



VOGE DS800X RALLY

CONTACTO



BENDA LFC 700 / CHINCHILLA 500 / NAPOLEON BOB 500

- » **TESTE**
CYCLONE SR300T
MACBOR ROCKSTER EVO / EVO FLAT
- » **DESPORTO**
MOTOGP / SBK
- » **HISTÓRIA**
DAYTONA 200 (1971)
- » **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

CB
650R *E-Clutch*

HONDA
DreamTech

CONDUÇÃO DE NÍVEL SUPERIOR



MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

AGORA POR APENAS 8.660€

COM A OFERTA DO HONDA PLUS

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

HONDA PLUS



EXTENSÃO DE GARANTIA
3 + 3 ANOS



HONDA MAPIT
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO
GPRS



SEGURO
SEGURO (MDS) DE RESPONSABILIDADE
CIVIL, NO 1º ANO, PARA CLIENTES COM
MAIS DE 26 ANOS

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Fugir das tampas

Quem anda de moto diariamente no trânsito sabe que, entre algumas das grandes ameaças que se lhe apresentam, as súbitas mudanças de direção dos veículos próximos são das mais frequentes.

Frequentes são também as menções à sinistralidade rodoviária proferidas pelas autoridades que deveriam ser competentes na matéria, mas que além de estatísticas, restrições aos limites de velocidade e perseguição aos seus infratores, pouco ou nada mais fazem para realmente reduzir os riscos que estão na génese da referida sinistralidade.

E um dos fatores que realmente está na origem de muitos acidentes é precisamente as súbitas mudança de direção efetuadas por muitos condutores, sendo que a razão de tal manobra está normalmente relacionada com o estado de conservação das rodovias. O mau estado do asfalto obriga os condutores a desviarem-se dos buracos e das tampas de esgoto ou de inspeção, que cada vez mais frequente e negligentemente são instaladas com

substanciais desníveis relativamente ao piso.

É verdade que o brio profissional é algo cada vez mais raro, seja a nível dos executantes, ao nível dos responsáveis pela obra e ao nível dos legisladores, mas também é verdade que na era em que os automóveis têm rodas cada vez maiores e suspensões com mais aptidão para o fora de estrada, é frequente ver como condutores de grandes SUV's e 4x4's desnecessariamente travam violentamente, ou guinam subitamente, para evitar pequenos buracos e tampas de esgoto ligeiramente desniveladas. Por isso não é de admirar que veículos normais também o façam, pondo permanentemente em causa a segurança de qualquer motociclista que esteja a tentar fazer uma ultrapassagem. Porque não consigo perceber como as edilidades não controlam as obras que são feitas com o dinheiro dos contribuintes e aceitam cada vez mais frequentemente pagar por serviços mal efetuados, acho que tornar as nossas estradas mais seguras vai ser uma missão praticamente impossível. //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 28 DUCATI MONSTER 2026
- 32 DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY
- 36 HONDA CB1000F
- 40 KAWASAKI KLE 500
- 42 LEONCINO BOBBER 400
- 44 BRIXTON CROSSFIRE 500 STORR
- 46 STARK SM

TESTE

- 50 VOGÉ DS800X RALLY
- 58 CYCLONE SR300T

CONTACTO

- 66 BENDA CHINCHILLA 500 / LFC 700 / NAPOLEON BOB 500
- 72 MACBOR ROCKSTER EVO / ROCKSTER EVO FLAT

REPORTAGEM

- 102 PAPA MOTOS

HISTÓRIA

- 106 DAYTONA 200, 1971

DESPORTO

- 110 SPORTNEWS
- 116 MOTOGP
- 128 SBK

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: FUGIR DAS TAMPAS
- 6 VITOR SOUSA: A IMPORTÂNCIA DA APRENDIZAGEM
- 48 ADELINA GRAÇA: OS RISCOS QUE DEVEMOS ACAUTELAR
- 100 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVE A BUZINA?
- 136 TOM VITOÏN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 138 SUSANA ESTEVES: BURCA VS CAPACETE: CONHEÇA AS DIFERENÇAS





**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 carácter 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

A importância da aprendizagem

“Ninguém nasce ensinado” - esta deverá ser uma das expressões populares mais condizentes com a realidade. O ser humano, com a sua capacidade superior de inteligência e absorção de conhecimento, vive os seus primeiros anos de vida numa constante interiorização de experiências, conhecimentos e valores.

Ao longo da vida vamos, nos caminhos que nela trilhamos ou ela nos oferece, aumentando o nível de conhecimento, muitas vezes encarando novas áreas para as quais necessitamos de novas ‘ferramentas’. O conhecimento não é linear. Juntamos nova informação que nos leva a evoluir, acrescentando, ou a corrigir, eliminando ‘dados’ supérfluos ou já desnecessários. Até fazemos melhor; com a humildade necessária, conseguimos até abandonar velhas certezas, pôr de parte hábitos e erros que anteriormente encaramos como absolutos, substituindo-os por informação atualizada.

Ora, no campo da condução de veículos motorizados, e em particular na condução de motociclos, tudo isto ganha importante relevo porque, por norma, os erros pagam-se caro: na carteira, na pele, ou com a própria vida. Os motociclistas são um dos elos mais frágeis da realidade rodoviária e habituais ‘residentes’ do topo das estatísticas mais nefastas. São presa fácil, alvo desprotegido, mas igualmente, foco de censura. Como se nos fosse negado o direito de ser motociclistas porque nos deslocamos num veículo potencialmente mais exposto ao perigo.

Falha-se, quase sempre, no essencial - a aprendizagem.

Precisamente, porque não nascemos ensinados, vamos à escola bem cedo e assimilamos uma brutal quantidade de informação que, em teoria, nos prepara para a vida. Passamos, no mínimo, 12 anos nas carteiras das salas de aula. E mesmo assim, nada nos garante o sucesso.

Sabido é que, no plano rodoviário, praticamente tudo

falha. O ensino e a avaliação. No primeiro o falhanço é brutal, do método à prática está tudo errado. No segundo, pode dizer-se que se trata muitas vezes de uma lotaria: o examinador e a sua disponibilidade mental, o percurso, as condições da via, o trânsito, o tempo disponível, a meteorologia... são tudo fatores aleatórios que influenciam o resultado final. Nada, neste processo, é verdadeiramente científico, planeado, adaptado à realidade dos dias.

É por isso que ganham relevante importância iniciativas (privadas, claro!) de entidades, associações, moto clubes, imprensa, das próprias marcas de motos, de pilotos, de concessionários, etc, cujo objetivo primeiro é o de transmitir conhecimento baseado em experiência acumulada. De motociclistas para motociclistas.

Tive, ao longo da minha vida como motociclista, a grata possibilidade de participar em iniciativas deste tipo - a mais marcante terá sido a vivida com a Polícia Metropolitana de Londres - e promover outras tantas. É preciso humildade, disponibilidade e abertura para aceitarmos que podemos sempre aprender, ser melhores. E, se possível, passarmos um bocadinho desse conhecimento aos outros.

Nos últimos anos, em Portugal, têm-se destacado, sobretudo, a escola da Honda Portugal (no Kartódromo de Palmela) e a Academia de Condução Moto (ACM). Não querendo ser injusto para os outros que se esforçam no sentido de melhorar as capacidades de condução dos motociclistas - sejam eles recém encartados ou mais experientes, condutores ou ‘penduras’ - deixo a minha homenagem a todos eles. O vosso papel é fundamental para aumentar os níveis de segurança rodoviária. Substituem-se ao próprio Estado que teria a obrigação de o fazer, é certo, mas ainda bem que existem pois a vossa ausência notar-se-ia de modo mais dramático. //

PERFORMANCE. REFINEMENT. SUGOMI.



NOVA

Z 900

Um ícone de performance e design Sugomi da Kawasaki, agora ainda mais emocionante.

A nova Z900 combina potência, elegância e tecnologia numa só moto.

O desafio está mais intenso do que nunca: com um design ousado e distinto e um motor que exala potência, a Z900 impõe respeito a cada curva. Não basta desafiar os limites. Tu dominas!

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Recomendamos Lubrificantes **noe**

SCORPION

GP

Recomendamos Equipamentos

WDW2026
WORLD DUCATI WEEK3rd - 5th July / Misano, Italywdw.ducati.com

Ducati convoca fãs mundiais para celebrar 100 anos em 2026

A PRÓXIMA EDIÇÃO DA WORLD DUCATI WEEK, MARCADA PARA 3 A 5 DE JULHO DE 2026 NO CIRCUITO DE MISANO, ITÁLIA, SERÁ O PALCO CENTRAL DAS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DA MARCA ITALIANA, PROMETENDO SER A MAIOR CELEBRAÇÃO DA SUA HISTÓRIA.

A **DUCATI** iniciou oficialmente a contagem decrescente para o que promete ser o evento mais significativo da sua história: a World Ducati Week (WDW) de 2026. A 13.^a edição do encontro global de adeptos da marca vai decorrer no Misano World Circuit Marco Simoncelli, na Riviera Romagna, e servirá como ponto culminante das celebrações do centenário da fabricante de Borgo Panigale.

A edição de 2026 está carregada de um simbolismo histórico, destacando-se de todas as anteriores. O clímax das comemorações está agendado para sábado, 4 de julho, data que assinala precisamente os 100 anos desde a fundação da empresa. Nesse dia, o circuito de Misano transformar-se-á no epicentro mundial das homenagens a um século de legado, emoção e inovação na indústria das duas rodas.

O evento, que já é um marco no calendário motociclístico internacional, espera reunir entusiastas de todas as idades e nacionalidades, consolidando o espírito de comunidade que caracteriza a "família"

Ducati. A organização está a preparar três dias intensos e meticulosamente planeados, com um programa vasto que inclui experiências imersivas, entretenimento e o contacto direto com o universo das competições.

A presença do mundo da competição, onde a Ducati tem dominado categorias de topo como o MotoGP e o WorldSBK, será um dos grandes atrativos, com a expectativa de ver os principais pilotos da marca a interagir com os fãs.

Concebida para ser inclusiva, a WDW 2026 dirige-se tanto aos apaixonados de longa data como aos que pretendem descobrir o mundo Ducati pela primeira vez. O objetivo é que todos os participantes, independentemente da sua origem ou geração, se sintam parte integrante desta paixão coletiva, vivendo uma experiência que a marca garante ser "inesquecível".

Para mais informações e atualizações sobre a World Ducati Week 2026, os interessados podem consultar a secção dedicada no site oficial da Ducati. //

MESTRES DAS GRANDES AVENTURAS

...E DOS GRANDES DESCONTOS!



V-STROM 1050

Agora
Desde

13.999€ ~~14.099€~~



V-STROM 1050 LE

Agora
Desde

14.999€ ~~15.099€~~

DESCONTO DIRETO - 1000€ • DESCONTO DIRETO - 1000€ • DESCONTO DIRETO - 1000€ • DESCONTO DIRETO - 1000€

PARA ONDE QUER QUE A TUA JORNADA TE LEVE.

Campanha válida até 30 de novembro de 2025, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Não acumulável com outras campanhas em vigor. As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cor, versões ou equipamento, acessórios e extras. Para mais informações contactar o concessionário oficial Suzuki.



APROVEITA AGORA



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt


SUZUKI



Inscrições para “O Nosso Dakar 2026” já abriram!

JÁ ESTÃO ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA A 13.ª EDIÇÃO D'O NOSSO DAKAR, QUE TERÁ LUGAR NOS DIAS 9, 10 E 11 DE JANEIRO DE 2026, COM BASE EM TAVIRA, EM PLENO SOTAVENTO ALGARVIO.

CRIADO em 2014, O Nosso Dakar nasceu do desejo de recriar em Portugal a magia das pistas do lendário Rally Dakar. O que começou como um encontro de apaixonados pelas motos Trail e Bigtrail em off-road, transformou-se numa tradição e numa das grandes celebrações do espírito Dakar em solo europeu.

Em 2026 celebra-se um marco duplo: a 13.ª edição do evento e os 20 anos da partida do primeiro Lisboa-Dakar. Mais do que uma aventura, O Nosso Dakar é hoje um ponto de encontro de gerações de pilotos e aventureiros, unidos pela superação, pela amizade e pela liberdade que sempre definiram o Dakar.

É tempo de reencontrar amigos, criar novas histórias e viver três dias de pura emoção. Será uma edição especial de O Nosso Dakar, onde cada quilómetro é feito de descoberta, camaradagem e paixão pela aventura.

Inscrições abertas, com prémios para os mais rápidos

Também não é novidade que habitualmente existem prémios para os mais rápidos a concluir todo o processo de inscrição, que arranca hoje, dia 2 de

outubro, a partir das 15:00.

Assim, vai ser oferecido o valor de três inscrições base na abertura das inscrições para esta 13ª edição, que devem ser feitas no respetivo site.

Importa, pois, ser muito rápido nas várias etapas e submeter a inscrição do evento preenchendo de forma criteriosa todos os elementos necessários. No final do processo de inscrição, mesmo antes de carregar em "submeter" vai ter um breve resumo com todos os detalhes que necessita para realizar o pagamento de acordo com as suas preferências. Ou então... carrega em "submeter" e aguarda por receber um email de resposta onde tudo virá igualmente detalhado.

Quando receber o email de confirmação, responda a esse email, com o comprovativo de pagamento da inscrição, e só resta aguardar para ver se foi bafejado pela sorte. Entre as 10 primeiras que concluíram as diferentes etapas da inscrição vão ser sorteadas 3 inscrições grátis!

Mais informações aqui. //

CROSSFIRE STORA

**FEITA PARA A ESTRADA ABERTA.
PRONTA PARA A AVENTURA**

- ✕ **MOTOR:** Bicilíndrico de 486cc com binário potente, criado para viagens exigentes.
- ✕ **CHASSIS:** Forquilha invertida e monoamortecedor, condução equilibrada em qualquer terreno.
- ✕ **DESIGN:** Inspirado na aventura, com pára-brisas e suporte para bagagem, preparada para longas viagens.
- ✕ **EQUIPAMENTO:** Porta USB, sistema de iluminação LED e ecrã TFT, moderno e funcional.
- ✕ **PRONTA PARA VIAJAR:** Depósito de combustível de grande capacidade, posição de condução elevada, ergonomia relaxante, conforto garantido em longas distâncias.

BRIXTON
MOTORCYCLES



www.brixton-motorcycles.com



brixtonportugal



brixtonmotorcyclesPT

IMPORTADOR

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



Indian Challenger Bagger bate recorde de velocidade em Bonneville

A INDIAN MOTORCYCLE REGRESSOU A BONNEVILLE, 58 ANOS APÓS BURT MUNRO TER BATIDO O SEU ICÔNICO RECORDE DE VELOCIDADE E, COM UMA CHALLENGER BAGGER, ATINGE MAIS DE 310 KM/H.

AS RAÍZES da Indian Motorcycle no mundo das corridas são profundas. Desde a vitória de Ed 'Iron Man' Kretz nas 200 Milhas de Daytona em 1937 e o domínio da equipa original Wrecking Crew, até à supremacia moderna de Jared Mees nas pistas de terra, a marca tem alimentado campeões ao longo de gerações. E não nos podemos esquecer de Burt Munro, o neozelandês que, em 1967, bateu o recorde de velocidade para motos abaixo dos 1000 cc com uma Scout de 1920, altamente customizada por si num pequeno barracão.

Nos dias de hoje a Indian acaba de estabelecer um novo recorde de velocidade para motos de 2000 cc em Bonneville, com uma Indian Challenger modificada para competição.

Em colaboração com o patrocinador principal da série King of The Baggers (KOTB), a S&S Cycle, a In-

dian baseou a sua moto para Bonneville na versão de competição da Indian Challenger, motorizada com o PowerPlus V-twin de 112 polegadas cúbicas (ci), que, na versão de fábrica debita 126 cavalos.

Nem a Indian nem a S&S Cycle revelaram as especificações da moto de 2025, mas sabe-se que versões anteriores incluíam modificações de componentes internos como pistões de grande diâmetro, cabeças com canais maquinados, árvores de cames melhoradas, balancetes ajustáveis e uma centralina MaxxECU.

No entanto a S&S Cycle levou o motor da Challenger ainda mais longe nesta construção específica. Como em Bonneville é permitido utilizar combustível de alto índice de octanas, optaram por uma taxa de compressão mais elevada para extrair ainda mais potência. Também a cambota aligeirada da versão KOTB foi substituída por uma de maior massa.

