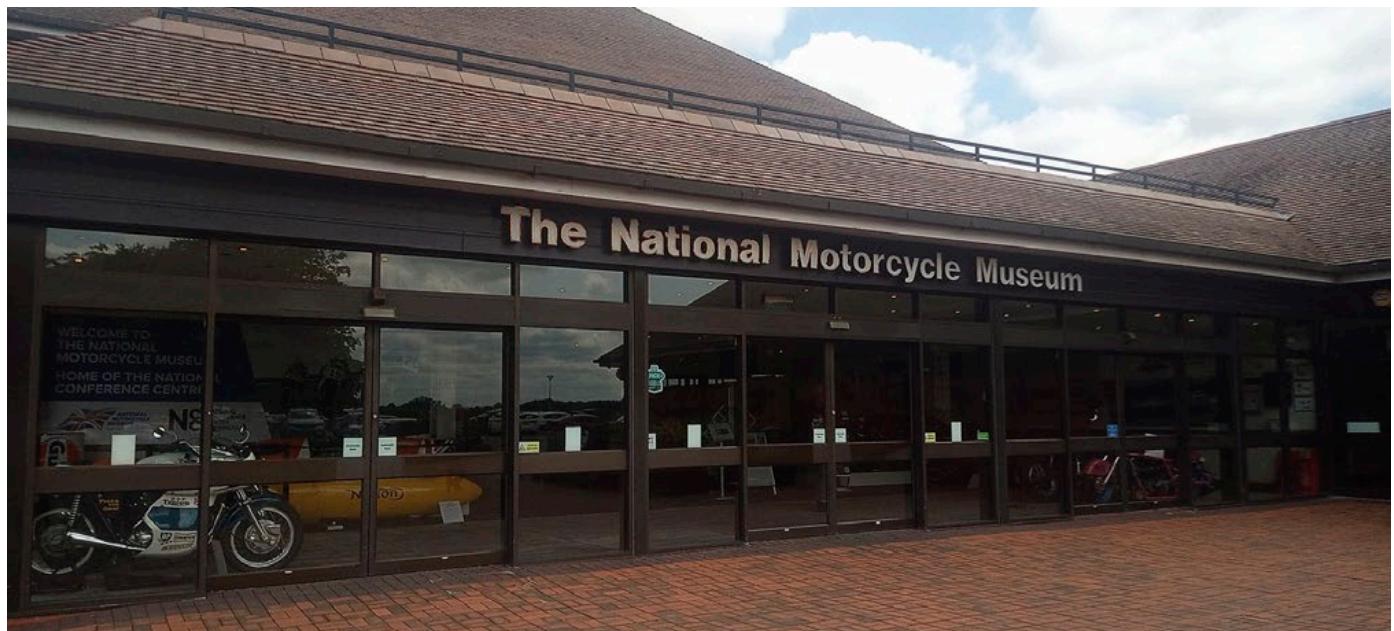
O nosso objetivo para o resto do dia, tal como previsto no plano inicial, não era demasiado ambicioso e implicava apenas chegar a Thurso. Seguimos quase sempre junto à costa, com vistas deslumbrantes, incluindo praias convidativas, mas a temperatura da água era gélida!

A destacar também os inúmeros pontos em que a estrada era de apenas uma faixa (single track), obrigando os veículos a cruzar-se de forma alternada, aproveitando as ilhas para aguardar por vez, nos denominados Passing Points. Não se ouviu ninguém buzinhar. Imagino se fosse cá em Portugal... Ali as pessoas até fazem questão de parar para os outros passarem e até acenam! Que lição de civismo...

DE THURSO A KYLEAKIN

A chegada a Thurso ocorreu ainda com sol e deu para fazer uma caminhada pela bonita localidade balnear, fazer compras para o jantar e ainda desfrutar de uma bela cerveja, num pub tipicamente escocês.

Apenas um destaque para um detalhe delicioso de uma Mini-Horta comum, a que os locais decidiram chamar Food to share, ou seja, comida para partilhar. Bonito exemplo de solidariedade. ➤



Mais uma vez decidimos ir deitar cedo que a próxima jornada seria muito longa uma vez que iríamos ao longo da costa, seguindo sempre que possível o trajeto da NC 500 e queríamos chegar ainda de dia a Kyleakin, porta de entrada para a Ilha de Skye.

Já vos contei que as ovelhas são mais que as pessoas. O que não disse é que, muitas vezes, andam à solta e a pastar calmamente junto das bermas da estrada, em busca da erva mais viçosa, ou a quererem ser fotografadas, o que pode tornar-se um risco.

O meu colega da frente assustou um desses simpáticos ruminantes que, sem avisar ou olhar para o trânsito, simplesmente atravessou a faixa de rodagem! Só me deu tempo para travar a fundo com tudo o que tinha! Por pouco não tive um encontro imediato com um ensopado de borrego! Foi mesmo por um fio de lá!

Tirando esse pormenor foi um dia em cheio, com algumas paragens pelo caminho para retemperar energias, tirar fotos ou simplesmente contemplar as magníficas obras da natureza que nos conseguiam sempre surpreender, uma após outra.

Ainda que apanhando alguns pingos de chuva, chegámos antes da hora de jantar a Kyleakin, atravessámos a ponte que une a ilha à Escócia “Continental”

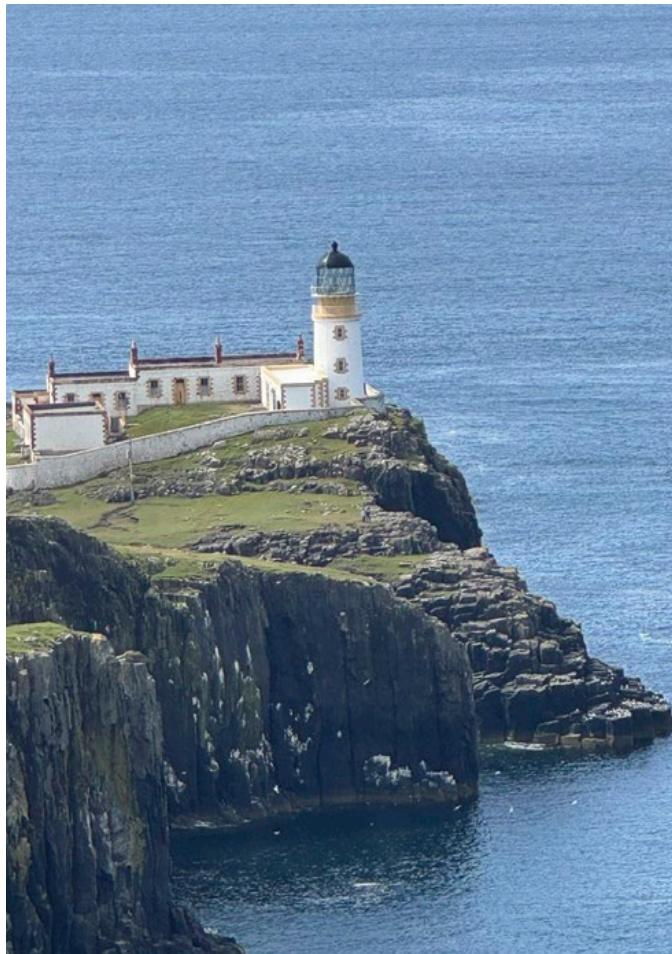
(de ferry seria mais giro, mas também mais demorado e caro) e fomos para o nosso alojamento, sendo que nessa noite decidimos ir jantar fora, aproveitando o pôr-do-sol esplendoroso junto à Skye Bridge.