Mantiveram a admissão de 78 mm da versão KOTB, um design específico da S&S que recorre a várias técnicas de impressão 3D para fabricar formas complexas de elevada qualidade. E como a distância ao solo é menos relevante nas corridas em linha recta, a S&S fabricou um sistema de escape mais robusto, focado no fluxo em vez do volume e peso.

A Indian e a S&S recorreram ao catálogo de peças da KOTB para o conjunto ciclístico da moto de Bonneville. A suspensão Öhlins foi rebaixada, as jantes forjadas são as de especificação de competição da Indian, fabricadas pela PVM na Alemanha, e estão equipadas com pneus Dunlop Dragmax, mas o braço oscilante da Challenger, concebido pela S&S no ano anterior, revelou-se mais adequado para a versão de Bonneville do que o actual da KOTB.

À primeira vista, a carroçaria da Bonneville Challenger parece idêntica à da versão de competição, mas apresenta várias modificações subtis. É mais estreitada e equipada com um pára-brisas diferente, o guarda-lamas dianteiro foi reforçado e o depósito foi ajustado para cumprir os regulamentos da classe e proporcionar uma posição de condução mais compacta.

A ergonomia foi refinada com a instalação de guias clip-on mais baixos e poisa-pés recuados. O assento de competição foi substituído por outro profundamente escavado, e as malas laterais foram cortadas, estreitadas e remontadas para criar um perfil mais aerodinâmico.

Pode parecer estranho ter malas numa moto de velocidade, mas a Indian explica que o objectivo era testar o desempenho de uma verdadeira bagger, e uma bagger tem de ter malas!

O cockpit mantém o painel AIM e o sistema de registo de dados da versão KOTB, mas o sistema de travagem é radicalmente diferente. A equipa removeu a manete e as maxilas dos travões dianteiros, e instalou uma manete de polegar no guiador com um cilindro mestre Beringer para accionar o travão traseiro.

Botões no punho esquerdo do guiador controlam o sistema de mudança de velocidades por ar. Estes sistemas eliminam a necessidade de o piloto accionar manetes ou mover os pés, permitindo-lhe manter-se perfeitamente encaixado e agarrado à moto durante toda a prova. //





V2 Future Champ Ducati Academy

UMA ACADEMIA DE COMPETIÇÃO DEDICADA A TALENTOSOS JOVENS PILOTOS, PROMOVIDA PELA DUCATI E POR MICHELE PIRRO E A GARAGE 51

A DUCATI acaba de anunciar o "V2 Future Champ Ducati Academy - Become the Next One", uma academia de competição que abre as portas ao profissionalismo para jovens pilotos.

Esta iniciativa terá início em 2026 e foi concebida para criar um conjunto de futuras estrelas do motociclismo de competição a nível dos campeonatos nacionais e internacionais. Os participantes terão a oportunidade de embarcar numa jornada profissional, desde os momentos iniciais das suas carreiras, graças a um programa que valoriza o mérito, o compromisso e a paixão, sempre sob a total atenção do fabricante sediado em Bolonha.

Os jovens pilotos vão competir aos comandos de motos Panigale V2, a nova geração de desportivas bicilíndricas da Ducati. O projeto fará parte do Campeonato Italiano (CIV), da World Ducati Week 2026 e do Campeonato Mundial de Superbike (cujo calendário ainda está a ser elaborado), com um formato que vai incluir testes de pré-temporada, qualificação e duas corridas em cada fim de semana de competição.

Este programa intenso e formativo vai permitir que os pilotos corram e desenvolvam as suas capacidades em alguns dos mais prestigiados palcos do desporto motorizado italiano e internacional.

A orientação técnica para os participantes será fornecida por Michele Pirro, piloto oficial de testes da Ducati em MotoGP. A sua riqueza única de conhecimentos e experiência desportiva faz dele um ponto

de referência para as novas gerações, com quem partilhará a paixão, o método e o profissionalismo que caracterizaram a sua carreira.

Michele Pirro, piloto de testes oficial da Ducati em MotoGP, declarou sobre esta iniciativa:

"A experiência tem um grande valor e, na Ducati, tive a oportunidade de experimentar a excelência em primeira mão, trabalhando ao lado de pessoas extraordinárias. É esta riqueza que agora quero transmitir aos jovens pilotos através da V2 Future Champ Ducati Academy. Neste campeonato, todos vão correr com as mesmas motos e nas mesmas condições técnicas; as únicas coisas que farão a diferença serão o talento, o empenho e a capacidade de melhorar."

"A paridade técnica garante um ambiente baseado no mérito, onde quem emerge o faz graças às suas qualidades e ao trabalho que faz com a equipa."

"Esta Academia é uma oportunidade concreta de crescimento e a oportunidade de ganhar um lugar nas categorias superiores."

"É o culminar da minha experiência, com o desejo de transmitir a riqueza da experiência adquirida ao longo da minha carreira às novas gerações."

"O meu objetivo é garantir que os próximos campeões mundiais da Ducati venham da V2 Future Champ Ducati Academy."

Mais detalhes do projeto vão ser revelados brevemente, na EICMA 2025. //






A PROTEÇÃO
COMO PRIORIDADE

SPORT,
COMPETITION,
TOURING,
ADVENTURE

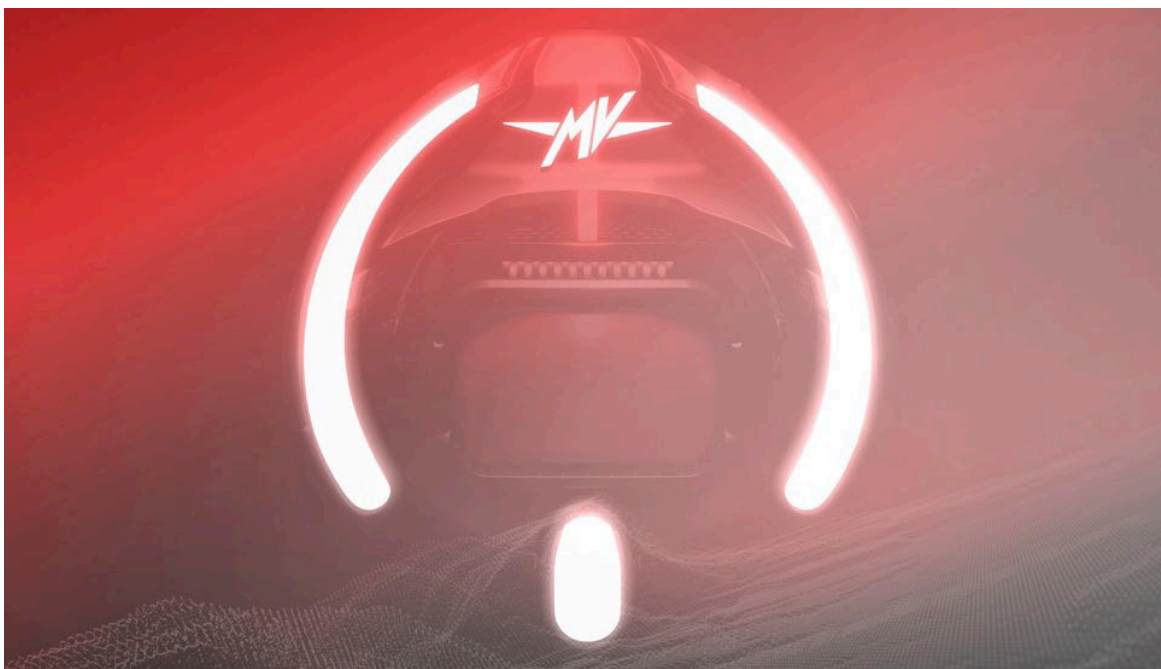


TOUR-X5

ARAIHELMET.EU | @ARAI EU |   



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM **myBihr.com**



MV Agusta Brutale 2026: A Revolução de uma Lenda Naked

A NOVA BRUTALE, ASSINALA OS 25 ANOS DE UMA MOTO QUE REDEFINIU O CONCEITO DE NAKED DESDE A SUA ESTREIA EM 2001.

MAIS do que uma evolução, esta nova geração da Brutale representa uma reinterpretação profunda da filosofia da marca: ir além da performance pura.

A potência continua a ser o foco principal, mas agora está aliada a uma entrega de potência mais refinada, transformando cada quilómetro numa experiência sensorial. Mantendo-se fiel à estética intemporal da Brutale, o novo modelo apresenta linhas mais agressivas e proporções aprimoradas, evocando elegância e força.

A ergonomia e a resposta do motor foram pensadas para que a Brutale se torne uma extensão natural do corpo do motociclista, e cada componente foi desenhado para celebrar a condução, sem comprometer o conforto ou a segurança.

Em termos de estética, a Brutale mantém o seu ADN visual, agora com uma linguagem mais moderna e musculada. A silhueta continua a ser imediatamente reconhecível, mas com uma presença ainda mais marcante.

No centro da nova Brutale vai pulsar o renovado motor tricilíndrico 950 EVO, uma evolução radical que promete mais potência e binário, uma resposta mais rápida e suave ao acelerador, mas com uma aceleração vigorosa e muito controlável.

Este bloco motriz representa a síntese perfeita entre

carácter e desempenho, fiel à visão da MV Agusta, com maior fiabilidade e sofisticação mecânica. Na ciclística, precisão e confiança são conseguidas através de um quadro e braço oscilante totalmente redesenhados que oferecem mais estabilidade e equilíbrio, com uma geometria otimizada para uma condução mais precisa e um triângulo ergonómico revisto para maior controlo e conforto.

Novas suspensões e novos travões de última geração, estabelecem novos padrões de segurança e feedback.

A MV Agusta investiu em processos produtivos e controlo de qualidade mais rigorosos, garantindo durabilidade e fiabilidade, pelo que a nova Brutale será acompanhada por uma garantia de 5 anos, reforçando o compromisso da marca com os seus clientes.

A nova HMI (interface homem-máquina) foi redesenhada para ser mais intuitiva e clara. A aplicação MV Ride assume o papel gestão, permitindo configurar e personalizar a moto mesmo fora do assento, e promete que, em andamento, a tecnologia dará lugar à adrenalina e à ligação pura com a estrada.



A versão final do modelo irá ser apresentada ao mundo na edição de 2025 da EICMA que vai ter lugar em Milão, em menos de um mês. //

QJMOTOR

SRT 600 SX

5.990€*

SEM LIMITES,
JUST RIDE

- MOTOR BICILÍNDRICO DE 554 CC
- POTÊNCIA: 41,2KW (56 CV) - LIMITÁVEL A 35KW (47 CV)
- 2 MODOS DE CONDUÇÃO (STANDARD/SPORT)
- TRAVÕES BREMBO COM ABS DESCONECTÁVEL (2 MODOS)
- CONTROLO DE TRAÇÃO (TCS) DESCONECTÁVEL
- SUSPENSÕES MARZOCCHI
- PUNHOS E ASSENTO AQUECIDOS
- SENSOR DE PRESSÃO DOS PNEUS (TPMS)
- ECRÃ TFT DE 7" COM CONECTIVIDADE "MIRRORING"
- ILUMINAÇÃO FULL LED E FARÓIS AUXILIARES DE SÉRIE
- CORES:  VERMELHO  PRETO

6 GARANTIA
ANOS **QJ**

+ OFERTA DO KIT DE 3 MALAS "ONE KEY"

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matrícula, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço.
Campanha de oferta do Kit de 3 Malas até 30/11/2025.



Yamaha no Japan Mobility Show 2025

SEIS MODELOS EM ESTREIA MUNDIAL, COM UMA APOSTA FORTE NA MOBILIDADE ELÉTRICA

CRIADO em torno do conceito “Sente o Futuro da Mobilidade Homem-Máquina”, o stand da Yamaha no Japan Mobility Show 2025 apresentou seis modelos em estreia mundial, entre um total de 16 modelos em exposição. Incluem-se protótipos em fase intermédia de desenvolvimento, diversas motos eléctricas e híbridas, bicicletas eléctricas (eBikes) entre outros conceitos de mobilidade eléctrica.

MOTOROiD:Δ

O projecto MOTOROiD foi lançado com o objectivo de explorar novas possibilidades na relação entre humanos e máquinas. Em 2017 foi apresentado o primeiro protótipo MOTOROiD como prova de conceito, capaz de se manter equilibrado nas duas rodas autonomamente e interagir com o condutor de forma independente. Seguiu-se, em 2023, o MOTOROiD2, que demonstrou uma capacidade de resposta mútua entre condutor e máquina, numa dinâmica semelhante à de parceiros.

Este ano, o MOTOROiD:Δ introduz uma nova dimensão ao incorporar aprendizagem por reforço, permitindo-lhe evoluir e adaptar-se de forma autónoma.

O sistema é treinado em ambientes virtuais e aplica posteriormente as competências adquiridas no mundo real, recorrendo a técnicas Sim2Real. Ao

conferir à máquina um certo grau de tomada de decisão independente, o MOTOROiD:Δ representa mais um passo rumo a uma nova forma de relação, em que a máquina pode crescer lado a lado com o utilizador.

Entre as principais características do modelo destacam-se os movimentos optimizados e orgânicos, gerados através de aprendizagem baseada em inteligência artificial, e um exoesqueleto leve e resistente, concebido para suportar os impactos inerentes ao processo de tentativa e erro durante o treino.

Ao aventurar-se num território ainda pouco explorado – a mobilidade aliada à aprendizagem por



reforço aplicada ao controlo de movimento — o MOTOROiD:Δ propõe-se redefinir o universo dos veículos de duas rodas e abrir caminho para um futuro totalmente novo.

TRICERA proto

Este triciclo eléctrico de cockpit aberto propõe uma nova abordagem à condução. O TRICERA proto é um protótipo funcional que recorre a um sistema de direcção às três rodas (3WS), prometendo não só uma performance estimulante em curva como também uma sensação de condução inédita, cuja aprendizagem se torna, por si só, uma experiência envolvente.

Com foco na resposta rápida em curva e na ligação condutor-máquina a meio do trajecto, típica dos veículos com direcção às quatro rodas, o sistema de controlo de direcção foi afinado com base em estudos centrados no comportamento humano, com o objectivo de maximizar o prazer de condução e alcançar



um novo nível de simbiose entre condutor e máquina.

O TRICERA proto integra ainda um dispositivo de controlo sonoro *alive AD*, que ajusta e modula o som do motor eléctrico para intensificar a emoção e envolver ainda mais o condutor na experiência. Visualmente, a silhueta arqueada da estrutura central destaca a configuração de três rodas, enquanto o contraste entre o “espaço humano” e o “espaço funcional” confere ao exterior um design marcadamente inovador.

PROTO BEV

Este é um protótipo funcional concebido com base na ideia de proporcionar um tipo de diversão exclusivo dos veículos eléctricos com bateria de grande capacidade. Para potenciar essa experiência, foram privilegiadas a leveza e a compacidade, resultando numa moto supersport eléctrica fácil de utilizar, com uma nova personalidade e sensação de condução.

Combina a reconhecida estabilidade dinâmica da Yamaha, aperfeiçoada ao longo dos anos em modelos com motor de combustão interna, com a resposta



linear ao acelerador e a aceleração potente típica dos veículos eléctricos a bateria.

Adicionalmente, a interface homem-máquina foi desenvolvida com foco na condução em pista, integrando comandos simples e intuitivos posicionados ao alcance dos dedos, bem como um painel de instrumentos e um dispositivo sonoro que comunicam o estado da moto de forma visual e auditiva.

PROTO HEV

Este protótipo híbrido em série-paralelo (SPHEV) oferece o prazer singular de alternar livremente entre duas características de desempenho distintas: “Serenos” e “Vibrante”. O motor eléctrico e o motor de combustão interna estão integrados numa arquitectura eficiente, permitindo uma combinação versátil de modos de condução.

A moto pode revelar-se calma e silenciosa em ambiente urbano, e depois proporcionar uma performance potente e fiável em estrada aberta. Além disso, a tecnologia proprietária de gestão de potência e energia melhora a eficiência de combustível em mais de 35% (em modo WMTC2-2 - valor interno da marca), face a veículos da mesma categoria, aliando o prazer de condução a uma excelente performance ambiental.





PROTO PHEV

Este protótipo de investigação e desenvolvimento combina os atractivos dos motores de combustão interna com a tecnologia eléctrica, alargando as formas de usufruir das motos de grande cilindrada. Ao permitir a alternância entre modos de propulsão – motor térmico ou eléctrico – o PROTO PHEV pode operar em modo totalmente eléctrico ou híbrido, conforme as exigências da situação.

Conjuga uma elevada performance ambiental com o prazer bem estabelecido da condução desportiva, ligando o potencial ainda por explorar dos motores de combustão interna ao futuro da mobilidade.

H2 Buddy Porter Concept

Os motores a hidrogénio são uma das várias soluções em estudo para alcançar a neutralidade carbónica. Com o objectivo de, futuramente, introduzir motos com motor a hidrogénio na via pública, o conceito H2 Buddy Porter está a ser desenvolvido em parceria com a Toyota Motor Corporation, que

criou um novo depósito compacto de hidrogénio de alta pressão, adequado para motociclos e scooters, e certificado pelas entidades reguladoras competentes.

A Yamaha Motor assumiu a responsabilidade principal pelo desenvolvimento do motor a hidrogénio, do chassis e de outros componentes. Com o depósito cheio, o H2 Buddy Porter Concept apresenta uma autonomia medida superior a 100 km. O modelo foi concebido tendo em conta os diversos requisitos técnicos para circulação na via pública – com base na regulamentação vigente – e cumpre os padrões de emissões Euro 5, incluindo os limites para óxidos de azoto (NOx).

Y-00B: Base / Bricolage

A Y-00B: Base é um modelo conceptual de eBike de nova geração que permite aos utilizadores expressarem-se livremente. O quadro Dual Twin, esguio e minimalista, integra de forma harmoniosa uma bateria compacta e uma unidade motriz, conferindo-lhe um visual depurado. Com elevada capacidade de expansão e personalização, este modelo evolui com o utilizador, adaptando-se ao seu estilo de vida e sensibilidade, tornando-se num parceiro de confiança.

Inclui um conversor USB-PD que permite carregar dispositivos de forma prática, em qualquer ponto do percurso, enquanto o design fino da bateria amplia a liberdade de movimentos do condutor.

A Y-00B: Bricolage é uma versão personalizada da Y-00B: Base, criada para assinalar o 70.º aniversário da Yamaha Motor, prestando homenagem ao primeiro produto da marca: a YA-1 de 1955. Combina a estética clássica com tecnologia contemporânea, resultando num estilo retro distinto.

A Yamaha não anunciou datas de chegada ao mercado para nenhum destes modelos. //





A SCOOTER DESPORTIVA DA APRILIA



2.999€

+ DESPESAS DE LEGALIZAÇÃO

Campanha válida até 31.12.2025, para Aprilia SR GT 125 CBS. Imagem não contratual.
Limitada ao stock existente e disponível nos Concessionários aderentes.

apriliaportugal.pt





Polaris vende participação maioritária na Indian Motorcycle à Carolwood

A HISTÓRICA MARCA AMERICANA DE MOTOS INDIAN MOTORCYCLE GANHA INDEPENDÊNCIA COM A VENDA À EMPRESA CAROLWOOD LP, NUM NEGÓCIO QUE PERMITE À POLARIS FOCAR-SE NO SEU CRESCIMENTO PRINCIPAL.

A POLARIS INC., empresa americana sediada no Minnesota, anunciou uma mudança estrutural significativa no mercado do motociclismo, ao alienar a Indian Motorcycle para a transformar numa empresa independente. A Polaris está a vender uma participação maioritária da marca centenária à Carolwood LP, uma firma de private equity de Los Angeles conhecida por investir em empresas estabelecidas e com forte herança histórica.

A transação, que deverá ser concluída no início de 2026, representa um encaixe anual de cerca de 50 milhões de dólares em EBITDA ajustado para a Polaris. Embora a Indian Motorcycle tenha representado aproximadamente 7% da receita total da Polaris no ano passado (cerca de 478 milhões de dólares), a empresa manterá uma participação minoritária no novo negócio.

O CEO da Polaris, Mike Speetzen, afirmou que a separação vem beneficiar ambas as partes, permitindo-lhes "avançar mais rapidamente, oferecer inovação e aproveitar os respetivos pontos fortes". Para a Polaris, a medida "aguça o foco" nas áreas com maior potencial de crescimento, como os veículos off-road (ORV).

A Indian Motorcycle, que sob a alçada da Polaris se reergueu para se tornar um concorrente de peso da Harley-Davidson, tem agora os recursos e a rede global necessários para prosperar por conta própria, segundo

Speetzen.

A Carolwood LP, que assume agora as rédeas da Indian, descreve a marca à imprensa internacional como "icónica, construída sobre a herança americana, a arte e uma comunidade de motociclistas".

A empresa já nomeou Mike Kennedy para liderar a nova entidade. Kennedy traz mais de 30 anos de experiência na indústria, tendo anteriormente estado à frente da RumbleOn e Vance & Hines, além de ter trabalhado mais de duas décadas na Harley-Davidson.

Após a conclusão da venda, cerca de 900 funcionários farão a transição para a nova empresa. A Indian Motorcycle vai manter as suas equipas de engenharia, design e produção, incluindo as instalações de Spirit Lake (Iowa) e Monticello (Minnesota), bem como o seu centro de tecnologia e design em Burgdorf, Suíça.

Para os clientes e concessionários, o negócio deverá manter-se "como de costume", com vendas, serviço e peças a continuarem sem interrupções através da sua rede global.

Apesar da notícia, a Polaris reportou um forte desempenho no terceiro trimestre de 2025, esperando que as vendas fiquem no topo da sua previsão, impulsionadas pelo crescimento de dois dígitos nas vendas a retalho de veículos off-road. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

FORZA 350

**Saiba mais!
Contacte-nos.**



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada



215 865 685
lombasecurvas.com



TVS Motor chega a Portugal e Espanha representada pelo Grupo Multimoto

A TVS MOTOR, UM DOS MAIORES FABRICANTES MUNDIAIS DE MOTOS NA ATUALIDADE, ACABA DE CHEGAR TAMBÉM À PENÍNSULA IBÉRICA, SENDO O DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO O GRUPO MULTIMOTO.

ASSIM, com mais de 3,8 milhões de unidades vendidas e já uma marca centenária, a TVS, quarto maior fabricante mundial de motociclos, com uma vasta gama de modelos e a detentora da marca Norton, chega até nós através do Grupo Multimoto, como importador exclusivo em Portugal e Espanha.

A Multimoto, agora sob o controlo do Grupo Salvador Caetano está cada vez mais ativa, sendo que ainda há pouco tempo garantiu também a representação da marca Cyclone Motors em Portugal e Espanha.

A introdução da TVS marca o seu arranque, na Península Ibérica, com base em cinco momentos:

1. A apresentação oficial da marca e a sua primeira participação no salão internacional de motos EICMA 2025 de 6 a 9 de novembro, em Milão.

2. A implantação da rede de concessionários (vendas e após-venda), em Espanha, ainda em 2025.

3. Criação de uma rede de retalho para Portugal (vendas e após-venda), em 2026.

4. Estabelecimento de rede pós-venda na Península Ibérica, a par das redes de vendas.

5. Implementação de estratégia de comunicação e marketing ajustada às necessidades do mercado e do cliente europeu, com o objetivo de posicionar a TVS como uma marca de referência no seu segmento.

A TVS Motor Company, fundada em 1911 na Índia, ocupa a quarta posição mundial no ranking de fabricantes de motociclos, com cerca de 3,8 milhões de unidades vendidas em 2024 e um crescimento de 9,8% em 2025.

A marca conta com uma alargada gama de 12 modelos, entre motociclos e scooters com motorizações a combustão e elétricas.

Entre os seus modelos mais destacados estão a RTR 310 e a RR 310, que em breve estarão disponíveis no nosso mercado. //



THE LUXURY OF FREEDOM*

* O LUXO DA LIBERDADE



AK 550 Premium



A AK 550 Premium é uma maxiscooter de alta qualidade que oferece tecnologia, conforto e desempenho. Com um design elegante e moderno, este modelo é ideal para aqueles que procuram uma scooter poderosa, seja para curtas como para longas distâncias.

PRVP ~~11.990€~~
10.990€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e 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.

AK 550 PREMIUM - ELEGÂNCIA E PERFORMANCE!

Importador Multimoto

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

Recomendamos Lubrificantes moeve



Galfer reforça liderança e equipa nova Stark VARG SM com discos de travão de alto desempenho

A GALFER, ESPECIALISTA EM SISTEMAS DE TRAVAGEM DE ALTA PERFORMANCE, ANUNCIOU O FORNECIMENTO DOS SEUS DISCOS DE TRAVÃO PARA O NOVO MODELO STARK VARG SM, BEM COMO PARA OUTRAS MOTOS DA GAMA STARK.

A **GALFER**, líder global no desenvolvimento de sistemas de travagem, reforça a sua posição no mercado ao equipar a recém-chegada Stark VARG SM com os seus discos de travão. Este movimento estratégico sublinha o compromisso da Galfer com a inovação, ao associar-se a uma moto conhecida pelo seu design vanguardista e tecnologia elétrica.

A Stark VARG SM foi projetada para oferecer uma experiência de condução única, tanto em estrada como fora dela, e a travagem é um elemento crucial para explorar o seu potencial máximo. É neste contexto que os discos Galfer assumem um papel vital: garantir uma travagem precisa, consistente e segura em qualquer cenário.

Graças à sua excecional capacidade de dissipação de calor e modulação precisa, os discos Galfer fornecem controlo total e resposta imediata. Estas qualidades são essenciais para otimizar o desempenho e a estabilidade em manobras rápidas e curvas exigentes, inspirando

confiança mesmo sob condições mais extremas.

Cada componente foi meticulosamente concebido para maximizar a performance:

- Materiais de construção: são fabricados em aço inoxidável temperado e liga de alumínio 6082 T6;
- Design flutuante: o disco é do tipo flutuante com um núcleo de alumínio, o que permite reduzir o peso (P = 1,23 kg) e melhorar o manuseamento da roda dianteira;
- SuperMotard e direcional: a superfície de travagem apresenta um design direcional com uma estética SuperMotard distintiva, otimizando a área de contacto e maximizando a eficiência das pastilhas.

A colaboração entre a Galfer e a Stark estende-se a outros modelos, como a VARG EX e a MX1.1, solidificando uma parceria baseada na qualidade, inovação e segurança. Com esta colaboração, a Galfer reafirma o seu papel como parceiro tecnológico de confiança para motociclos que exigem o máximo de precisão e confiança em cada travagem. //

MOTOXPERT assume a importação exclusiva da histórica FANTIC em Portugal

A DISTRIBUIDORA PORTUGUESA MOTOXPERT TORNOU-SE NA NOVA REPRESENTANTE OFICIAL DA FANTIC MOTOR, TRAZENDO A GAMA COMPLETA DE ENDURO, MOTOCROSS E ESTRADA DA MARCA ITALIANA, NUMA PARCERIA ASSINADA EM SETEMBRO.

A **FANTIC** Motor, uma marca italiana com forte legado na competição e reconhecida pela sua engenharia premium, tem um novo importador exclusivo em Portugal. A MOTOXPERT anunciou oficialmente que assumiu a representação da marca, num acordo que visa impulsionar a presença da FANTIC no mercado nacional.

A parceria, firmada em setembro de 2025, combina a tradição e a inovação tecnológica da FANTIC com a experiência de distribuição e o suporte técnico da MOTOXPERT, consolidando uma oferta diversificada para os motociclistas portugueses. "Este acordo reforça a nossa presença no mercado, com uma marca de qualidade comprovada e um espírito de performance que os motociclistas portugueses procuram. A FANTIC é uma marca que alia tradição à inovação

e estamos muito entusiasmados com o futuro desta parceria", afirmaram os fundadores da MOTOXPERT, em nota enviada à imprensa.

A gama FANTIC que será distribuída em Portugal inclui modelos com a mais recente homologação Euro 5+, abrangendo os segmentos de enduro, motocross e estrada, garantindo opções tanto para a competição como para o lazer.

Como parte do acordo de representação exclusiva, a MOTOXPERT será responsável pela criação de uma rede de concessionários oficiais FANTIC no país, assegurando assim a proximidade, a assistência técnica especializada e a disponibilidade de peças originais para todos os clientes.

Para mais informações entre em contacto com o importador nacional, a Motoxpert.//





Está DE VOLTA!

Uma moto icónica, encantadora e também altamente tecnológica, mas fácil de conduzir, é a promessa da Ducati, para esta nova Monster

A Ducati orgulha-se de apresentar a quinta geração da Monster, uma moto que escreveu um capítulo muito importante na história do motociclismo e da marca. Quando fez a sua estreia, no Motor Show de Colónia, em 1992, a Monster mudou o conceito das naked bikes desportivas, dando origem a um segmento completamente novo.

A primeira Monster nasceu de uma fórmula engenhosa na sua simplicidade: "tudo o que precisas, nada mais". Com um quadro derivado das Superbike e o melhor motor para utilização em estrada, a Monster de 1992 combinou carácter e performance, conquistando de imediato o coração de inúmeros motociclistas.

Em mais de trinta anos de evolução, a Monster conseguiu renovar-se sem nunca perder a sua identidade. Dos motores de duas válvulas 900, 600 e 750 às versões mais recentes Desmoquattro e Testastretta, cada geração trouxe inovações técnicas e estilísticas, mantendo a alma original intacta, e foi criando uma comunidade global de entusiastas, os Monsteristi, que prezam o seu espírito e celebram a sua história.

Agora, com este modelo do ano de 2026, baseado no novo motor V2, a marca de Borgo Panigale está a escrever um novo capítulo nesta história.

A nova Monster, redesenhada de raiz, combina leveza e tecnologia com uma estética inconfundível, reinterpretando o estilo da primeira Monster

numa tónica moderna. Mais estilizada, desportiva e compacta, a nova Monster cativa ao reavivar as características estilísticas que sempre distinguiram a naked bike por excelência: o farol emoldurado pelos "ombros" do depósito, o banco único para piloto e passageiro e a traseira curta e leve.

O depósito em forma de "dorso de um bisonte", que sempre foi uma característica distintiva da moto Monster, foi redesenhado para manter a silhueta estreita da moto, restaurando o ar musculado típico, e incorporando as entradas de ar dianteiras introduzidas com a segunda geração.

O farol é agora totalmente em LED, com um visual robótico e moderno que relembra vários elementos estilísticos da gama da Ducati. A forma de duplo 'C' é, de facto, a assinatura ótica que une as motos naked da Ducati, tornadas ainda mais distintivas nesta pelos dois 'cortes' laterais que lembram a frente da Panigale V4.

A tampa dos painéis laterais liga-se ao banco, que é mais estreito e 5 mm mais baixo (815 mm no total) para facilitar a colocação dos pés no chão e desviar o ar quente do radiador para longe dos ocupante, melhorando o conforto térmico. Na parte inferior da tampa lateral, o escudo da Ducati é ladeado pelas coordenadas da histórica fábrica de Borgo Panigale.

O novo motor bicilíndrico em "V" é o motor perfeito para a Monster que sempre teve no V-twin uma unidade motriz, nobre caracterizada por ser estreita, pela distribuição ideal de peso e vibrações reduzidas graças a um equilíbrio primário perfeito.





O Ducati V2 é leve (tem menos 5,9 kg que o Testastretta Evoluzione anterior) e desenvolve alta performance, graças à distribuição variável (Intake Variable Timing). O sistema de distribuição de temporização variável IVT permite que o motor da Monster combine suavidade em baixas rotações, vigor em médias rotações e potência em altas rotações (111 cavalos de potência às 9.000 rpm, 110,7 HP/81,4 kW para a versão dos EUA), entregando mais de 80% do seu binário máximo entre as 4.000 e as 10.000 rpm.

Graças a esta entrega de potência responsiva, uma característica tradicional da Monster, e a uma gestão eletrónica abrangente e sofisticada, o novo V2 entrega a sua performance de forma segura e sem nunca ser demasiado exigente para o condutor.

Também garante custos de utilização muito baixos, com um intervalo de manutenção de 45.000 quilómetros para verificações de folga de válvulas, sendo uma referência absoluta para a sua classe.