Comi uma Boulabaisse (para os mais distraídos, é uma sopa tipicamente francesa) com muito peixe, mexilhões e ervas aromáticas, e que estava do outro mundo! Nunca tinha comido uma que me soubesse tão bem! Infinitamente melhor que todos os Fish and Chips (peixe frito e batatas fritas) desta vida! Só podia ser um bom augúrio para o dia seguinte, que iria começar cedinho.

DE KYLEAKIN A FORT WILLIAM, PASSANDO POR PORTREE

Desta vez sou o primeiro a assumir que fomos demasiado ambiciosos e com isso pagámos a fatura. Devíamos ter deixado mais tempo para a Ilha de Skye, talvez até pernoitando lá, mas o programa já estava marcado e não havia muito por onde improvisar.

Decidimos focar a nossa viagem apenas em mais um ponto, além de Portree: ir até ao Farol de Neist Point! Não ir até aqui seria crime, mas ficou tanto por visitar... em Skye e em toda a Escócia!





Sendo eu fã do tipo de filmes de ficção científica, tipo biopunk, devia ter apostado mais tempo para ver melhor os picos montanhosos de Old Man of Storr, onde foram filmadas várias cenas do filme de 2012 Prometheus, mas o tempo era curto.

Além disso, como referido antes, viajar em grupo implica cedências. Também gostaria de ter ido mesmo ao farol em Neist Point, mas era uma caminhada de uma hora para cada lado a partir da encosta onde ficaram as motos e esse tempo iria fazer falta depois! Boa razão para voltar à Escócia... com mais tempo!

A paragem na encantadora Portree serviu sobretudo para retemperar energias e o regresso foi feito ao ritmo possível. Afinal de contas Fort William estava longe e as nuvens negras no horizonte algo ameaçadoras, embora praticamente não tenham passado disso mesmo.

O nosso alojamento ficava a alguma distância de Fort William, que ainda queríamos visitar um pouco, pelo que se decidiu deixar para o dia seguinte um salto até ao Viaduto de Harry Potter, cujo nome verdadeiro é Glenfinnan. Assumo não ser fã da personagem da escritora britânica J. K. Rowling, mas viajar em grupo é isso mesmo e tem de haver flexibilidade de

todos, para resultar.

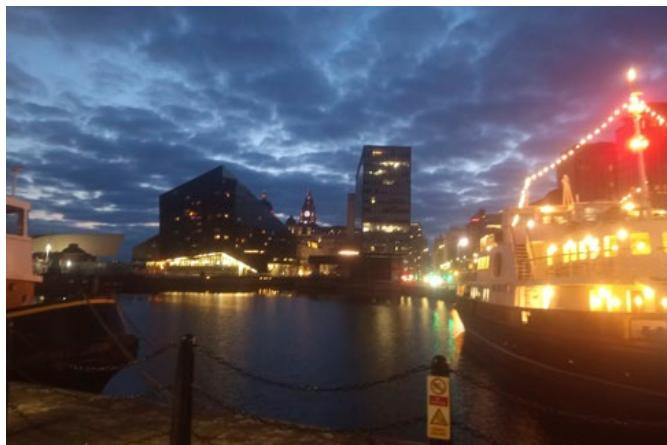
Novo jantar feito no alojamento onde ficámos em comunhão com a natureza, tendo presente que a jornada seguinte seria já de despedida: deixar para trás a Escócia e rumar a Liverpool, numa extensa viagem.

DE FORT WILLIAM A LIVERPOOL

Como previsto, fizemos um pequeno desvio para ir ao Viaduto tirar uma foto, ou duas, de circunstância (para os fãs uma viagem de comboio deve ser obrigatória) e, pelo menos, ficou o consolo de as motos não terem de pagar estacionamento, ao contrário dos automóveis.

Os cerca de 400 km iriam ser uma longa etapa e eu gostava de parar, pelo menos para apreciar dignamente as Three Sisters of Glencoe, uma formação montanhosa gigante, situada num longo vale que os glaciares foram moldando ao longo de milhões de anos, mas a meteorologia pregou-nos uma partida!

A Escócia é bem conhecida pelo seu tempo instável e nesse dia acabou por chover, tive que vestir o meu impermeável e ao chegar junto das três irmãs o nevoeiro não permitia ver muito mais do que a sua base, ao lado da A82... outra razão de peso para regressar »



noutra altura!

Daí para diante o tempo foi-se mantendo incerto, mas a estrada com pouco tráfego, boa visibilidade e piso, permitiu uns ritmos mais elevados, a ponto de a concentração ter de se focar quase exclusivamente na estrada e não nas paisagens circundantes.

Nem se dá pela entrada em Inglaterra (embora as matrículas amarelas comecem a aumentar exponencialmente e as brancas a reduzir na mesma proporção) e a principal diferença ser que o tráfego se torna cada vez mais intenso e caótico, mesmo nas autoestradas.

Ainda assim, conseguimos chegar ao centro de Liverpool ao final do dia e constatar que o nosso alojamento estava estrategicamente localizado junto às docas e próximo dos locais onde os Beatles começaram e ainda hoje são lenda.

Aliás, em Liverpool respira-se essencialmente duas coisas: a banda icónica de John Lennon, Paul McCartney, George Harrison e Ringo Starr e o Liverpool Football Club, mas assumo que o nosso interesse era mais na primeira, embora a máxima do Clube You will never walk alone (nunca mais vais caminhar sozinho) consiga tocar qualquer um de nós.

Aliás, a viagem decorreu pouco tempo antes da

tragédia que vitimou Jota Dias e o irmão André Silva, pelo que se vivia ainda um ambiente de grande euforia futebolística.

Aproveitou-se um pouco do serão para posar junto da estátua do Quarteto de Liverpool, visitar alguns dos locais por onde eles andaram e atuaram e decidiu-se que era a noite de separação: o resto do grupo, no dia seguinte de manhã, iria conhecer um pouco mais de Liverpool, antes de rumar ao ferry em Portsmouth, e eu queria ir visitar o National Motorcycle Museum, em Birmingham, antes de embarcar no avião.

DE LIVERPOOL A BIRMINGHAM E A PORTSMOUTH

A minha viagem rumo a Birmingham começou cedo e a única nota de relevo foi o trânsito infernal, mesmo para quem anda de moto! Acabei por chegar mais tarde que o desejado ao Museu, mas ainda me sobraram duas horas para o visitar, sendo que mereceu uma descrição mais detalhada, que será apresentada num artigo na revista Andar de Moto, de outubro. Refiro apenas que foram 20€ bem investidos, o espaço é magnífico e a coleção de motos britânicas verdadeiramente especial.

Os restantes 7 bravos motociclistas também tiveram uma jornada sem nada a salientar, novas formalidades alfandegárias e mais 20 e tal horas de barco, sendo que a chegada à encantadora cidade de Santander ocorreu pela manhã, dando bastante tempo para a viagem de regresso, agora já em território da União Europeia, acabando-se as burocracias, a condução “ao contrário”, os adaptadores de corrente ou o uso da Libra.

DE SANTANDER A BRAGANÇA E DEPOIS LISBOA

Os 400 km já não intimidavam ninguém e davam perfeitamente tempo para uma rápida passagem pelos Picos da Europa, com uma singela visita a Covadonga, lugar quase mágico e ponto de romaria de milhares de motociclistas portugueses. Atrevo-me a escrever que são poucos aqueles que, tendo saído de Portugal de moto, não foram lá pelo menos uma vez!

A pernoita foi ao lado de Bragança, num Hotel Rural e restaurante muito conhecido, cujo nome começa por A e fica situado em Gimonde. Se por outra razão não for, a cozinha é um ótimo argumento para jantar e, porque não, também para pernoitar.

De Bragança a Lisboa já não são 9 horas de distância, como cantam os Xutos e Pontapés, mas não deixa de ser uma extensa viagem, mais ainda se, na medida do possível, se evitarem as autoestradas.

Foi essa a opção e sem arrependimento, até porque acaba por se gastar menos gasolina, evitam-se as portagens e as estradas são muito menos monótonas. E pode parar-se sem restrições.

NOTAS FINAIS

Tudo somado, das bandas da capital entre a ida e o regresso passaram cerca de duas semanas e foram percorridos exatamente 5.192 km's. A informação do quadrante é da KTM 1290 Super Adventure S e para uma moto com condutor, passageiro e bagagem nas três malas os consumos são francamente interessantes (5,3 l/100) e a média global de velocidade não foi baixa (81 km/h).

Já no meu caso concreto, em que a viagem de moto começou e terminou nos subúrbios de Birmingham, foram percorridos metade dos quilómetros, algo como 1.600 milhas (cerca de 2.600 km).

Relativamente a custos globais não é muito relevante fazer um apuramento ao centímo, até porque aquilo que se recebe acaba por ser bastante superior ao que se gasta, mas é claro que há férias e viagens de moto mais baratas.

Quanto à Escócia, em especial as Terras Altas, verdadeira razão de ser desta viagem, não há como negar que superaram as expectativas, em especial no que à beleza paisagística diz respeito. Depois desta expedição a fasquia fica muito alta!

Foram dias verdadeiramente únicos e é inegável que o mototurismo nos permite viajar de uma forma muito especial e singular, mesmo que signifique abdicar de algumas mordomias, que o automóvel ou as viagens organizadas nos possam trazer.

Se puder, quando puder e onde puder, não deixe de fazer uma ou mais viagens. Se for de moto, então ainda melhor! Liberta o espírito, a mente e ainda transmite paz! //





Mundial SBK - Magny Cours Toprak soma e segue

A NONA JORNADA DO MUNDIAL DE SUPERBIKE ASSISTIU A MAIS UMA SESSÃO DE DOMÍNIO POR PARTE DO BINÓMIO TOPRAK RAZGATIOGLU/BMW M1000 RR. CADA VEZ MAIS DOMINADOR, O TURCO CAMINHA PARA NOVO TÍTULO MUNDIAL DA ESPECIALIDADE.

Texto: Vitor Sousa

AO ASSINAR no circuito Nevers-Magny Cours, em plena Borgonha, mais um fim de semana de 'triplete', com triunfos nas duas corridas principais e na Superpole Race, Toprak Razgatioglu acelera o passo na caminhada que o poderá levar à conquista do seu terceiro ceptro mundial, entrando, dessa forma, num clube restrito dos grandes desta modalidade que conseguiram três, ou mais, títulos mundiais e onde só estão Rea (6), Fogarty (4) e Bayliss (3).

Os números começam a ser o espelho fiel do domínio do piloto da BMW e explicam-no sem lugar a dúvidas. Senão vejamos: em Magny Cours chegou à 12ª vitória consecutiva do ano (13 em 2024) num

total de 18 triunfos este ano (iguala o número de vitórias do ano passado), 11ª vitória no circuito francês (batendo o recorde anterior de Rea com 9) e vence com a terceira marca diferente num mesmo circuito, algo que ninguém fazia desde 2005 (Troy Corser). Averbou o quarto 'hat-trick' consecutivo, de cinco no total do ano.

Com semelhante desempenho nos últimos quatro encontros, não admira que Toprak tenha, não só, anulado o atraso de 31 pontos que tinha para Nicolo Buelga, como ultrapassado o italiano e conquistado uma vantagem que agora se cifra em 39 pontos. Não são apenas vitórias, é um domínio que não deixa

aos adversários - quaisquer adversários - a mínima hipótese de discussão. Na jornada francesa Toprak terminou as duas corridas grandes com mais de oito segundos de vantagem sobre Nicolo Bulega.

Bulega é, de facto, o único com capacidade para ainda ousar opor-se a Toprak, mas a sua última vitória dista já de há cinco etapas atrás, na República Checa. Daí para cá, Bulega colecionou segundos lugares nas corridas principais (oito consecutivos), mais três P2 em corridas de Superpole e duas não pontuações.

Apesar de tudo, o melhor da Ducati faz o que tem a fazer na tentativa de não deixar fugir o seu rival na frente da tabela de pontos do campeonato, só que o tempo, e as oportunidades (três jornadas para o final) vão escasseando. Diz Bulega que está a dar tudo, rodando no limite, e no entanto... quem lhe pode levar a mal.

Na jornada francesa - nona do ano - os pódios repetiram-se. Com Toprak e Bulega clientes permanentes dos dois primeiros lugares, acabou por ser Alex Lowes e a Bimota a regressarem em grande forma da prolongada pausa de verão. O britânico conseguiu os primeiros pódios nas corridas principais para a marca de Rimini neste seu regresso ao Mundial de Superbikes.

E esta foi a história da jornada francesa do campeonato, pouco para contar, a realidade, com Yamaha a perder oportunidade de mostrar valia, depois de

Locatelli ter caído na qualificação e ter sido forçado a sair da última linha da grelha, e os demais aquém de tudo o que se passava na frente. Sam Lowes e Álvaro Bautista com fim de semana muito difícil.

O inglês salvou um P9 na corrida 1 a que se seguiram duas quedas, o espanhol, começou com duas quedas e salvou um P4 na corrida 2. Danilo Petrucci fez o seu trabalho (P4/P4/P8) e vai cimentando o terceiro lugar no campeonato. Michael Van Der Mark conseguiu finalmente dar um ar da sua graça, com dois P5 (SPR e R2) a igualar os seus melhores resultados da época. A próxima etapa corre-se no Motorland de Aragão no arranque da ronda ibérica (que inclui ainda Estoril e Jerez). //





Mundial SBK - Aragón Bulega regressa aos triunfos

NICOLO BULEGA CONFIRMOU A TENDÊNCIA GANHADORA DA DUCATI NO MOTORLAND DE ARAGÓN, VENCENDO A SUPERPOLE RACE E A CORRIDA 2, APESAR DE BATIDO POR TOPRAK RAZGATIOGLU NA CORRIDA 1. O ITALIANO CONSEGUIU REDUZIR PARA 36 PONTOS A DIFERENÇA QUE O SEPARA DO LÍDER DO CAMPEONATO.

Texto: Vitor Sousa

À DÉCIMA etapa do Mundial de Superbike de 2025, Nicolo Bulega logrou, finalmente, quebrar a invencibilidade do seu grande rival turco e regressar às vitórias num fim de semana, algo que não acontecia desde o dia 18 de maio, na segunda corrida em Most, na República Checa.

O fim de semana começou de feição para o 'oficial' da Ducati, assinando a sua quarta 'pole-position' do ano, o que não acontecia desde junho, em Misano, mas na corrida 1, na tarde de sábado, Toprak Razgatioglu

manteve o momento de supremacia que vinha revelando nas jornadas anteriores, conquistando a sua 13ª vitória consecutiva e, assim, igualando o recorde de triunfos sucessivos nesta disciplina e que também já lhe pertencia, vindo do ano passado.

Naquela que foi a sua corrida número 250 no mundial de SBK, conseguindo ainda a sua vitória #37 com a marca alemã.

Nesse primeiro confronto, no entanto, o Turco não conseguiu uma vitória fácil, nem passeou a sua supe-



rioridade como aconteceu algumas vezes nas últimas jornadas, em especial na de Magny-Cours. Bulega esteve sempre 'em cima' da BMW do rival, explorando da melhor forma a velocidade de ponta da sua Ducati e, sobretudo, a capacidade de tração excepcional na passagem das curvas 16 e 17 que encerram o traçado.