O novo motor Ducati V2 é elemento estruturante do quadro. Este último baseia-se numa estrutura monocoque e num duplo braço oscilante inspirado no braço oscilante oco da Ducati da Panigale V4. O subquadro traseiro é composto por um elemento fabricado em tecno polímero em treliça. Esta solução

técnica, combinada com o motor, contribui para tornar a nova Monster ainda mais leve do que o, já de si leve, modelo anterior (com menos 4 quilos, para um peso total de 175 kg com o depósito vazio) e, portanto, revelando-se ágil e fácil de guiar em todas as situações.

A forquilha invertida de 43 mm e o monoamortecedor traseiro, ambos da Showa, foram especificamente calibrados para otimizar o conforto em utilização diária e o carácter desportivo em condução mista.

O sistema de travagem da Brembo baseia-se em discos dianteiros duplos de 320 mm, com pinças de instalação radial M4.32 e pastilhas dedicadas, desenvolvidas especificamente para oferecer uma mordida inicial mais suave combinada com uma elevada potência de travagem.

Os pneus Diablo Rosso IV, nas medidas 120/70 e 180/55, são os topos de gama da Pirelli para utilização em estrada, oferecendo aderência e segurança.

O condutor senta-se agora num assento mais baixo (815 mm, altura que pode ser reduzida para 775 mm adotando um assento baixo disponível como acessório e uma suspensão rebaixada) que é mais estreito do que o modelo anterior, tornando mais fácil colocar os



pés no chão.

O guiador mais alto e movido para a frente aumenta a sensação de controlo em condução desportiva e, ao mesmo tempo, define uma posição de condução confortável quando o ritmo fica mais relaxado. Os painéis laterais com superfície de aderência apoiam o condutor ao travar e ao curvar, ao mesmo tempo que se tornam um elemento estilístico que celebra a história da Monster através do escudo da Ducati orgulhosamente exibido na parte inferior.

A nova Monster pode mudar a sua alma com o toque de um botão, graças a quatro Modos de Condução especificamente concebidos para simplificar e melhorar a condução em todas as situações, confiando na segurança de um pacote eletrónico que inclui DTC (Ducati Traction Control), DWC (Ducati Wheelie Control), EBC (Engine Brake Control) e ABS em curva.

Os condutores menos experientes e aqueles que gostam de andar com a Monster em cidade sentirão ser mais fácil e rápido familiarizarem-se com a moto graças aos modos de condução Road e Urban.

Tudo isto é facilmente gerido através dos novos controlos de joystick em forma de pétala e do ecrã TFT de 5", preparado para a navegação ponto a ponto e para o Ducati Multimedia System. O painel

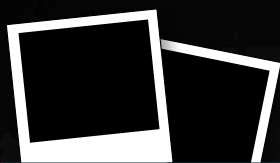
de instrumentos tem modo duplo (dia e noite) e o ecrã, baseado no modo de informação Road e Road Pro, permite ao condutor concentrar-se na condução, otimizando a visibilidade das informações mais relevantes em cada contexto.

Para satisfazer aqueles que querem tornar a Monster ainda mais sua, a Ducati Performance oferece uma ampla gama de acessórios para melhorar a sua estética, como detalhes em fibra de carbono, peças de alumínio e um assento desportivo com cobertura em Alcantara.

Os entusiastas mais desportivos também vão apreciar os silenciadores homologados com cobertura em titânio e tampas da extremidade em carbono, desenvolvidos em colaboração com a Termignoni*, que reduzem o peso (-0,2 kg) e aumentam inequivocamente a garra da Monster.

A nova Monster vai chegar aos concessionários europeus em Fevereiro de 2026, em ambas as decorações (Ducati Red e Iceberg White) e em ambas as versões, Monster e Monster+, esta última com cobertura para o assento do passageiro. Ambas estarão disponíveis na versão de 35 kW, para todos os motociclistas detentores da carta A2.

Ainda não existe informação sobre preços. //



» Galeria de fotos aqui



Globetrotter

COM NOVOS ARGUMENTOS

Na última edição da Ducati World Première o fabricante de Borgo Panigale apresentou a nova Multistrada V4 Rally que, na sua versão de 2026, é ainda mais exploradora do que antes.

A Ducati Multistrada V4 Rally afigura-se como a companheira ideal para todos os viajantes, incluindo os de longa distância, graças ao depósito de combustível de 30 litros e à suspensão Adaptive DSS EVO com um curso maior, que proporciona elevado nível de conforto ao condutor e ao passageiro que lhe confere uma grande capacidade para enfrentar qualquer terreno.

Desde o seu lançamento em 2023 a Rally provou ser uma companheira de aventura imparável, capaz de conquistar lugares inexplorados, alcançando-os com o máximo conforto.

Fazendo jus ao seu nome, a Multistrada V4 Rally é uma moto que melhora ainda mais a sua capacidade de enfrentar qualquer estrada, especialmente as não pavimentadas. No modelo de 2026, a suspensão semiativa com curso longo (200mm) é gerida por um sistema evoluído, o Adaptive DSS (Ducati Skyhook Suspension) EVO, com a introdução de novas funções capazes de elevar a fasquia do conforto e a eficácia na tração.

A função de suspensão autonivelante, que garante uma configuração constante independentemente da carga referente ao condutor, passageiro e bagagem, mantendo as características dinâmicas do veículo.

No entanto, o condutor pode agora ajustar a resposta da suspensão mesmo em movimento,

independentemente do Modo de Condução selecionado, para um maior conforto durante uma condução descontraída, ou com mais apoio e feedback ao enfrentar as curvas de uma estrada de montanha.

Já o algoritmo DVO (Ducati Vehicle Observer), permite analisar com mais precisão a posição da moto no espaço e a sua massa total, conforme a informação de 70 sensores que complementam os dados fornecidos pela plataforma de medição inercial. O DVO, desenvolvido pela Ducati Corse em MotoGP, refina as estratégias ABS Cornering e o Ducati Wheelie Control (DWC).

Além disso, o Sistema Eletrónico de Travagem Combinada, modula a ação dos travões dianteiro e traseiro para garantir sempre o desempenho ideal, agora também baseado na carga. Além da estratégia dianteira-traseira, que gere o travão traseiro mesmo quando apenas a manete do travão dianteiro é premida, a moto agora monta uma estratégia de trás para frente, que também ativa o travão dianteiro quando apenas o pedal de travão traseiro é acionado.

MELHORIAS AO NÍVEL DE SEGURANÇA E TECNOLOGIA

Na V4 Rally de 2026 o conjunto de radares introduzido com o primeiro modelo V4 de 2021 é complementado pela função Forward Collision Warning (FCW), que alerta o piloto de possíveis



APRESENTAÇÃO *DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY*

colisões com um veículo à frente com um pop-up no painel de instrumentos. Este é um painel de instrumentos TFT a cores, de 6,5 polegadas e foi atualizado no seu interface de utilizador.

O sistema mantém naturalmente a funcionalidade de navegação por mapas, graças à aplicação Ducati Connect, que também suporta a utilização do telemóvel para atender chamadas ou ouvir música quando se utiliza um capacete equipado com um sistema de intercomunicador. Está disponível um novo interface, mais intuitivo, para selecionar o nível de aquecimento dos punhos e do assento.

Para 2026 também oferece ao condutor uma visibilidade melhorada durante a condução noturna, com as Ducati Cornering Lights, que são mais eficazes na iluminação da estrada quando inclinada, e um conjunto de faróis otimizado para reduzir o cone de sombra à frente da roda dianteira.

Além disso, a nova função Coming Home permite-lhe deixar os mínimos ligados durante alguns segundos depois de desligar a ignição, facilitando a abertura da porta da garagem, quando regressa a casa no escuro.

É também mais fácil de guiar quando se manobra num arranque e a baixas velocidades, graças à

introdução do Automatic Lowering Device, agora equipado com uma estratégia diferenciada para condução em estrada e fora de estrada.

A moto "baixa" rápida e automaticamente quando as velocidades descem abaixo dos 10 km/h. Quando o condutor acelera, ultrapassando os 50 km/h em estrada ou os 20 km/h fora de estrada, a moto regressa automaticamente à sua altura normal. Conforto superior para condutor e passageiro

Esta é a moto ideal para circular acompanhado e foi desenhada para maximizar o conforto tanto para o condutor como para o passageiro. Em comparação com a Multistrada V4 standard, o vidro pára-brisas é 40 mm mais largo e 20 mm mais alto, oferecendo uma maior proteção.

A posição dos suportes das malas laterais foi projetada para permitir um espaço mais amplo para as pernas do passageiro, que também desfruta de maior apoio e uma sensação de robustez superior do top case, graças a um novo suporte fundido.

Além disso, graças à disponibilidade de diferentes alturas de assento para piloto e passageiro e um kit de suspensão rebaixado, a V4 Rally pode ser personalizada para se adequar a qualquer configuração de condução a dois.





Também para tornar mais simples a carga e descarga das malas laterais e facilitar qualquer manutenção em viagens longas mais longe de casa, o descanso central foi modificado no seu design para auxiliar ainda mais a elevação da moto e vem montado de série. Da mesma forma, para aumentar ainda mais o conforto, os punhos aquecidos são agora também de série e ajustáveis em cinco níveis de temperatura. Motor

O coração da V4 Granturismo é um motor de 1.158 cc, entrega 170 cv às 10.750 rpm e 121 Nm às 8.750 rpm, com uma curva de binário particularmente linear para garantir uma resposta suave e progressiva em todas as rotações do motor.

O desempenho deste motor, combinado com o seu peso total de apenas 66,7 kg, permite ao V4 Granturismo confirmar a sua posição de destaque na sua categoria em termos de potência e leveza.

Por outro lado, o V4 apresenta uma estratégia de desativação dos cilindros anteriores, que mantém o banco de cilindros traseiro desativado depois de uma paragem e a baixas rotações, beneficiando o consumo de combustível e as emissões.

É também assistido pelo novo Ducati Quick Shift (DQS) 2.0, que utiliza uma estratégia baseada exclusivamente no sensor de posição angular do pedal de mudanças, oferecendo ao condutor uma sensação mais direta e com menor curso.

Em termos de ciclística, a Multistrada V4 Rally mantém o quadro monocoque de alumínio leve e compacto, com um duplo braço oscilante em alumínio fundido montado num pivô reposicionado numa posição mais alta.

Deste modo, aumenta o efeito anti-afundamento da suspensão para uma condução mais precisa e eficaz, mesmo com a moto totalmente carregada. Para o mesmo efeito, o sistema de travagem foi atualizado com um disco de travão traseiro maior,

agora com 280 mm.

Além disso, a V4 Rally é oferecida exclusivamente com jantes raiadas leves para pneus sem câmara de ar e estão equipadas de série com um sensor TPMS, que mostra a pressão dos pneus no painel de instrumentos.

DISPONIBILIDADE, VERSÕES E CORES

As primeiras entregas da Multistrada V4 Rally 2026 começam na Europa em novembro de 2025, seguidas pelas entregas nos Estados Unidos em dezembro de 2025 e no Japão e Austrália estão previstas para janeiro de 2026.

Vão existir três versões de equipamento diferentes:

- Radar: equipada com Adaptive Cruise Control, Blind Spot Detection e Forward Collision Warning;
- Adventure Travel & Radar: que adiciona as malas laterais de alumínio e bancos aquecidos para condutor e passageiro;
- Full Adventure: que completa este pack com um silenciador Akrapovic homologado para a estrada e um guarda-lamas frontal em fibra de carbono.

A Ducati Multistrada V4 Rally 2026 vai ainda estar disponível em dois esquemas de cores: Ducati Red/Brushed Aluminium com jantes de raios pretas e Jade Green/Brushed Aluminium com jantes de raios douradas, ambas com o depósito de combustível de alumínio escovado.

Destaque ainda para os intervalos de manutenção, com mudanças de óleo a cada 15.000 km ou 24 meses e afinação das válvulas somente a cada 60.000 km.

Acompanham-na uma garantia de 4 anos e os programas 4EVER Ducati e Assistência em Viagem, apoiados por uma rede de mais de 800 concessionários oficiais Ducati, em 90 países em todo o mundo. //



» Galeria de fotos aqui



Retro MODERNA

Um modelo novo de elevado desempenho, mas com inspiração retro e personalidade própria, a CB1000F está equipada com um motor derivado da Fireblade e muito charme.

A designação CB tem uma história de 65 anos, que remonta à CB92 Benly de 1959. Lançada no mesmo ano em que a Honda começou a competir no TT da Ilha de Man, a Benly era a moto "superdesportiva" da marca: tinha um estilo simples, ergonomia altamente desportiva, motor potente com sonoridade fantástica e capacidade de manobra de alta precisão.

Por isso o design da CB1000F concentra-se no essencial, com traços bem vinculados que fluem do depósito, passando pelas tampas laterais e pelo assento, até à carenagem traseira. O nostálgico farol redondo é ladeado por duas bem visíveis buzinas e os gráficos arrojados do depósito e das tampas laterais são inspirados na moto com que Freddie Spencer alinhou nas provas AMA.

Baseada na aclamada plataforma CB1000 Hornet, o seu motor de quatro cilindros em linha, derivado da CBR1000RR Fireblade de 2017, foi completamente reajustado, com a potência descendo na gama de rotação, pelo que o valor máximo de 122cv é agora atingido às 9000 rpm, com um binário de 103 Nm a chegar às 8000 rpm (na Hornet são 156cv às 11000 rpm e 104 Nm às 9000 rpm), dando mais impulso a baixa e média rotação,

Para tal, a admissão foi completamente revista, com o comprimento dos funis de admissão aumentado em 50 mm, passando agora para 140 mm, com um diâmetro mínimo de 36 mm (que antes era de 42 mm). Os diâmetros da entrada dos funis variam: 40 mm para o par direito e 50 mm para o esquerdo, o que provoca um som de admissão "pulsante" à medida que se roda o acelerador.

A transmissão também foi revista. A primeira e a segunda relações são mais curtas, melhorando as respostas e as acelerações a baixa velocidade. As outras são mais altas, para uma condução mais descontraída a rotação mais baixa durante uma condução a velocidade de cruzeiro.

Por exemplo, a 100 km/h em sexta, o motor apresenta um regime de apenas 4000 rpm, em comparação com as 4300 rpm registadas na Hornet à mesma velocidade. A embraiagem assistida e deslizante oferece uma manete de accionamento muito leve, reduzindo a fadiga e controlando os "ressaltos" da roda traseira nas reduções mais bruscas e rápidas.

Em termos de consumos, a Honda anuncia uns eficientes 5,96 L/100 km (17,86 km/L) e o depósito tem capacidade para 16 litros de combustível, oferecendo uma autonomia potencial de 280 km. »



APRESENTAÇÃO *HONDA CB1000F 2026*

A forquilha invertida Showa SFF-BP de 41 mm e o amortecedor traseiro do tipo Pro-Link proporcionam uma condução de alta qualidade, graças a um subquadro longo que aumenta o conforto tanto para o condutor como para o passageiro.

A suspensão conta com uma forquilha invertida Showa SFF-BP de 41 mm à frente e um amortecedor traseiro Showa atrás, ajustáveis e de elevada qualidade, com configurações personalizadas; atrás há um sistema Pro-Link e tudo isto oferece uma condução suave em todas as condições.

A travagem é assegurada por pinças de travão dianteiras radiais de quatro êmbolos, que trabalham em discos flutuantes de 310 mm e as jantes de alumínio fundido montam pneus 120/70-ZR17 e 180/55-ZR17 na frente e atrás.

Uma unidade de medição de inércia (IMU) de seis eixos está agora no centro do controlo da condução. Além de monitorizar o ABS em curva, controla também o acelerador eletrónico (TBW) que oferece três modos de condução predefinidos com combinações já definidas de potência, efeito travão-

motor, controlo anticavalinho e sistema de tração variável (o famoso HSTC); as opções USER deixam o utilizador escolher as suas próprias definições destes parâmetros.

O cockpit exibe um ecrã TFT de cinco polegadas que oferece uma utilização intuitiva com grande nitidez, mesmo debaixo de luz intensa e brilhante, para além de conectividade com smartphones: basta que o smartphone tenha a aplicação Honda RoadSync instalada. Tudo é controlado através do novo bloco de comando instalado no guiador esquerdo. Como complemento o sistema Honda Smart Key opera a ignição.