Durante a prova, os dois pilotos foram trocando de posição, mas Toprak conseguiu ganhar a vantagem mínima no derradeiro momento para se proteger do ataque final de Bulega. Na linha de meta, 30 milésimos de segundo separaram os dois primeiros.

Sam Lowes, com a melhor Ducati privada, conseguiu, com alguma surpresa de todos, acompanhar os dois primeiros, mas seria difícil - como tem sido para todos ao longo desta temporada - acompanhá-los, reservando a terceira posição.

Alvaro Bautista, nove vezes vencedor em Aragón, podia ter tido uma palavra na discussão dos lugares de pódio, mas caiu mais uma vez nesta temporada.

Um domingo perfeito

Mas havia mais. No domingo, voltou o duelo entre os dois 'aliens' desta temporada 2025. Na Superpole Race, Bulega voltou a partir bem (o que não tinha acontecido nas jornadas anteriores) e replicou o duelo da véspera com Toprak. Invariavelmente, o turco surpreendia o italiano na passagem da curva 15 (entrada na reta grande do circuito) e Bulega recuperava na aspiração ou na passagem das duas curvas finais. ao longo da corrida curta foram-se desafiando e estudando para decidirem a vitória nos últimos metros.

Toprak voltou a entrar à frente para a última passagem pela reta oposta, mas levou velocidade a mais para a curvas 16 e 17 e foi obrigado a abrir ligeiramente

depois do primeiro apex; Bulega colocou-se por dentro e, com mais tração a caminho do segundo apex, surpreendeu Toprak e acelerou para a vitória.

O piloto da BMW interrompeu a série de vitórias sucessivas, e não quebrando o seu próprio recorde. Desta vez, Bautista não errou e concluiu em terceiro.

A última corrida do fim de semana começaria por oferecer uma réplica perfeita das duas anteriores. Bulega voltou a partir bem, mas Toprak cedo desafiou o italiano. Foram-se sucedendo as trocas de posição, num 'bailado' competitivo que prometia um desfecho tão emocionante quanto os anteriores.

Na verdade, desde há já umas quantas jornadas que não se assistia a uma luta tão direta entre os dois únicos candidatos ao título. Mas, sensivelmente a meio da corrida, Toprak comete um erro e deixa escapar Bulega.

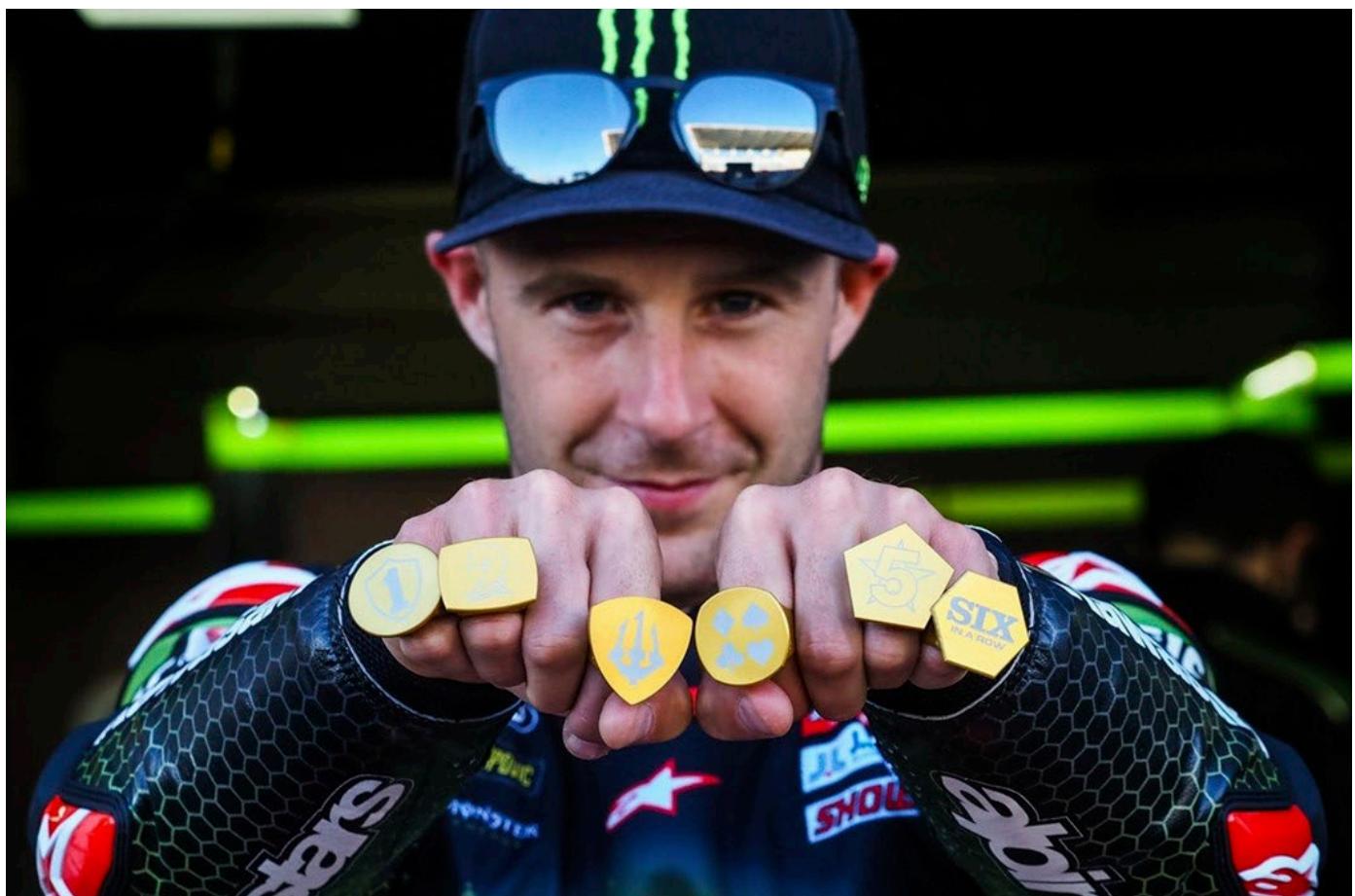
O italiano era tudo o que precisava para se colocar a salvo da tentativa do turco aproveitar o 'slipstream' na reta grande. O piloto da BMW percebeu e deixou escapar o seu rival, concentrando-se na conquista de mais um pódio (o 21º consecutivo... desde Assen que só faz P1 e P2) e na manutenção de uma boa almofada de pontos a caminho das duas jornadas finais deste campeonato.

Nicolo Bulega conseguiu a 10ª vitória do ano (Toprak tem 19) num fim de semana que marca o seu reencontro com os triunfos e pode valer um reforço de moral para o que resta do campeonato. Alvaro Bautista voltou a ser terceiro, em mais um pódio, o 15º do ano.

A próxima jornada do Mundial de Superbike é a penúltima e marca a segunda passagem do campeonato pelo território português. Depois de Portimão, é a vez de se visitar o Autódromo do Estoril, a 11 e 12 de outubro.

Todos os resultados em wsbk.com //





Hexacampeão das SBK, Jonathan Rea, anuncia retirada no final da presente época

O PILOTO BRITÂNICO, AGORA COM 38 ANOS E UM PALMARÉS INCRÍVEL, COM DESTAQUE PARA OS SEIS CAMPEONATOS NO MUNDIAL DE SUPERBIKE, VAI RETIRAR-SE NO FINAL DA PRESENTE TEMPORADA, DEPOIS DE 18 DESGASTANTES TEMPORADAS NA COMPETIÇÃO.

ATUALMENTE a competir nas SBK, na equipa Pata Maxus Yamaha, Rea vai deixar um grande vazio na grelha e na modalidade, tal a importância e o desempenho que teve ao longo de muitos anos, sendo que também chegou a competir no MotoGP, mas com resultados mais discretos, já que foi somente piloto "wildcard" da Repsol Honda.