As jantes de 5 raios (originalmente inspiradas no protótipo da CBR1000RR-R Fireblade) são fundidas em alumínio de baixo peso, que calçam pneus de dimensões 120/70-ZR17 na frente e 180/55-ZR17 atrás.

Existem três opções de cores, todas evocativas: Prata Metalizado Wolf com Faixas Azuis, Prata Metalizado Wolf com Faixas Cinzentas e Preto Graphite.



Há toda uma gama de acessórios originais Honda para a CB1000F, que melhoram o estilo, a performance, o conforto e a funcionalidade. Por conveniência, os acessórios vão estar disponíveis em três packs selecionados:

PACK SPORTS

Este pack inclui uma carenagem para o farol pintada à cor da moto, disponível em preto e vermelho ou prata, uma tampa de enchimento de óleo, um jogo de autocolantes laterais para o depósito - para melhorar a aparência da moto -, uma grelha para o radiador e uma proteção para o motor - para proteção adicional -, para além de um sistema Quickshifter para mudanças suaves tanto para cima como para baixo - para melhorar a performance.

PACK COMFORT

Este pack inclui um banco Comfort concebido para aumentar o conforto nas viagens mais longas, uma proteção para o depósito que protege o acabamento e punhos aquecidos ajustáveis em cinco níveis.

PACK TRAVEL

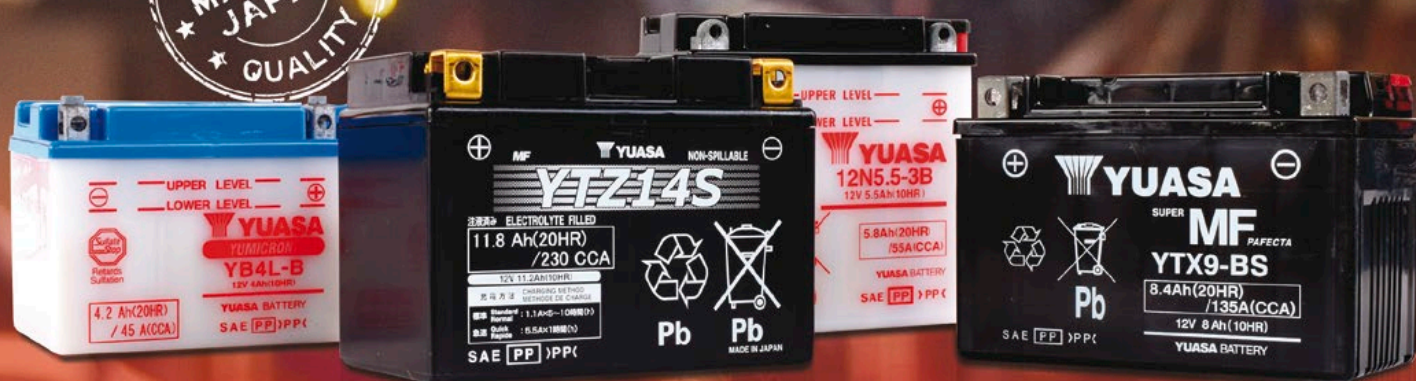
Este pack foi concebido para aumentar a funcionalidade nas maiores distâncias e inclui malas laterais macias de 14 litros (à esquerda) e de 10 litros (à direita), para além de um saco de depósito com 3 litros.

Adicionalmente, há uma ampla gama de opções disponíveis individualmente. Fique a conhecê-las no concessionário Honda mais perto de si. //



YUASA BATTERY

by GS YUASA



Distribuidor Oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

APRESENTAÇÃO KAWASAKI KLE 500



» Galeria de fotos aqui



Em modo RALLY

A KLE 500 está de volta, três décadas depois, e mais do que um regresso, este é o renascimento de uma lenda: com design rally, quadro em treliça leve e robusto, e um motor de 451 cc refrigerado a água com embraiagem assistida e deslizante, a KLE 500 pretende redefinir o conceito de aventura sobre duas rodas.

Com traços inspirados nos modelos KX, como as laterais alongadas e o depósito esguio de 16 litros, concebidos para oferecer um encaixe perfeito do condutor na moto, a KLE 500 garante total liberdade de movimentos.

O design é complementado por um moderno sistema de iluminação integral em LED (disponível na Versão SE), que reforça a sua estética contemporânea e aventureira. O olhar é naturalmente atraído pelo pára-brisas elevado, ajustável em três posições, que além de transmitir uma presença sólida e robusta, oferece excelente proteção ao condutor.

Em termos de conforto, a KLE 500 distingue-se pela possibilidade de escolher entre quatro combinações de assento, proporcionadas pelos acessórios originais ERGO-FIT. Tanto em pé como sentado, a posição de condução mantém-se natural e intuitiva. Em ambiente citadino, destaca-se pela sua versatilidade e conforto, tornando-se ainda mais prática com o sistema de malas opcional, um acessório que acrescenta funcionalidade e um toque verdadeiramente diferenciador.

Este novo modelo vem equipado com roda dianteira de 21" e traseira de 17", a suspensão é composta por uma forquilha invertida KYB e o novo sistema Uni-Trak na traseira permite um excelente controlo do amortecedor e uma redução significativa do impacto em qualquer terreno.

Os travões de disco dianteiro e traseiro prometem grande poder de travagem, enquanto o ABS pode ser desligado, tornando a moto perfeita para qualquer

tipo de utilização, seja em estrada ou off-road.

Para quem procura ainda mais exclusividade, a versão SE da KLE 500 vem equipada com indicadores de mudança de direção em LED, painel TFT a cores e um pacote completo de equipamentos que inclui pára-brisas de maiores dimensões, protetores de punhos e uma ampla proteção inferior (skid plate), ideal para as rotas mais desafiantes.

Tanto o painel TFT da versão SE como o LCD do modelo base permitem conectividade com smartphone, através da aplicação exclusiva Rideology da Kawasaki. Através dele, o utilizador pode aceder a funcionalidades como registo de rotas e navegação, entre outras.

Como em todos os modelos Kawasaki, a KLE 500 conta com uma ampla linha de acessórios originais, incluindo Top Case, malas laterais, suporte traseiro, punhos aquecidos, entrada USB-C, protetor de motor, faróis de nevoeiro em LED, descanso central, proteção de radiador e suporte para GPS.

Para os entusiastas que procuram ainda mais desempenho, a marca disponibiliza um escape Akrapovič em titânio com proteção térmica em fibra de carbono. Para agradar a uma ampla variedade de motociclistas, este modelo é ainda compatível com carta A2.

A Kawasaki KLE500 vai estar disponível apenas na cor Metallic Carbon Gray / Ebony A Kawasaki KLE500 SE vai estar disponível nas seguintes cores: Pearl Blizzard White Pearl Storm Gray Metallic Bluish Green

Ainda não foi revelada a disponibilidade nem o preço para o nosso país. Para mais informações visite um concessionário Kawasaki. //





» Galeria de fotos aqui



Estética E TECNOLOGIA

A Benelli estreia-se no segmento das motos custom de grande atitude com a Leoncino Bobber 400, um modelo que combina o ADN clássico da marca com a potência crua de um novo motor V-Twin. Já está em Portugal, prometendo dominar tanto as retas como o asfalto citadino.

A Benelli alarga a sua famosa família Leoncino com um modelo que não passa despercebido: a Leoncino Bobber 400. Concebida no Centro Stile italiano, esta "power cruiser" é a aposta da marca num território inexplorado, unindo a estética custom à engenharia moderna.

Mais do que uma moto, a Leoncino Bobber 400 é uma declaração de estilo. O seu visual agressivo, mas equilibrado, é marcado pela traseira curta, pneus de perfil alto e um escape duplo. O elemento central, literalmente à vista de todos, é o novo motor V-Twin de 60°, cujo filtro de ar é apresentado como uma peça de design sob uma tampa transparente.

Ao colocar as mãos no guiador largo, o piloto é recebido por uma posição de condução típica cruiser, com os pés avançados, prometendo conforto e controlo. O quadro é complementado por um farol dianteiro com a assinatura LED da Leoncino, agora mais alongado, e um display digital circular que mantém a informação essencial à vista.

A experiência é alimentada pelo inédito motor V-Twin de 400 cc, que debita 34 cavalos de

potência e 35 Nm de binário. A ciclística, crucial numa bobber, assenta num garfo invertido na dianteira e dois amortecedores atrás, prometendo estabilidade e resposta. As rodas de 16 polegadas, com pneus robustos (130/90 à frente e 150/80 atrás), solidificam a postura dominante da moto.

Para garantir segurança em todas as condições, a Bobber 400 integra um sistema de controlo de tração (TCS), que pode ser desligado com um botão no guiador para quem prefere um domínio mais puro sobre a máquina. A transmissão final por correia é outro trunfo, assegurando uma condução mais suave e com menos necessidade de manutenção.

A secção traseira, em metal, apresenta um design limpo, com luzes integradas nos indicadores e um assento de passageiro removível, sublinhando o carácter personalizável do modelo.

A nova Benelli Leoncino Bobber 400 já se encontra disponível na rede de concessionários nacionais, com um Preço de Venda Recomendado ao Público (PRVP) de 5.990 euros (IVA incluído, acrescendo despesas de documentação, ISV e IUC), nas cores cinza e preto.

Para mais informações consulte um concessionário Benelli. //





Fogo CRUZADO

O mais recente modelo da Brixton, com motor de 48 cv, aposta na versatilidade e na tecnologia ajustável para oferecer uma moto robusta e confortável para a cidade e para o off-road ligeiro.

A Brixton, marca austríaca sob a alçada do KSR Group, tem vindo a afirmar-se fortemente no mercado europeu com modelos de estilo retro-moderno, mecânica fiável e preços competitivos. Em Portugal, o segmento A2 continua a crescer, e a Crossfire 500 STORR posiciona-se como uma das propostas mais equilibradas e completas para quem procura uma moto polivalente, moderna e cheia de personalidade.

Apresentada oficialmente a 30 de setembro, esta nova soft adventure chega aos concessionários nacionais este mês, prometendo equilibrar a praticabilidade diária com a vocação para a grande viagem. Com um motor bicilíndrico de 486 cc que entrega 48 cavalos de potência e 43 Nm de binário, a STORR encaixa-se nas exigências dos condutores do segmento A2. O seu lançamento visa capturar um público que procura versatilidade, sem abdicar do estilo moderno e de uma base tecnológica sólida.

O nome e o design da STORR buscam inspiração nas imponentes formações rochosas "The Storr", na ilha escocesa de Skye. Este conceito traduz-se numa moto que combina robustez e detalhe, com linhas modernas e uma iluminação distintiva que a diferencia dentro da gama Brixton.

No que toca à condução, a STORR aposta na segurança e na capacidade de adaptação a diferentes tipos de piso. Das suas características técnicas destacam-se:

- Suspensão de nível superior: Equipada com forquilha invertida totalmente ajustável e amortecedor traseiro também ajustável, a moto garante que o conforto e o desempenho são mantidos, tanto no asfalto degradado como no cascalho;

- Segurança adaptativa: Inclui ABS de canal duplo e, crucialmente para os exploradores, permite a desativação do ABS na roda traseira com um simples toque num botão, oferecendo maior controlo em condições off-road. O controlo de tração também pode ser desativado;

- Configuração mista de rodas: A combinação de roda de 19 polegadas à frente e 17 polegadas atrás, equipada de série com pneus Pirelli STR, sublinha a sua vocação para o asfalto e a incursão em gravilha;

- Conforto e Informação: O modelo conta ainda com um grande painel de instrumentos digital, iluminação LED completa, proteções para as mãos e uma porta USB para maior conveniência em viagem.

Michael Kirschenhofer, CEO do KSR Group, fabricante da Brixton, realça, em nota enviada à imprensa, a proposta de valor do modelo: "Quase nenhum outro modelo nesta classe oferece uma relação qualidade/preço comparável". A posição ergonómica do assento e o conjunto de segurança ajustável prometem fazer da Crossfire 500 STORR uma companheira fiável para o quotidiano e para aquelas escapadelas mais ambiciosas fora de estrada.

Para mais informações sobre a nova STORR pode contactar o importador oficial da marca para Portugal, a Motoxpert. //





Supermoto REVOLUCIONÁRIA



Depois de apresentar a moto de motocross eléctrica mais rápida do mundo, a marca hispano-sueca dá agora o salto para a estrada com a SM, uma supermoto eléctrica que inaugura um novo capítulo no motociclismo e na história da marca.

A Stark Future continua a surpreender os motociclistas. O modelo Varg revolucionou a marca, e a mobilidade eléctrica, de uma forma que poucos julgavam possível. Consolidou a posição da Stark como um dos raros fabricantes de veículos eléctricos rentáveis, e tudo indica que o futuro pode vir a ser ainda mais brilhante, pois a marca descreve esta nova SM como “a supermoto eléctrica mais avançada do mundo”.

Com apenas 124,5 kg e uns impressionantes 80 cv de potência, a SM atinge uma relação peso-potência de 0,479 kW/kg, a mais elevada entre todas as supermotos de produção. Na prática, esta combinação traduz-se numa performance verdadeiramente intimidante.

O motor, revestido a fibra de carbono e com inversor integrado, debita uns brutais 914 Nm de binário, garantindo uma resposta ao acelerador precisa, incisiva e capaz de levantar a roda dianteira com facilidade.

A entrega de potência, o travão motor e a regeneração podem ser personalizados ao estilo de cada condutor e ao ambiente de condução, tudo através do ecrã à prova de água e de choque Arkenstone, baseado no sistema operativo Android que se carrega sem fios quando instalado na moto.

A Stark afirma que este modelo apresenta o cockpit mais limpo da sua gama, graças à cablagem interna, ao comutador maquinado em alumínio e ao próprio ecrã Arkenstone, que também permite aceder à navegação, modos de condução (commuter, stunt e track weapon) e análise de dados. Inclui ainda o modo Crawl para manobras em marcha-atrás em espaços apertados, e um travão de mão opcional no guiador, ideal para acrobacias.

A moto é alimentada por uma bateria de 7,2 kWh em estrutura de favo de magnésio, que também funciona como elemento estrutural, reforçando a rigidez do quadro. A autonomia anunciada é de 183 km em ambiente urbano, 118 km em percursos suburbanos e cerca de 81 km em condições WMTC.

O tempo de carregamento até 100% ronda as duas horas com um carregador portátil de 3,3 kW, suficientemente leve para caber numa mochila e compatível com tomadas domésticas ou carregadores AC de automóvel.

A base estrutural assenta num quadro em aço de alta resistência e num subquadro em alumínio forjado. As mesas de direcção maquinadas garantem rigidez, flexibilidade e precisão na condução.

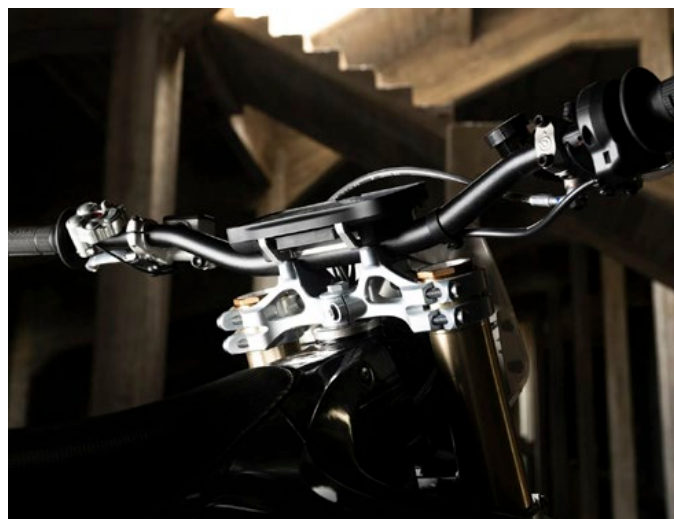
A suspensão é assinada pela KYB, com forquilha de cartucho fechado de 48 mm de diâmetro, totalmente ajustáveis e com um curso de 290 mm, e um amortecedor traseiro com tripla regulação e um curso de 303 mm.