O anúncio da saída do #65 já era previsível, mas o seu legado vai perdurar, sobretudo pelos resultados

que teve na equipa Kawasaki Racing Team, aos comandos da Ninja ZX-10R, com que venceu todos os seus seis campeonatos mundiais de SBK.

Principal palmarés de Rea

De forma sucinta, o seu desempenho é simplesmente brilhante e, por enquanto, verdadeiramente imbatível nas SBK, sendo considerado o melhor piloto de sempre nesta competição:

- Percorreu em competição no Mundial Superbike 36.345 km. Cerca de 4000 km a menos da distância da circunferência da Terra;
- Cumpriu um total de 8.035 voltas em corridas, já incluindo a ronda em Balaton Park (ainda faltam 4 rondas na presente temporada);
- Somou um total de 6.336,5 pontos até agora. O piloto mais próximo deste recorde é Troy Corser que somou 4.021,5 pontos;
- Das mais de 8.000 voltas em corrida, liderou 2.013 voltas, cerca de 9.000 km;
- Foi o piloto que deu à Kawasaki o pódio #500 na corrida 1 de Donington Park em 2022;
- Pontuou em 403 corridas das 459 corridas em que participou;
- Arrancou para 459 corridas de Superbike, o máximo de qualquer piloto na história;
- Terminou no pódio em 264 das 459 corridas, quase 60%. É o piloto com mais pódios da história nas SBK e conseguiu ser um dos três primeiros em corrida em 26,37% das 1001 corridas realizadas nesta categoria;
- É o único a passar a barreira das 100 vitórias: tem agora 119 vitórias;
- Tem 104 voltas mais rápidas;
- Desde a primeira até à sua última vitória em SBK, passaram-se 14 anos, 1 mês e 8 dias;
- Competiu em 18 países diferentes e venceu em 15 deles, Portugal incluído (destaque para 2018, no Algarve);
- 6 títulos mundiais de Superbike, consecutivos de 2015 a 2020, e todos obtidos com a Kawasaki Racing Team. //



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

Z-MSPIEL

SIGA-NOS

 malaguti.bikes

 malaguti_bikes



AJP Motos na 50.ª edição da lendária Tatts Finke Desert Race, na Austrália

A CONHECIDA CORRIDA AUSTRALIANA TATTS FINKE DESERT RACE, CUJA 50.ª EDIÇÃO SE VAI REALIZAR EM 2026, VAI CONTAR COM A PRESENÇA DA MARCA PORTUGUESA AJP MOTOS, ATRAVÉS DA AJP MOTOS AUSTRALIA.

ESTA PARTICIPAÇÃO da marca, através do seu representante australiano, representa um marco histórico para o crescimento da AJP na região e destaca o seu compromisso com a comunidade australiana de desporto todo-o-terreno.

Como patrocinadora oficial do Scrutineering Day – uma das atividades mais emblemáticas do evento – a AJP assumirá, assim, um papel central no arranque de uma das provas mais exigentes do mundo, no dia 5 de junho de 2026, logo no quinquagésimo aniversário da competição.

Esta parceria é um marco para a AJP na Austrália,

afirmou Glenn McHugh, diretor da AJP Motos Australia. A AJP nasceu para enfrentar terrenos exigentes como o do Finke. Estar lado a lado com uma comunidade tão apaixonada e num evento que representa o espírito da resistência off-road é uma combinação perfeita de valores e ambição.

Mais detalhes

Desde a sua fundação em 1987, a AJP sempre teve raízes profundas na competição de enduro e décadas de experiência no desenvolvimento de motos vocacionadas para o off-road. Deste modo a marca lusa construiu uma

reputação sólida a nível mundial como fabricante de motociclos de elevado desempenho, produzidos com atenção ao detalhe e elevada componente tecnológica. A marca distingue-se pela leveza, manobrabilidade e resistência das suas motos – características ideais para desafios extremos como o Finke.

Desde 2012 a AJP Motos Australia tem vindo a consolidar a marca no mercado australiano, respondendo às necessidades de pilotos experientes e entusiastas de todo-o-terreno por todo o país. A exigente prova do deserto australiano será o palco ideal para demonstrar a capacidade e inovação da AJP.

Isto não é apenas uma questão de visibilidade – é sobre criar raízes mais profundas na Austrália, acrescentou McHugh. Queremos apoiar os pilotos, expandir a nossa rede de concessionários e continuar a provar o desempenho da AJP nos cenários mais exigentes.

A participação da AJP no Scrutineering Day irá elevar a experiência do público com exposições exclusivas de motos, interação com pilotos e apresentação dos modelos mais recentes da marca. A presença da AJP

trará um toque europeu de performance a um evento de forte identidade australiana, reforçando o compromisso da marca com o desporto de base e com a cultura do motociclismo off-road.

O Finke é mais do que uma corrida – é uma instituição, concluiu McHugh. A AJP está aqui para deixar uma impressão duradoura – não apenas com as nossas motos, mas com um apoio real ao desporto e à sua comunidade.

Programa Oficial – Tatts Finke Desert Race 2026 – 50.º Aniversário

- Sexta-feira, 5 de junho – Scrutineering Day patrocinado pela AJP Motos Australia
- Sábado, 6 de junho – Prova de Qualificação (Prologue)
- Domingo, 7 de junho – Dia 1 da Corrida
- Segunda-feira, 8 de junho – Dia 2 da Corrida e Cerimónia de Encerramento

Eventos durante toda a semana, incluindo Jantar Comemorativo e Festas de Rua. //





Pedro Bianchi Prata apresenta a moto 100% elétrica

PEDRO BIANCHI PRATA É UM ATLETA COM UMA LONGA E VITORIOSA CARREIRA E APRESENTOU RECENTEMENTE A MOTO 100% ELÉTRICA QUE TEM UTILIZADO NO CAMPEONATO DO MUNDO DE BAJAS.

NO PASSADO dia 19, pelas 16:30, ocorreu a apresentação no stand da Moeve no ENVE – Encontro Nacional de Veículos Elétricos, realizado no Passeio Marítimo de Algés, da moto com que Pedro Bianchi Prata tem participado no Campeonato do Mundo de Bajas.

A moto é uma Stark Varg EX, 100% elétrica, deviamente matriculada e que pode neste momento ser adquirida em Portugal, por um preço a rondar os 15.000€.

Mais detalhes

Durante a apresentação o atleta, com um currículo extensíssimo, onde se destacam as 12 vezes em que

foi finalista do Rally Dakar, as 5 vezes Campeão do Mundo de Bajas, e outras tantas do Europeu, as 8 vezes Campeão Nacional de Enduro/TT e ainda as 10 medalhas do Campeonato do Mundo de Enduro, falou um pouco mais deste novo ambicioso projeto.

A sua ligação à marca petrolífera, anteriormente conhecida por Cepsa e que recentemente mudou de designação para Moeve já é extensa, tendo começado em 1997, sendo que agora a multinacional está mais direcionada para o ambiente, para a utilização de energias renováveis e é por isso que apoia Bianchi Prata nesta aventura.

Como referiu Bianchi Prata, este é um projeto am-

bioso e se tudo correr como previsto é de prever que, em associação com a FIM, se venha a realizar em breve um Campeonato do Mundo de Bajas com motos elétricas.

Questionado sobre o facto da recente suspensão do Campeonato do Mundo de MotoE no final da temporada foi o próprio a afirmar que existe uma grande diferença: no caso da MotoE são motos que não podem ser adquiridas, nem usadas na via pública, mas este caso é completamente diferente e já há várias destas motos 100% elétricas a ser usadas por pilotos e amadores no enduro e no motocross no nosso país.

Informações sobre a Stark Varg EX

A moto que estava em exposição, pilotada por Bianchi Prata, é praticamente igual à que se pode adquirir, sendo que as principais diferenças, além dos autocolantes dos respetivos patrocinadores acaba por ser uma torre dianteira e iluminação diferenciada, bem como outros detalhes de configuração para os gostos pessoais do piloto.

A Varg EX destaca-se por estar equipada com uma bateria de maior capacidade, 7.2 kWh, que a versão de motocross e garante até 6 horas de autonomia para que possa explorar mais longe e por mais tempo. Em

termos de distância, segundo o piloto, num modo de utilizador dominguero ou trialista são cerca de 100 km, mas em ambiente Baja o valor cai para metade.

Uma carga completa de bateria demora cerca de duas horas sendo que na competição há sempre técnicos a mudar as baterias a cada 50 km, sensivelmente metade da distância das motos a combustão. Tudo isto com um peso em ordem de marcha que não excede os 120 kg.

O quadro redesenhado da Varg EX oferece maior flexibilidade vertical e lateral, proporcionando uma sensação de maior controlo e conforto em terrenos técnicos. O pneu traseiro de 18 polegadas e a suspensão KYB com afinação de enduro oferecem a tração e a estabilidade necessárias para superar rochas, e raízes e outros obstáculos típicos do todo-o-terreno.

Tal como a irmã de motocross, a Varg EX oferece também um controlo total sobre a sua performance, com mais de 100 modos de condução que permitem ter uma resposta suave em seções técnicas (a potência pode ser reduzida até 10 cv) ou libertar os 80 cavalos de potência em estradões abertos.

Uma moto silenciosa, potente e legal para circular na via pública e que não incomoda ninguém com o seu ruído ou emissões poluentes. //





Toni Bou: o "Rei dos Trials"

O PILOTO ESPANHOL TONI BOU, DA HONDA HRC, CONQUISTOU MAIS UM TÍTULO MUNDIAL. NADA MAIS, NADA MENOS QUE O SEU 38º!

ANTONI BOU I MENA é o verdadeiro “Rei dos Trials”. Desde 2007 que continua a ser o único campeão mundial de trial indoor e outdoor da FIM e já estamos em 2025. Com esses 38 títulos mundiais, ele é o piloto mais bem-sucedido da história, superando largamente os nomes de Dougie Lampkin e o de Jordi Tarrés.

Assim, a série de vitórias da dupla Bou e Repsol Honda HRC remonta a 2007, continua imparável e se contabilizarmos os troféus nacionais e por equipas, Bou detém um total de 67 títulos na competição.

Mais detalhes

A sua mais recente vitória, no Reino Unido, eleva o seu total de títulos no Campeonato Mundial da FIM para uns impressionantes 38 troféus: 19 no campeonato de TrialGP (ar livre) e 19 no de X-Trial (coberto).

O catalão está no topo da modalidade desde 2007, sem que ninguém o tenha conseguido destronar desde





Um pouco da história de Bou

Bou começou no Trial em 1999, quando tomou a decisão de conduzir uma moto de trial, depois de vencer o campeonato mundial de trial de bicicleta nesse ano, aos 13 anos. O talentoso piloto demorou apenas dois anos para se sagrar campeão espanhol júnior (2001) e estrear-se no World Trial (2003), antes de conquistar o seu primeiro título indoor e o primeiro outdoor no mesmo ano em que ingressou na Honda Montesa HRC (2007).

Além dos seus títulos mundiais, Bou também ganhou 11 títulos nacionais de Trial ao Ar Livre e ajudou a Espanha a conquistar 18 títulos de Trial Des Nations – um evento em que os pilotos competem num evento de Trial de dois dias em representação do seu país, em vez da sua equipa.

O seu empenho no treino e a sua capacidade de adaptação a diferentes condições de condução, sejam elas em pista coberta ou ao ar livre, permitiram-lhe superar os rivais durante anos, afirma o antigo companheiro de equipa e agora responsável pela equipa Repsol Honda HRC, Takahisa Fujinami. O seu pensamento estratégico é incomparável. O Toni tem uma incrível capacidade natural de "ler" um percurso e perceber qual a melhor forma de o passar; seja como se posicionar na moto, saber onde parar para se estabilizar ou onde dar um salto - é algo com que parece ter nascido.

Desde o seu primeiro título mundial em 2007, Bou tem desfrutado de quase duas décadas de sucesso, mas está ciente de que há uma série de pilotos mais jovens que querem aparecer e roubar-lhe o cetro: Tentamos sempre trabalhar o mais possível. É importante cuidar bem das lesões porque são mais difíceis de recuperar e é aí que os jovens têm mais vantagem. Ainda quero lutar com os jovens pilotos que se estão a esforçar e isso é uma fonte de motivação. //

então. Toni Bou continua a redefinir o que é possível fazer sobre duas rodas, combinando uma habilidade técnica suprema com o equilíbrio e a determinação de um verdadeiro campeão.

A destreza de Bou ao longo da sua carreira pode significar que dificilmente esta senda de vitórias será igualada neste desporto. E não é um desporto nada fácil. O trial exige que os pilotos completem um percurso técnico especialmente preparado, que inclui o que parecem ser saltos impossíveis, superfícies verticais e outros obstáculos desafiantes nas suas motos especializadas.

As motos de trial são diferentes de qualquer outra moto: os seus quadros baixos e sem banco, as rodas e os pneus de grande diâmetro, combinados com distâncias entre eixos relativamente curtas, dão-lhes uma silhueta distinta. A Montesa Cota 4RT escolhida por Bou baseia-se no modelo disponível para venda e que tem o mesmo nome.

Aperfeiçoada pela HRC, em cooperação com a Montesa Honda, a moto de Bou conta com um motor personalizado de maior cilindrada e que leva a moto de 70 kg pelos percursos complexos e difíceis. O sistema de combustível PGM-FI adapta as respostas do motor em terrenos e condições variadas. Continuamente melhorada ao longo dos anos, a 4RT tem sido o centro de cada vitória de Bou no palco mundial, desde 2007.





Marquez sim, MAS O OUTRO...

É até uma injustiça não citar o nome de Alex no título deste artigo. O - quase sempre citado como - irmão de Marc Marquez venceu o GP da Catalunha com classe e determinação, à frente do atual maior fenómeno do motociclismo desportivo.

Texto: Vitor Sousa

Sim, é verdade, na Sprint Alex podia ter vencido e não o fez. Caíu quando estava tranquilamente no comando (terá descontraído em demasia?...) e não conseguiu, dessa forma, ser o único piloto nesta temporada a fazer a “dobradinha” num fim de semana para além de... Marc Marquez.

Uma coisa é certa, tendo ainda conquistado a pole-position, Alex recordou-nos a todos o excelente piloto que é, o forte candidato ao vice-campeonato que se assume e que, apesar do discurso mais simplista, a versão GP24 da Ducati é, ainda, uma excelente moto, capaz de vencer corridas, sejam elas curtas ou longas. Foi, aliás, uma moto bem mais à vontade com o versátil traçado da Catalunha do que a GP25... e isso apesar da vitória de Marc na Sprint (8^a consecutiva, 14 num total de 15...), do seu segundo lugar no GP e do pódio de Fabio Di Giannantonio na tarde de sábado.

No final, a festa fez-se em família, com os dois irmãos a celebrarem não como adversários, rivais, ou até colegas de marca, apenas só - e que bonito foi - como irmãos.