A travagem está a cargo da Brembo, com uma maxila de instalação radial monobloco de 4 pistões e disco flutuante de 320 mm na frente, e disco de 220 mm com pinça simples na roda traseira. A Stark oferece quatro opções de pneus para a SM: Pirelli Diablo Rosso IV de série, Dunlop Sportsmart TT para performance, Michelin Road 6 para condições húmidas ou frias, e Anlas Grip Plus para clima extremo.

A SM está homologada para circular em estrada e a versão Standard, com potência limitada a 60 cv, já está disponível para encomenda por um preço de 12 990,00 €, tendo início da entrega previsto para 9 Dezembro 2025.

Pode fazer já a sua encomenda aqui.

Também foi anunciada uma versão Alpha, com 80 cv de potência, mas que ainda não está disponível. //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Os riscos que devemos acautelar

Estamos em vésperas de conhecer as novidades que por aí vêm. Os salões de motos trazem sempre um misto de emoções: as inovações, as tecnologias, mas, sobretudo, o desejo de arrancar mundo fora.

Todos sonhamos com viagens e aventuras. Falamos dos preparativos, do que levamos, de como adaptamos as motos, de como organizamos a bagagem, as tendas e os gadgets que nos fazem sentir verdadeiros Indiana Jones das duas rodas.

Mas, porque tudo parece maravilhoso e envolto no misticismo da aventura, tendemos a esquecer que nem sempre a viagem corre como planeado — mesmo quando nada foi planeado. Há sempre um plano que raramente equacionamos: e se algo corre mal?

Alguns, mais comedidos, aproveitam esse risco como desculpa para nem sair do sofá. Mas não é esse o objetivo.

Por muito bons motociclistas que sejamos — experientes, atentos e cautelosos — é essencial reconhecer que as coisas podem, de facto, correr mal. E, por isso, é preciso ter soluções e um plano.

Na nossa Europa, mais ou menos coesa, há um ponto em comum: o sistema de saúde europeu. Este conjunto de regulamentos e programas garante cuidados médicos aos cidadãos em diferentes países da União Europeia, nas mesmas condições e custos que os nacionais desses países.

Contudo, basta sair um pouco das fronteiras da União para que essa proteção desapareça. Não é preciso ir muito longe — basta entrar na Bósnia, na Sérvia ou em outros países vizinhos, muitas vezes entre zonas de acordo, e de repente ficas desprotegido sem sequer te aperceberes.

Diz-se que existem dois tipos de motociclistas: os que já caíram e os que ainda vão cair. Por isso, é fundamental protegeres-te, para que, se o pior acontecer longe de casa, possas obter o melhor apoio possível.

Não facilites.

Não abuses das tuas competências técnicas — deixa sempre uma margem de segurança.

Se sabes que há risco, não o ignores.

Se precisas de parar porque o corpo já não aguenta, pára. Conduzir uma moto cansado e sem discernimento é meio caminho andado para o acidente.

Se o objetivo se tornou demasiado ambicioso, aborta. Ninguém é herói por chegar ao ponto mais remoto do planeta, sobretudo se isso significar arriscar a vida para o fazer.

Por último — e porque as cautelas podem não ser suficientes — faz um bom seguro. Lê as entrelinhas e certifica-te de que, mesmo no país mais remoto e menos desenvolvido que pretendes visitar, tens pelo menos uma maca onde te deitares em caso de acidente.

Viver intensamente não é o mesmo que arriscar a vida. //



4 ANOS DE
GARANTIA
4 Ever Ducati

O início de uma nova era.

Nova Desmo450 MX: a primeira Ducati de motocross com distribuição desmodrômica.

A espera acabou. Depois de vários anos a desenvolver a moto e de conquistar o título nacional de MX na sua estreia, finalmente chegou a hora de colocar nas tuas mãos a nova **Ducati Desmo450 MX**. Uma moto nascida para competir e concebida para levar o ADN de competição de Borgo Panigale para o off-road. Leve, potente, com a tecnologia mais avançada e o máximo desempenho.

Cilindrada 449,6 cc | **Potência** 63,5 cv (46,7 kW) @ 9.400 rpm | **Binário** 53,5 Nm (5,46 kgm, 39,5 lb ft) @ 7.500 rpm | **Peso em ordem de marcha sem combustível** 104,8 kg (231 lb) | **Altura do assento** 970 mm (38,2 pol.)

Sobe já na nova Ducati Desmo450 MX e diverte-te. Pede o teu test drive no teu Concessionário Oficial Ducati ou em ducati.pt.





Irresistível TENTAÇÃO

VOGE DS800X RALLY

Desta vez o Andar de Moto foi até à Comunidade Valenciana para testar a novíssima Voge DS800X Rally, uma moto pensada para a aventura.

Texto: Gustavo Branquinho **Fotos:** marca



» Galeria de fotos aqui





*"O **NOVO MOTOR** BICILÍNDRICO É FRUTO DE DUAS DÉCADAS DE COLABORAÇÃO COM GRANDES FABRICANTES INTERNACIONAIS DE MOTOCICLOS"*

Na edição de 2024 da EICMA, muitas expectativas ficaram no ar, após a marca ter apresentado a DS800X Rally. O seu design aventureiro de imagem apelativa e uma ficha técnica de respeito, prometiam, na minha perspectiva, uma moto acessível e cativante.

As motos do segmento trail em que a DS800X Rally se insere são, desde sempre, a minha paixão nas duas rodas, por isso não poderia ter andado mais ansioso depois de saber que tinha sido destacado para representar o Andar de Moto nesta apresentação ibérica.

Tudo antevia que não passaria apenas de um amor platónico ou de uma paixão de teenager, já que a sensatez da idade dizia-me para não olhar apenas para o aspecto visual, pois algumas das suas curvas poderiam esconder algum desapontamento.

Assim que fomos recebidos na Patacona Motos, em Valência, deparámo-nos com uma pequena armada de guerreiras, uniformizadas na cor que mais gosto numa moto: o preto, que nunca compromete, e senti que este poderia ser um caso sério e não apenas um devaneio.

Ali, perante os meus olhos, encontravam-se sete magníficas Voge DS800 Rally prontas para partir estrada fora.

Depois de assistir à sua apresentação técnica, fiquei a saber que ela trazia consigo um novo motor, desenvolvido especificamente para este modelo, que não derivava daquele instalado sua irmã de maior cilindrada.

O novo motor bicilíndrico é fruto de duas décadas de colaboração com grandes fabricantes internacionais de motociclos, no fabrico de motores e demais componentes. Arrojo tecnológico e inovação proporcionaram a criação deste bicilíndrico com nada mais nada menos que 95cv »

798 CC
95 CV
7 888 €

» Mais dados técnicos aqui





*"A **SENSAÇÃO DE LEVEZA** E A FACILIDADE DE CONDUÇÃO DESTE MODELO, QUE FACILMENTE FAZIA SENTIR UMA ENORME SENSACÃO DE LIBERDADE"*

de potência registados às 9000 rpm a partir de um binário máximo de 81Nm disponível às 6500 rpm.

A empresa mãe por de trás da Voge a Loncin Motor, conta já com mais de três décadas de produção de motores, somando nada mais nada menos do que 30 milhões de motores fabricados, eu disse bem 30 milhões.

Quando se fala de marcas oriundas da Ásia, esqueçemo-nos que as mesmas já produziam muitas motos há muitas décadas. Voltando ao novo motor designado de KEL800, este foi desenhado integralmente pela Voge e está patenteado internacionalmente, posicionando-se na vanguarda a nível mundial, com melhorias específicas que mitigam pontos débeis existentes em motores similares.

Como tal, o KEL800 consegue ser um verdadeiro motor Trail que se adapta a tudo, com um desenho compacto, sendo capaz de debitar uma potência consistente e um rendimento fiável e constante.

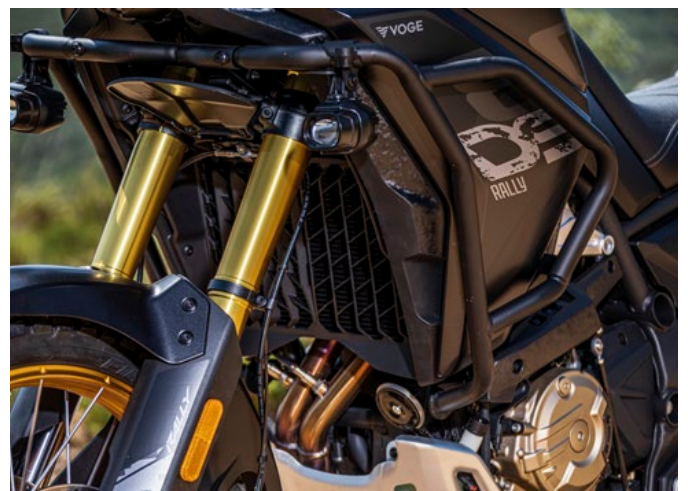
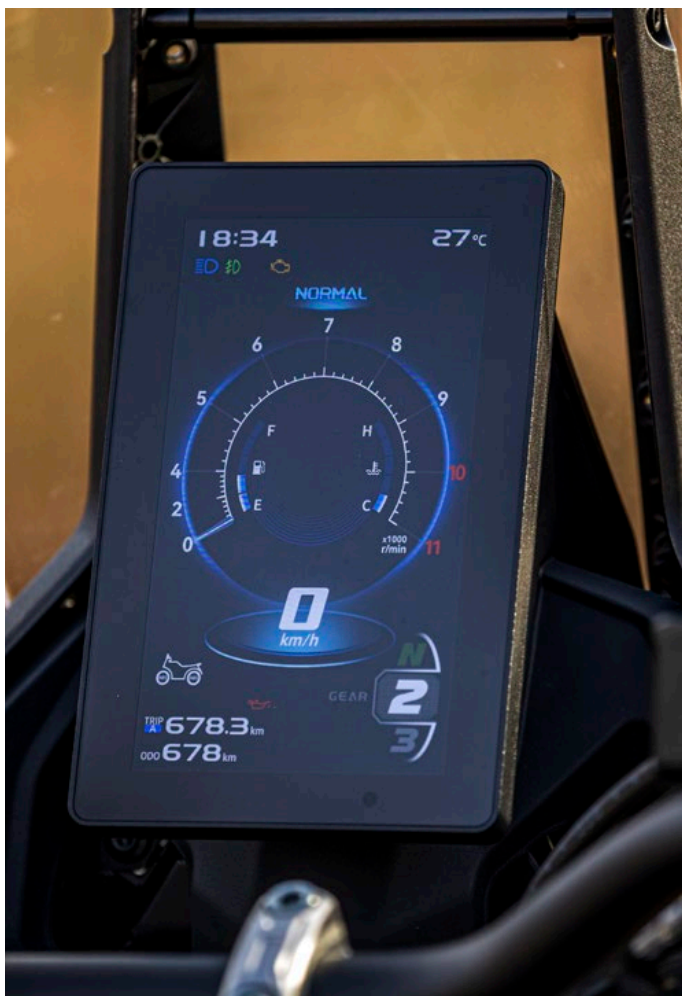
Já em andamento, este motor de som agradável convida a enrolar um pouco mais o punho do acelerador para despertar a sua alma. Pese embora

a vontade irreverente de desafiar os limites e fugir, lá segui atrás do guia por um troço misto, repartido entre cidade e auto estrada, apreciando o contraste entre a calma aparente do bicilíndrico em toada calma, e o soltar dos cavalos quando a via permitia regimes mais altos.

A suspensão KYB, totalmente ajustável para que se possa adaptar a condutores de diferentes tamanhos e a múltiplas condições de condução, conta com uma forquilha de 43mm regulável em pré carga, compressão e extensão com um curso de 200mm, e o amortecedor traseiro, com bielas, conta com depósito de expansão separado e regulação de pré carga, compressão e extensão, com um curso de 190 mm.

O braço oscilante de alumínio fundido numa só peça, é 25% mais leve do que um equivalente noutra metal, o que ajuda a melhorar o desempenho da suspensão. Um amortecedor da direção rotativo e regulável, de desenho compacto, mantém o guiador firme aumentando a confiança.

Na travagem a Voge recorreu a travões da Marca Nissin, com duplo disco de 310mm e pinças radiais »





de quatro pistões na frente, e um generoso disco de travão na traseira que garante um desempenho eficaz e incansável. Pneus Pirelli Scorpion montados em rodas de 21" e 18" garantem uma agradável aderência em estrada.

Estrada fora, após uma fase inicial de habituação à montada, dediquei-me a apreciar o desempenho geral, desfrutando da pronta entrega de potência e das boas recuperações, uma mais valias em troços de montanha e estradas sinuosas.

Durante as paragens técnicas para as captações de imagem inerentes a estes eventos, aproveitei para navegar pelos diversos menus e perceber a sua lógica, que se revelou muito simples.

Entretanto antevia-se o tão esperado percurso offroad, onde se poriam à prova outros predicados que o modelo traz a combate.

Com os modos de ABS selecionáveis desligando-se completamente ou apenas na roda traseira, controle de tração também desligável e dois modos de condução, poderíamos preparar a máquina para dureza que se antevia.

Acresce que o modelo está também equipado com uma guia de proteção para a corrente, que evita que esta saia do seu curso em condições mais extremas. Outro pormenor que também me

*"A MARCA TRAZ NESTE
MODELO DIVERSOS
PREDICADOS QUE
NO SEU CONJUNTO
A TORNAM MUITO
COMPLETA E UMA
SÉRIA CONCORRENTE
NESTE SEGMENTO.*

agradou, foi o facto de o guarda lamas dianteiro ser regulável em altura com a maior simplicidade possível.

A experiência campestre, num agradável troço de ondulante relevo, permitiu por diversas vezes colocar à prova as suspensões, já que por diversas vezes se levantava voo.

Destaco aqui a sensação de leveza e a facilidade de condução deste modelo, que facilmente fazia sentir uma enorme sensação de liberdade permitindo facilmente seguir intrincados trilhos terra batida, mesmo aqueles que apresentavam muita pedra solta, onde mesmo com os Pirelli Scorpion a tração ficava um pouco comprometida, pedindo para estas saídas mais atrevidas pneus com maior agressividade para se poderem aproveitar os cavalos disponíveis.

A marca traz neste modelo diversos predicados que no seu conjunto a tornam muito completa e uma séria concorrente neste segmento.

De origem, a Voge DS 800X Rally vem equipada com proteção de cárter fabricada de uma peça única de alumínio com 2mm de espessura, manetes articuladas, tampas protetoras do depósito de combustível em nylon, para garantir resistência adicional em caso de queda, poisa-pés amplos

e com possibilidade de se desmontar a parte antiderrapante em borracha para uma maior aderência das botas, posição do guidador regulável na distancia ao condutor, faróis auxiliares instalados de origem e barras de proteção, igualmente úteis em saídas fora de estrada onde os imprevistos se sucedem sem pré-aviso.

Punhos e assento aquecidos, um depósito com capacidade para 24 litros de combustível, uma altura de assento de 850mm e uma altura livre ao solo de 220mm, além um atrativo ecrã TFT vertical a cores, de 7", com conectividade, mirroring, navegação e TPMS (indicador da pressão dos pneus), são argumentos mais do que válidos, para tornar este novo modelo numa aposta perfeita para o dia a dia, mas também para viagens de longa distância e aventura fora de estrada.

A Voge fez 400.000 quilómetros com os modelos de teste, de forma a estabelecer a fiabilidade extrema dos seus componentes. Como resultado, oferece uma garantia de 5 anos, algo verdadeiramente notável quando equacionado o preço base de apenas 7.888 €.

Num mercado onde o preço costuma ditar limites, esta máquina redefine o jogo, sendo uma Irresistível Tentação, que me deixou completamente rendido. //





Em busca DE UM LUGAR AO SOL

CYCLONE RT3S

A marca Cyclone Motor, recentemente chegada ao mercado e cuja representação na Península Ibérica está a cargo da Multimoto, aposta forte também no segmento das scooters, entre as quais, a RT3S é o topo da hierarquia.

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

A Cyclone Motor é uma das marcas do gigante Zonsen Industrial Group Co de cujo portfólio fazem ainda parte, por exemplo, a Voge, a Zonsen e a Loncin. Em termos de scooters, para já, estão disponíveis em Portugal a RT1 (125 cc), a RT2 (300 cc) e esta RT3S, também de 300 cc, mas mais refinada e melhor equipada.