Mais uma vez, Francesco Bagnaia passou pelas chamas do inferno. Uma qualificação miserável (P21),

uma Sprint difícil (P14) e algum tipo de redenção apenas na corrida de domingo (P7 após grande recuperação desde os fundos da grelha de partida)... isto após ter garantido no final da jornada de Balaton Park que tinha, finalmente, encontrado algo que o voltaria a tornar competitivo...

Um caso de estudo neste Campeonato do Mundo que terá explicações técnicas, motivacionais e outras... Dificilmente, ao permanecer nesta incerteza e irregularidade, ‘Pecco’ Bagnaia poderá acalantar alguma esperanças na conquista do segundo lugar do Campeonato. Pelo contrário, terá mesmo de se preocupar com a manutenção do terceiro que atualmente ocupa.

Se o fim de semana fechou (aliás, logo no sábado...) com a conquista do sexto título mundial de construtores consecutivo para a Ducati, a sete (!!!) provas do fim da temporada, será justo sublinhar o bom desempenho conseguido pelo conjunto das três KTM em prova (a de Viñales, por motivos de dificuldade física do piloto teria que ser, logicamente, excluída).

As motos austriacas parecem ter encontrado terreno propício ao revelar das suas qualidades. Com as mais recentes alterações aerodinâmicas e algum consenso entre os pilotos das duas estruturas ➤



DESPORTO MOTO GP CATALUNHA



(oficial e Tech3), fizeram em Barcelona uma das melhores corridas da época, num circuito que pedia versatilidade e equilíbrio por parte das motos.

Na Sprint falharam o pódio, mas acabaram P4 (Acosta), P5 (Bastianini) e P6 (Binder). No GP, Enea Bastianini conseguiu o seu primeiro pódio com a marca, concluindo uma corrida onde repetiu a luta da véspera com Acosta (vítima da escolha arrojada de um pneu macio para a roda traseira), tendo ficado Binder pelo caminho.

Vítimas de fogosidades alheias, os pilotos da equipa oficial da Aprilia pouco tiveram para oferecer, mas a marca italiana voltou a ter em Ai Ogura, da equipa Trackhouse, o seu melhor homem (P9 na Sprint, P6 no GP), confirmando um desempenho que poderá valer algo mais na próxima etapa do campeonato, em Misano.

Melhor Oliveira... de saída

É quase sempre assim, o destino encontra estranhas formas de equilibrar os acontecimentos. O destino, a casualidade ou as circunstâncias fizeram com que no fim de semana em que a Yamaha oficializou a dispensa de Miguel Oliveira no final do ano, ao confirmar a assinatura de Jack Miller como companheiro de Toprak Razgatioglu para 2026.

O piloto português assinou a sua melhor exibição aos comandos da pouco promissora Yamaha M1. é certo que voltou a qualificar mal (P16), mas na logo



na Sprint ficou à porta dos pontos, depois de ceder o P9 a Ogura já perto da bandeira de xadrez, enquanto no Grande Prémio terminou P9 e foi, nas duas ocasiões o segundo melhor piloto da Yamaha.

Nem Miller, nem especialmente Rins, tiveram argumentos para o português, o que ainda mais sublinha a injustiça da decisão. Quartararo, esse, é um caso à parte e conseguiu um belo resultado de conjunto depois de uma série de provas para esquecer: P2 na qualificação, atrás do intratável Alex, P2 na Sprint atrás do 'alien' Marc e P5 no Grande Prémio. Será para continuar, ou irá de novo desaparecer? //

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



Marquez, quem mais?

O MotoGP de San Marino e Riviera de Rimini, em Misano, dificilmente teria outro vencedor que não o todo-poderoso Marc Marquez. No entanto, Marco Bezzecchi, na Aprilia, voltou a ser o único que parece, na actualidade, dirimir argumentos para contrariar o quase Campeão do Mundo de 2025.

Texto: Vitor Sousa

Marc Marquez, depois de uma qualificação menos conseguida, saiu de P4 na grelha, mas rapidamente, como na véspera - na Sprint que lhe seria desastrosa, caindo pela primeira vez na corrida curta na presente temporada - depressa chegou a P2 na peugada de Bezzecchi. O piloto da Aprilia resistiu estoicamente, mantendo-

se na liderança durante 11 voltas, mas acabou por perder a liderança para o piloto da Ducati. A corrida parecia decidida, como fora a da véspera, em que só a queda do espanhol possibilitou a vitória do italiano (a primeira não-Marquez, Marc ou Alex, na presente temporada numa tarde de sábado) mas a verdade é que Márquez não conseguiu livrar-se de Bezzecchi, que nunca esteve a mais de 0,6 segundos da liderança durante toda a corrida.

Marco Bezzecchi provou que, na determinação e na técnica, a 'dupla' está quase lá. Marquez tentou descolar mais do que uma vez... e mais do que uma vez o italiano não deixou. Foi preciso esperar pelos momentos derradeiros da corrida para ver Marquez desferir o golpe final nas - justas - ambições de Bezzecchi.

Foi, é certo, mais uma vitória para Marc Marquez (25^a contando com as Sprint) e para a já Campeã do Mundo de Construtores Ducati, mas terá sido uma das mais difíceis do ano, ou a mais trabalhosa, pelo menos..

De tal forma o duelo entre os dois primeiros definiu o que foi esta corrida que Alex Márquez, o terceiro, ficou a sete segundos da vitória no final, reforçando no entanto a segunda posição no campeonato.

Franco Morbidelli ficou em quarto lugar.

Provavelmente teria sido de Pedro Acosta, mas o espanhol perdeu a corrente – um problema que atingiu Brad Binder por duas vezes na sexta-feira – logo após ultrapassar Fabio Quartararo na disputa pelo quarto lugar.

Acosta não foi o único abandono da KTM, já que os dois pilotos da Tech3 – Maverick Vinales e Enea Bastianini – caíram.

De Bagnaia - o 'case study' desta temporada, pouco há a contar. Novamente P8 na qualificação, P13 na

Sprint, queda no GP... tem agora Bezzecchi a oito pontos apenas do seu terceiro lugar no campeonato.

MAIS YAMAHA, MAS POUCO

Quartararo, depois de retomar a quarta posição após o abandono de Acosta, foi ultrapassado sucessivamente por Morbidelli, Fabio Di Giannantonio, Fermin Aldeguer e Luca Marini, terminando apenas em oitavo, uma classificação que contrariou alguns bons sinais dados ao longo do fim de semana (P3 na qualificação, mas queda na Sprint).

Atrás de Quartararo, Miguel Oliveira e Brad Binder completaram o top 10, sendo Binder, talvez ironicamente, o único piloto da KTM a terminar a corrida.

Quanto ao português, Oliveira fechou mais um GP em P9 (segundo consecutivo, igualando a melhor classificação do ano)... curiosamente, depois de ter visto confirmada a sua dispensa no final da temporada. De novo segundo melhor da Yamaha. Ironias...

Alex Rins e Augusto Fernandez também receberam punições duplas por voltas longas por largadas forçadas. Rins acabaria por cair, enquanto Fernandez não conseguiu fazer melhor do que P14 no primeiro Grande Prémio com o novo motor V4 da Yamaha, cujos primeiros sinais estão longe de ser animadores. //





A coroação

O Rei esperava apenas o momento da coroação. Aconteceu agora, em Motegi, no Japão. Marc Marquez, no topo de uma época épica, sagrou-se Campeão do Mundo pela nona vez na carreira, sete na categoria principal, seis anos depois da última.

Texto: Vitor Sousa

Não se esperava que o arranque da ronda asiática trouxessem grandes mudanças na hierarquia do MotoGP, mas a verdade é que a ‘mudança de ares’ arrastou consigo importantes novos dados para análise. Talvez o menos aguardado tenha sido mesmo o ‘ressuscitar’ de Francesco Bagnaia.