As scooters de média cilindrada, algo como entre os 250 e os 350 cc, representam um importante mercado em Portugal e todas as marcas que o disputam sabem que não é fácil conseguir uma fatia do bolo, pelo que existem diferentes abordagens e estratégias para o conseguir.

Pode escolher pela notoriedade da marca, o nome do modelo, a dotação de equipamento, a performance do motor, o posicionamento mais premium, o preço mais acessível ou uma conjugação destes fatores, mas o facto é que o leque de opções é vasto.

A recém-chegada Cyclone não vai ter vida fácil, havendo concorrência até mesmo dentro do grupo Zonsen, com a Voge SR3, que testámos na edição de maio da sua Revista Andar de Moto.

Mais ou menos indiferente a tudo isso, a RT3S já está disponível em terras lusas e tem um conjunto alargado

de atributos para singrar e procurar o seu lugar ao sol, sendo que o preço de 4.370€, mais as despesas de documentação, transporte e ISV, é apenas um deles. Fortes atributos visuais

Afirmar que nesta altura as scooters são mais ou menos todas iguais é nitidamente um exagero, mas é inegável que, nomeadamente em termos estéticos, as diferenças não são gritantes e as marcas não arriscam muito. A maior parte dos compradores destas scooters procura sobretudo mobilidade urbana de forma funcional e prática e menos um estilo próprio em que a moto seja um elemento distintivo.

Mesmo tendo isso presente, a RT3S agrada aos sentidos e o impacto visual é positivo. Consegue ter uma linha identificadora própria, nomeadamente na dianteira bastante afilada, quase provocadora, em que a iluminação é um elemento de destaque, tal como o logo da marca, com a cabeça de dragão bem visível, tudo reforçado pelo pára-brisas de regulação elétrica.

Além desta feliz combinação de cinzento com preto também pode ser adquirida totalmente em preto, mas é uma cor que não a beneficia e a torna mais discreta, talvez em excesso. Mesmo com o conservadorismo reinante a marca podia ter arriscado um pouco, por exemplo, com uma tonalidade verde e outra azul.

As linhas laterais são bastante bem conseguidas e o »





"A RT3S AGRADA AOS SENTIDOS E O IMPACTO VISUAL É POSITIVO."

facto de ter muito espaço para condutor e passageiro só reforça isso mesmo, sendo que os poisa pés do passageiro não são escamoteáveis e ainda bem pois dão uma impressão de continuidade às laterais e um aspeto mais sofisticado.

Quanto à traseira, esta scooter apresenta uma agradável conjugação com um largo farol de linhas angulosas e várias intensidades, consoante a função da iluminação, sendo que o facto de ter uma grade traseira como parte integrante do suporte para as mãos traz mais harmonia e funcionalidade ao conjunto, sendo muito fácil de colocar uma top case.

MOTOR APENAS SUFICIENTE

Equipada com um monocilíndrico a 4 tempos de 289 cc, refrigeração por líquido, dupla árvore de cames e 4 válvulas, não compromete em termos de performance, mas também não deslumbra, até porque o peso em ordem de marcha não ajuda. São 24 cv, obtidos às 7000 rpm e um binário de 24,5 Nm, às 6750 rpm, para um peso de 201 kg, o que lhe dá uma relação peso/potência de apenas 8,35 kg/cv. Naturalmente que não se está à espera que esta scooter seja uma desportiva, mas esperava-se um pouco mais de resposta do motor.

A sua irmã gémea RT2, equipada exatamente com

o mesmo motor, consegue ter uma superior resposta do motor e a explicação é simples: pesa menos 18 kg! Pode não parecer relevante, mas acaba por ser, até porque em termos aerodinâmicos a RT3S também oferece mais resistência, ainda que nos brinde também com maior conforto e proteção.

Por outro lado, sente-se o motor algo "abafado", como que prisioneiro das exigentes regras de emissões poluentes e de ruído, o que faz com que a sua resposta, sobretudo depois de atingido o pico máximo de binário, acabe por cair de forma abrupta, até porque o nível máximo de potência está apenas 250 rpm mais acima.

Ainda relativo ao motor há a destacar o seu apetite de passarinho. Durante os dias em que foi efetuado o test ride, foi conduzida sem preocupações relativas ao consumo, com e sem passageiro e até com alguma carga, sendo que os consumos médios apresentados no computador de bordo ficaram sempre abaixo dos 3 litros! Esse facto associado a um depósito com capacidade para 17 litros representa uma autonomia que facilmente vai além dos 500 km! Impressões de condução

A posição de condução é a típica de uma scooter: »

289 CC
24 CV
4 370 €

» Mais dados técnicos aqui





"O ASSENTO ESTÁ A 780 MM DO SOLO, É BASTANTE CONFORTÁVEL PARA O CONDUTOR E PARA O PASSAGEIRO"

vamos algo direitos, mas muito bem instalados, com os braços abertos sem ser em excesso e com uma infinidade de posições para colocarmos as pernas, numa postura mais ou menos descontraída, que se adapta ao gosto da maioria, incluindo as pessoas de mais baixa estatura.

O arranque é feito sem chave (sistema keyless) e o som do motor, ainda que contido, acaba por ser presente e vai subindo de tom com a rotação, mas sempre de forma bem-comportada, tal como acontece com todo o desempenho dinâmico, mesmo numa condução mais atrevida.

O painel digital é um LCD a cores e tem muita informação, faltando apenas a indicação da temperatura exterior, que bem podia ser trocada pelo pouco útil voltímetro. Adapta-se automaticamente à luz exterior, mas é pouco visível quando o sol lhe incide diretamente.

Estão disponíveis 3 ambientes de visualização distintos e a navegação entre eles é simples, existindo a opção de aceder à opção "My Vehicle" que nos disponibiliza informação adicional, incluindo a muito útil pressão dos pneus (TPMS).

De destacar ainda a existência de mirror link, para Android e IOS, indispensável para quem necessita de estar sempre conectado.

O assento está a 780 mm do solo, é bastante confortável para o condutor e para o passageiro e o espaço por baixo é suficiente para um capacete integral que não seja muito volumoso, sobrando ainda espaço para carga, tipo uma mochila. Falta é um local específico para colocar o estojo de ferramentas.

À nossa frente temos 3 porta-luvas: no da direita, de maior capacidade e onde cabe perfeitamente um telemóvel, tem duas entradas USB. O do centro tem uma fechadura com chave física e tem um pequeno cabo para destrancar o assento e, finalmente, o do lado esquerdo abre-se rodando o comando da ignição para a esquerda e acede-se ao bocal de combustível.

Assim que nos fazemos à estrada percebemos que é fácil gostar da Cyclone. Boa posição de condução, a que não é alheia a regulação elétrica do para-brisas, resposta do motor que não compromete e umas suspensões que nos ajudam a enfrentar as nossas estradas, tantas vezes esburacadas, apesar da sua taragem mais para o







duro, algo ainda mais com passageiro.

Para esse equilíbrio ajuda o facto de a roda dianteira ser de 15 e a traseira de 14 polegadas. Os pneus, da pouco auspiciosa marca Timsun, acabaram por surpreender. O seu rasto faz lembrar o de uma conhecida marca, mas o meu receio inicial com o piso molhado revelou-se infundado e nunca me apercebi da entrada do controlo de tração e o ABS só se revelou ao exagerar a travagem.

Relativamente a esta, de referir que ambas as bombas de travão são pintadas em dourado. Algo de gosto duvidoso, mas o seu funcionamento é correto, com destaque para o travão traseiro que se mostrou bastante forte, ainda que algo brusco.

Em suma, na condução, seja urbana ou não, esta scooter revelou-se uma boa surpresa e deu até algum gozo de condução em estradas com curvas, sobretudo se o asfalto for de boa qualidade e não tiver muitas irregularidades.

DETALHES A REVER

Com uma postura adulta e já de maxi-scooter há alguns pequenos detalhes que poderiam ser revistos e iriam melhorar ainda mais o prazer de condução e a satisfação global.

Um deles é a localização das entradas USB. Claro que podemos colocar o telemóvel no

"EQUIPADA COM UM MONOCILÍNDRICO A 4 TEMPOS DE 289 CC, REFRIGERAÇÃO POR LÍQUIDO, DUPLA ÁRVORE DE CAMES E 4 VÁLVULAS, NÃO COMPROMETE EM TERMOS DE PERFORMANCE"

compartimento e usar o mirror link, mas se necessitarmos de aceder-lhe teremos que parar. A sua colocação no exterior, usando um qualquer suporte, traz-nos o problema de não haver passagem para o respetivo cabo e podendo trilhar-se o mesmo ou ter de circular com o compartimento aberto.

A iluminação revelou-se péssima! Mas afinal era apenas um problema de má regulação (o manual não explica como se faz), mas testo todas as motos em condução noturna e nesta era perigoso! As luzes de estrada (máximos) iluminam, no máximo, até 30 metros à nossa frente e as de cruzamento (médios) talvez metade disso! Colocada a questão quando da devolução, informaram que tinham vendido uma exatamente igual e o comprador teve que regressar para que fosse devidamente regulada. Fica o aviso.

Os punhos aquecidos deviam ser de série. No manual consta a sua referência pelo que existem e não iriam encarecer muito o produto final. Quem anda de moto com temperaturas mais baixas iria agradecer muito.

Continua o péssimo hábito de não termos o Manual de Utilizador em português e o mesmo vale para os menus de computador de bordo. Para o primeiro a tradução não é complexa ou onerosa e para o segundo seriam apenas mais algumas linhas de código.

Por último, de acordo com o Manual, as revisões são

a cada 5.000 km e a verificação de válvulas deve ser feita a cada 10.000 km. Mesmo que os preços sejam acessíveis, não deixa de ser mau para o ambiente e para a nossa carteira, além do tempo de imobilização do veículo.

NOTAS FINAIS

Assumo que estava com alguma curiosidade para testar esta Cyclone SR3S. Não estava à espera de um “ciclone de sensações”, mas as que tive foram boas e até o facto de circular com a scooter quando a tempestade Gabrielle estava por cá não foi motivo de preocupação e o seu desempenho com vento forte foi convincente.

Uma estética com alguma originalidade e vários detalhes de bom gosto, muita agilidade, um preço ajustado, consumos comedidos e uma boa dotação de equipamento fazem da SR3 uma proposta a ter em conta neste segmento.

Como opção para uma utilização urbana e suburbana cumpre perfeitamente o seu propósito e não se nega a uma utilização mais turística, tendo sempre presente as suas reais capacidades e limitações.

Quando a fui devolver disse para mim mesmo que era capaz de ter uma, para a cidade e pequenas viagens! //

EQUIPAMENTO

Capacete Shark Citycruiser

Blusão Dainese G.Air

Luvax Vquattro Speed

Calças Alpinestars Merc

Botas TCX Street 3





Inspiração REBELDE

Uma Sport Cruiser, uma V-Cruiser e uma Bobber são os modelos com que a Benda, se apresenta a Portugal. Um design refinado, uma atitude descontraída e um preço irrecusável, são a receita para o potencial sucesso.

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

A Benda, marca fundada em 2016 e propriedade da Hangzhou Saturn Power Technology Co., Ltd., é uma empresa de alta tecnologia que está equipada com avançados sistemas de design e inovação para o fabrico de motores e veículos de duas e quatro rodas, com uma gama de motorizações entre os 125 e os 1000cc, e que acaba de chegar a Portugal pela mão da Multimoto.

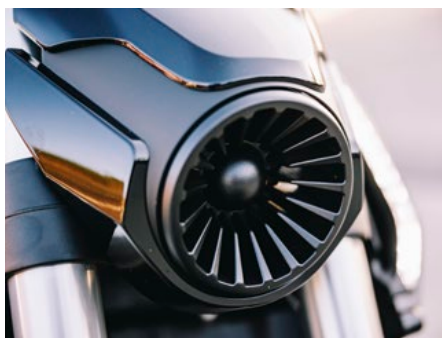
Numa espécie de trilogia familiar, a Benda, apresenta três modelos que podem perfeitamente fazer as delícias de uma família completa. Para o pai, está disponível o modelo LFC 700, para a mãe, o modelo Chinchilla e, para os filhos, a estilosa Napoleon Bob. As razões passo-as já a descrever.

BENDA LFC 700

A LFC 700 é uma moto impactante, dona de um aspeto imponente e de uma atitude dominadora expressa num arrojo tecnológico e estético que não deixa ninguém indiferente.

O seu carácter é fortemente marcado pelo exagerado pneu traseiro, de medidas 310/35-18, e pela utilização pouco convencional de um motor tetracilíndrico de 16 válvulas com comando DOHC e refrigeração por líquido, cuja cilindrada de 677cc debita uma potência de 84,5cv às 10.300rpm, a partir de um binário máximo de 61Nm às 8.600rpm, capaz de, segundo o fabricante, atingir uma velocidade máxima de 160km/h.

A assinatura luminosa frontal e a ponteira de escape são outros aspetos que não vão passar despercebidos »



677 CC
84,5 CV
10 990 €

» Mais dados técnicos aqui

» Galeria de fotos aqui

e que aumentam o impacto visual.

Aos seus comandos, passada a necessária habituação ao comportamento do amplo pneu traseiro, a condução é aprazível, proporcionando uma experiência de condução pouco comum mas que pode ser extremamente gratificante e desafiante, mostrando-se no entanto mais ágil do que à partida poderia parecer.

Com uma boa capacidade de travagem, garantida por material de fricção Brembo e um motor suficientemente disponível para uma condução despreocupada, o aspeto menos positivo surge do limitado conforto oferecido pela suspensão que não consegue absorver as maiores irregularidades do asfalto, sobretudo a velocidades mais elevadas. Mas com os seus 287kg de peso a seco e uma distância

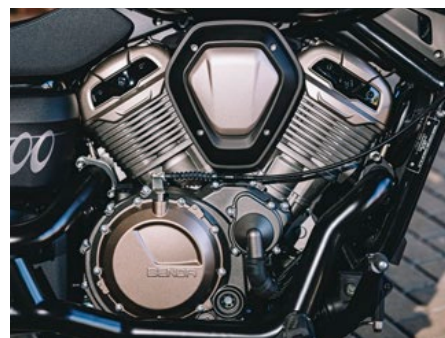
entre eixos de 1720mm, esta é uma moto que não se predispõe a circular em maus caminhos. Como tal, a manobrabilidade também sai prejudicada, agravada pela pouca brecagem, tendo a seu favor apenas o bom equilíbrio do conjunto e a pouca altura do assento ao chão, que permite um bom apoio dos pés, mesmo para condutores de baixa estatura.

É sem dúvida uma moto máscula que requer algum empenho na condução, retribuindo o esforço com uma elevada sensação de orgulho.

BENDA CHINCHILLA 500

A Chinchilla 500 assenta numa filosofia mais convencional que aposta no conforto e facilidade de condução.

O seu motor V-Twin de 475,6cc, com 8 válvulas e



475,6 CC
47 CV
6190 €

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

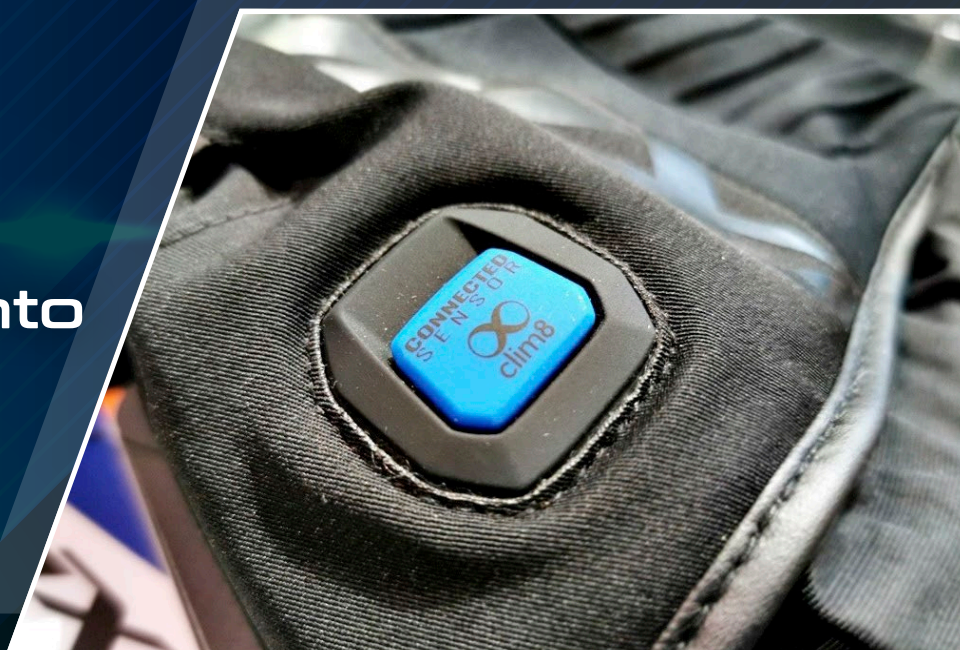


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



árvore de cames simples à cabeça (SOHC) oferece 47cv de potência e 42Nm de binário, capazes de, segundo o fabricante, atingir uma velocidade máxima de 145km/h.