O italiano não vencia desde a jornada norte-americana de Austin, no COTA, num resultado que foi, sobretudo, fruto do erro de Marc Marquez ao cair quando seguia, destacado, na liderança. Desta vez não. Desta vez ‘Pecco’ regressou ao seu melhor.

O italiano das qualificações miseráveis, das corridas falhadas, das queixas e dos lamentos, virou a página (pelo menos, por agora) impondo um domínio que nem o mais optimista - nem ele próprio - poderia esperar no nipónico Twin Ring de Motegi.

Melhor na qualificação, dominador e vencedor nas duas corridas do fim de semana, ‘Pecco’ não herdou a vitória de ninguém, não se impôs fruto do acaso, ou de um contexto especial, não pela chuva, nem pela sua ausência, pelo calor ou falta do mesmo, e não foi certamente pelo fuso horário...

Foi tão só e apenas, porque encontrou as condições técnicas necessárias à melhor expressão do seu talento. Com Marc Marquez em pista, claro. A questão que se levanta agora é a de saber porque razão - após tantos protestos por parte do piloto - essas condições técnicas não foram criadas antes...

Cabe agora a Bagnaia provar a sua razão e dizer que esta exibição não foi, exclusivamente, fruto de um dia inspirado. Terá continuidade no que ainda sobra desta temporada? É o que começaremos a ver já a partir do próximo fim de semana, em Mandalika, Indonésia.

UMA HISTÓRIA PARA A HISTÓRIA

A época de Marc Marquez é de uma demonstração de talento e determinação como raras vezes vimos neste desporto. Um ‘comeback’ ímpar, depois de anos difíceis a debelar lesões preocupantes que poderiam ter colocado fim à sua carreira, num regresso após um jejum de 2184 dias entre o levantar dos troféus.

Mas não só. Fê-lo juntando uma miríade impressionante de resultados: 8 pole-position, 14 vitórias na Sprint Race, 11 vitórias em Grande

»





Prémio, 10 ‘duplas’ (Sprint+GP), à 17^a prova do ano, Campeão do Mundo a cinco GPs do final da temporada!

Marc Marquez, com a época de 2025, com tudo o que fez e conseguiu, atingiu o patamar de grande lenda deste desporto. E nos duelos da História do MotoGP encontra-se agora em número de títulos conquistados empatado com a sua Nemesis - o não menos lendário Valentino Rossi...nove no total, sete na categoria principal. Mais uma razão para o espanhol tentar novo assalto ao título em 2026...

O relato deste GP do Japão não terá muito mais para contar perante estes factos esmagadores da atenção mediática, mas não se poderá ignorar a exibição de Joan Mir, a assinar o melhor fim de semana e os melhores resultados das Honda oficiais em toda a temporada.

Fê-lo em casa (literalmente) da marca e são dignos de registo: segundo na qualificação, quarto na Sprint, terceiro no GP! Esperança para

o que resta do campeonato? Sim, alguma, mas a necessitar de confirmação.

E, claro, o acidente de Jorge Martin, de novo atirado para o estaleiro depois de um arranque na corrida Sprint completamente desastrado e que poderia ter resultado em algo com consequências mais nefastas. Martin fracturou uma clavícula e volta a ficar de fora.

OLIVEIRA A DESPEDIR-SE

O piloto português, a dias de anunciar o seu futuro (que não passa por aqui), em mais um fim de semana para esquecer por parte das Yamaha (Quartararo continua a ser exceção e fez P6 e P8) saindo, no entanto, com pontos, algo que nem Rins, nem Miller lograram.

O MotoGP prossegue o ‘Tour’ asiático no próximo fim de semana com a realização do GP da Indonésia.

Todos os resultados em motogp.com //

MOTO GUZZI

V85 TT

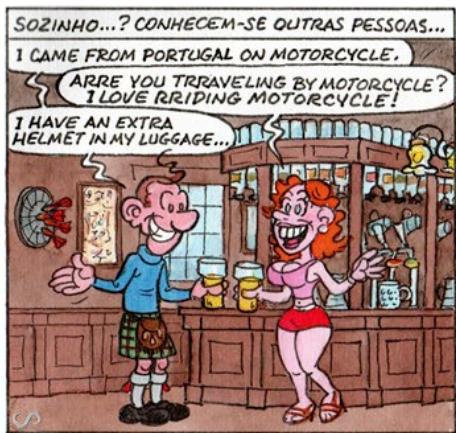
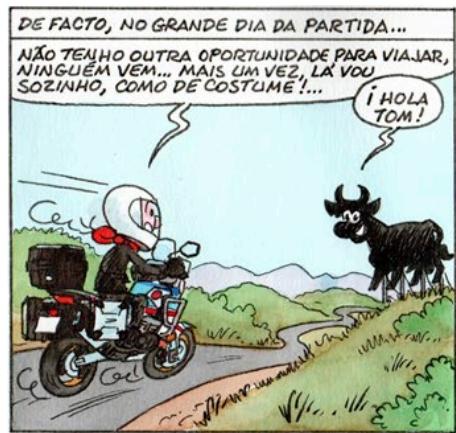
OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS




MOTO GUZZI®



AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



MOTOS USADAS



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Motos entre os carros: irresponsáveis, perigosos... a mesma conversa de sempre. Já chega, não?

Esta conversa já cansa, principalmente porque nos chega de um grupo esgotado pelo stress do trânsito e pela profunda azia que isso provoca, que argumenta escudado por uma legislação que já tem pó.

E o problema mais complicado nem são, os argumentos. São os atos. Quem circula todos os dias nas filas de trânsito intermináveis das “vias rápidas” nacionais lida frequentemente com a dor de cotovelo dos que não suportam ver uma moto a avançar e bloqueiam propositadamente a passagem, com manobras fantásticas. Só na semana passada aconteceu-me duas vezes, uma delas com consequências que poderiam ter sido muito graves para o motociclista que ia à minha frente. Será que as pessoas não entendem que podem estar a provocar a morte de alguém?

Sempre que se fala da possibilidade de as motos circularem entre os carros parados, ou em marcha lenta, no trânsito, a ladainha repete-se: “é perigoso, é irresponsável.”

Sabem o que é perigoso?

- É ter de andar com 20 olhos, entre os carros, porque há sempre um automobilista que acha que conduzir e mexer no telemóvel é perfeitamente compatível.

- É levar com quem se maquilha, lê ou

simplesmente se abstrai de tudo.

- É lidar com a inveja e a irresponsabilidade de quem por birra não nos deixa passar.
- É enfrentar fendas longitudinais que percorrem as faixas de rodagem, buracos, pisos degradados, que quando chove se transformam em autênticas ratoeiras.

Na Europa já se percebeu a lógica. França, Bélgica, Grécia... todos têm regras que permitem às motos avançar entre carros parados ou em marcha lenta. Menos trânsito, mais segurança, mais mobilidade. Corre bem. Não há apocalipse rodoviário. Não há manobras invejosas, “seguras” pela lei.

Por cá, continuamos agarrados ao “não é seguro”. Mas seguro é o quê? Deixar as motos presas entre carros? Obrigá-las a circular como os automóveis e criar filas com o dobro das horas?

E depois vêm os argumentos: ah e tal, mas muitos abusam, são um perigo? Então criem a lei, fiscalizem, coloquem um limite de velocidade como há nos outros países.

Sabem o que é inseguro? É um país que prefere alimentar preconceitos e invejas em vez de criar soluções.

Até lá, fica a velha conversa: irresponsáveis, perigosos... bla bla bla.

Boas curvas! //



EDIÇÃO LIMITADA

NOVA TRANSALP SP. UMA SIGLA QUE MUDA TUDO.



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 esperando 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 (MDA) 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.