Aos seus comandos, o destaque vai para a sonoridade do escape fabricado em aço inox e pelo conforto que oferece graças a uma ergonomia bem conseguida e uma suspensão bastante confortável que é potenciada pelos pneus gordos que também são um dos seus principais traços de caráter. A forquilha invertida oferece uma boa leitura do piso e os amortecedores traseiros, apesar do seu curso pouco generoso, são condescendentes com o fundo das costas.

Com um peso de apenas 215kg, uma altura ao solo de tão só 710mm e um depósito com capacidade

para 16 litros de gasolina, a Chinchila pode navegar com muito à vontade no meio do trânsito urbano, mas também pode proporcionar umas boas escapadelas estrada fora.

A delicadeza que revela na condução torna-a uma moto perfeita para as senhoras, sobretudo as de estatura mais baixa e as iniciantes, mas também pode perfeitamente ser uma moto para qualquer motociclista que pretenda elevada mobilidade e extrema facilidade de condução, mas com muito estilo.

BENDA NAPOLEON BOB 500

A Napoleon Bob 500 é a mais radical da gama. De linhas muito bem conseguidas, reproduz fielmente o princípio do estilo: reduzida ao essencial para deslumbrar ainda que à custa de conforto e facilidade

de condução.

As suas linhas, inspiradas numa postura felina (daí as pegadas de gato que encontramos no topo das baínhas da forquilha convencional) são marcadas pelo assento único flutuante, pela traseira minimalista e pelo amplo guiador "Flying Wing".

Partilha o motor V2 com a sua irmã Chinchila, mas proporciona uma experiência de condução diferente graças à ergonomia mais radical que incita a uma atitude mais comprometida com o asfalto. Além da estética exemplar, merece reconhecimento o facto de oferecer uma suspensão muito mais confortável do que outras "bobber" de marcas consagradas disponíveis no mercado.

Ideal para umas curvas terapêuticas, exige no entanto um maior empenho físico na condução, que será facilmente compensado cada vez que é admirada numa qualquer esplanada.

CONCLUSÃO:

Todos estes modelos estão equipados com ABS de duplo canal, embraiagem deslizante e controlo de tração desligável. As manetes são ajustáveis, os botões de comando são facilmente acessíveis, os painéis de instrumentos são minimalistas mas de fácil leitura, mesmo sob sol intenso, e incorporam bastante informação. Facilmente acessíveis existem ainda duas tomadas USB (A e C).

Enquanto a LFC700 utiliza uma corrente convencional na transmissão final, as Benda Chinchila e Napoleon Bob utilizam uma correia dentada que diminui substancialmente as vibrações e o ruído de rolamento. No entanto, apesar de não se notarem ruídos parasitas, todos os modelos apresentam um

substancial aumento de vibrações do motor nos regimes de rotação mais elevados.

Comum a todos estes modelos é a qualidade de construção que não fica atrás da de outras marcas conceituadas, sendo que o nível de pormenor dos acabamentos pode ser considerado referencial, bastando reparar no desenho dos descansos laterais, nas mesas de direção e até na qualidade dos plásticos utilizados. A pintura, sobretudo nos modelos Chinchila e Napoleon Bob, é de grande nível e a decoração muito bem conseguida, com os contrastes entre preto baço e brilhante rematados a dourado a enaltecerem as linhas e a definirem os volumes.

Em todos os modelos a travagem está perfeitamente ao nível do conjunto e a suspensão, tendo em conta as limitações impostas pelo estilo, é suficiente para garantir uma condução despreocupada, segura e relativamente confortável.

O curto contacto que foi possível ter com cada modelo, durante o dia de teste realizado na zona de Sintra, proporcionado pela Multimoto, não permitiu confirmar os consumos de combustível, que a marca indica serem de 5,8L/100km na 700 e 4,5L/100km nas 500cc.

Tampouco foi possível determinar a qualidade da iluminação, nem o conforto a bordo em grandes tiradas, mas deu para perceber que a Benda aplicou um grande esforço em conseguir motos extremamente apelativas, perfeitamente capazes de uma utilização aprazível, por preços extremamente baixos, sobretudo quando comparados com modelos equivalentes de marcas concorrentes consagradas.

A Benda LFC 700 tem um preço base de 10.990 €, a Chinchila de 6.190€ e a Napoleon Bobber 6.490€. //





Duas almas, UMA MESMA PAIXÃO!

A marca espanhola continua a apostar na mobilidade urbana acessível e este é o resultado da sua dinâmica: Duas cruisers renovadas que prometem muitas horas de prazer e diversão. Fomos testá-las.

Texto: Teresa Nunes **Fotos:** marca

Há momentos que ficam para sempre, e esta minha ida a Girona para a apresentação das novas Macbor Rockster EVO e Rockster EVO FLAT, foi um deles. Era a primeira vez que participava numa apresentação oficial de uma moto, e vivi cada segundo com entusiasmo, curiosidade e aquele friozinho bom no estômago de quem está a realizar um sonho.

Logo à chegada, o ambiente já respirava paixão pelas duas rodas. As Rockster, alinhadas e reluzentes, esperavam-nos sob o sol catalão, prontas para serem exploradas. Tive a oportunidade de experimentar os dois modelos, a Rockster EVO e a Rockster EVO FLAT, e descobrir o carácter distinto de cada uma.

As Rockster 125 EVO e Rockster Flat 125 EVO apresentam atualizações importantes no seu desenho, no motor e no sistema de travagem e são dois modelos “best seller” na gama Macbor.

O novo motor de 4 válvulas, que equipa os dois modelos, apresenta uma potência aumentada que agora se cifra em 12,2cv. A ciclística também »





» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui



foi revista e a travagem passa a contar com ABS de dois canais que atua de forma independente sobre cada roda. Na frente, um disco de 267mm e na traseira um disco de 240mm são mordidos por pinças de 2 pistões.

A suspensão revelou-se suficientemente confortável. Conta com uma forquilha convencional de 37mm de diâmetro e dois amortecedores traseiros com depósito de gás separado.

A qualidade de construção é evidente, destacando-se a iluminação integral em LED com luz diurna embutida no farol redondo e o elegante painel de instrumentos LCD, também redondo e rematado a metal escovado. De série vem equipada com jantes de raios de 18 polegadas na frente e de 15 polegadas atrás, onde encontramos um pneu “gordo” de medida

130/90.

O peso reduzido, de apenas 147kg, e a pouca altura do assento ao chão (730 mm) torna as Rockster extremamente manobráveis, e para as podermos deixar bem estacionadas nem lhes falta o cavalete central de origem.

As estradas de Girona, com o seu traçado revirado e vistas deslumbrantes, foram o cenário ideal para este contacto. Entre curvas e retas, risos, conversas e paisagens, partilhei o caminho com condutores experientes, alguns com décadas de estrada, e aprendi imenso com cada troca de impressões. Foi uma experiência de aprendizagem e de superação pessoal, mas também pura diversão.

A Macbor Rockster Evo surpreendeu-me pelo seu estilo puramente clássico. Tem um visual



EVO

» Mais dados técnicos aqui

EVO FLAT

» Mais dados técnicos aqui



robusto, autêntico, que nos transporta para a essência das motos de outros tempos. A posição de condução é mais tradicional das cruiser, com plataformas de pés avançadas, guiador mais alto e o seu comportamento em estrada transmite confiança e estabilidade. É uma moto que convida a conduzir descontraidamente, ideal para quem valoriza o charme vintage e a simplicidade com personalidade.

Já a Rockster Evo Flat revelou uma experiência mais moderna e refinada. Mantém o ADN retro, mas com uma condução desafiante e prazerosa, com os poisa-pés colocados em posição central e um guiador plano que promove uma posição de condução mais natural e dinâmica, e foi exatamente isso que me conquistou. A condução resulta mais natural e ergonómica, permitindo

dominar melhor a moto e sentir-me ainda mais à vontade nas curvas. A cada quilómetro, sentia uma ligação mais direta, mais intuitiva, quase como se a moto antecipasse os meus comandos.

É uma moto que mistura o melhor dos dois mundos: alma vintage e segurança atual, e que com um preço de apenas 2799 Euros, se torna ainda mais irresistível.

No fim do dia, regressei com o coração leve e o sorriso largo. Tinha conduzido duas motos com personalidades próprias, partilhado estrada com pessoas inspiradoras e, acima de tudo, vivido o que sempre sonhei: uma verdadeira apresentação de motos, feita de paixão, aventura e liberdade.

Há experiências que nos lembram porque gostamos tanto de andar de moto e esta, sem dúvida, foi uma delas. //



Nova GERAÇÃO

A ROOF, MARCA FRANCESA DE CAPACETES PREMIUM, REAFIRMA A SUA POSIÇÃO DE INOVAÇÃO COM A APRESENTAÇÃO DO DESMO 3 CARBON, O MAIS RECENTE AVANÇO NA SUA ICÓNICA GAMA DE CAPACETES MODULARES REVERSÍVEIS.

O novo modelo destaca-se por incorporar a mecânica mais avançada do mercado, ser ultraleve e incluir de série uma viseira foto cromática.

O DESMO 3 CARBON é o sucessor do DESMO original de 2012, que revolucionou o setor com o seu sistema patenteado de cames desmodrómicas, permitindo que a viseira se adaptasse automaticamente à configuração (Integral ou Jet). Esta nova versão vai mais longe, sendo o primeiro produto versátil da marca a ser homologado duplo (Jet e Integral) de acordo com a mais recente norma europeia ECE22.06.

A grande novidade é a inclusão da viseira foto cromática de série, que traz proteção solar evolutiva e automática em todo o campo de visão. Thomas Deboos, Diretor de I&D da ROOF, explica que esta tecnologia elimina a necessidade de uma

viseira solar interna, resultando em menos peso e numa estética mais limpa.

Com apenas 1.570g, o DESMO 3 CARBON é significativamente mais leve que o seu antecessor, graças ao uso intensivo de fibra de carbono, não só na calota, mas também na queixeira. O modelo distingue-se ainda por um sistema de desbloqueio centralizado da queixeira, que oferece uma ergonomia e facilidade de utilização melhoradas.

O capacete inclui um forro interior antibacteriano e de secagem rápida, que é totalmente removível e lavável, com esponjas adicionais que permitem um ajuste personalizado do conforto. O DESMO 3 CARBON está disponível em duas versões (carbono brilhante ou carbono mate) e tem um preço de venda recomendado de 649 euros.

Para mais informações contacte um representante português da marca. //

Montana XR5 510

~~5.999€~~

Agora 5.499€* + Desconto de 50% do valor do Kit Malas

(660€, do seu PVP oficial de 1.320€) até 31/12/2025.



Motor Bicilíndrico de 498 cc com 47 CV

Painel de Instrumentos TFT de 5" com conectividade mirroring

ABS desconectável em 3 modos

Modos de condução (Sport / Safe)

Suspensões KYB

Travões Nissin

Jantes de raios cruzados Akront

Pneus Metzeler Tourance Tubeless

Iluminação Full LED

Equipamento Adventure Premium Crash Bars, proteção do cárter e proteção de mãos de série

Cores ● Azul ● Vermelho ● Preto ● Branco



VER VÍDEO MONTANA XR5 510

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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

*Consulte as respetivas condições comerciais no nosso website.



Aposta SEGURA

O CADEADO DE DISCO AUVRAY XTREM MINI, HOMOLOGADO COM CERTIFICAÇÃO SRA, JÁ SE ENCONTRA DISPONÍVEL NO MERCADO PORTUGUÊS ATRAVÉS DO REPRESENTANTE SALGADOS MOTO.

Concebido para reforçar a proteção de motos, scooters, ciclomotores, bicicletas e até quadriciclos, este cadeado combina robustez e praticidade. O dispositivo integra corpo e manilha em aço endurecido de 16 mm, um cilindro de alta segurança de 7 discos, resistente a tentativas de corte, serragem ou arrombamento, e dispõe de um sistema anti-rotação em caso de ataque.

Entre os elementos fornecidos estão três chaves fresadas, cabo de aviso, tampa de proteção contra o pó e a possibilidade de solicitar cópias de chave através de um código exclusivo. O modelo inclui ainda alarme sonoro de 120 dB, acrescentando um nível adicional de dissuasão contra tentativas de roubo.

Disponível nas cores preto e amarelo, o Auvray Xtrem Mini pesa 1,08 kg e apresenta dimensões compactas (132 x 116 mm). O preço de venda ao público recomendado é de 89,95 euros. Encontra mais informações no representante Salgados Moto. //



PREÇOS ELETRICOS

POUPA ATÉ 1.200€



TC

~~ANTES 5.699€~~
AGORA 4.499€

Desconto
Direto: 1.200€



CPX PRO

~~ANTES 6.099€~~
AGORA 5.099€

Desconto
Direto: 1.000€



CLX

~~ANTES 2.849€~~
AGORA 2.299€

Desconto
Direto: 550€



F01

~~ANTES 3.499€~~
AGORA 2.799€

Desconto
Direto: 700€



TC

~~ANTES 3.499€~~
AGORA 2.699€

Desconto
Direto: 800€



**TC
WANDERER**

~~ANTES 4.499€~~
AGORA 3.699€

Desconto
Direto: 800€

LÍDER DE MERCADO. IMBATÍVEL NO PREÇO.

Campanha de desconto direto Vmoto válida até dia 30 de novembro de 2025 para vários modelos selecionados. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Não acumulável com outras campanhas em vigor ou a lançar de futuro. Para mais informações contactar o concessionário oficial Vmoto.

Aproveita agora!



vmotosoco.pt



/vmotosocopt



@vmotosocopt

VMOTO



Ventilação IMPERMEÁVEL

AS BOTAS BMW SONORA GTX FORAM DESENVOLVIDAS PARA OFERECER O EQUILÍBRIO IDEAL ENTRE SEGURANÇA, VENTILAÇÃO E CONFORTO, TORNANDO-SE UMA ESCOLHA ACERTADA PARA QUEM PERCORRE LONGAS DISTÂNCIAS OU CONDUZ EM DIAS DE CALOR INTENSO.

Equipadas com a tecnologia GORE-TEX SURROUND®, as Sonora GTX garantem impermeabilidade e proteção contra o vento, sem comprometer a respirabilidade. O sistema de ventilação 360°, aliado a uma sola 3D ventilada, permite que o ar circule de forma contínua, mantendo os pés secos e frescos mesmo em condições de temperatura elevada.

O modelo destaca-se ainda pela palmilha anatómica, que assegura conforto prolongado em

viagens de longa duração, e pelo fecho interior protegido por aba em Velcro, que proporciona ajuste firme e rápido. Combinando robustez estrutural e ergonomia, estas botas refletem o cuidado da BMW Motorrad em unir desempenho técnico e bem-estar do condutor.

Disponíveis na cor preta e nos tamanhos 36 a 48, as BMW Sonora GTX têm um preço de venda recomendado de 307 euros (IVA incluído).

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

TRIPLE MACHINE



675NK

A 675NK representa a evolução da série NK, elevando o conceito das naked desportivas a um novo patamar. Com a sua plataforma de três cilindros e 675cc, alia potência e eficiência a um quadro compacto, leve e robusto.

PRVP* 6.590,00€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.

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





Renovação E INOVAÇÃO

A MARCA ITALIANA CABERG REVELA EM MILÃO A SUA NOVA GERAÇÃO DE CAPACETES, MARCADA PELA INOVAÇÃO TÉCNICA, SEGURANÇA E DESIGN - COM DESTAQUE PARA O TRIP, O PRIMEIRO MODELO FLIP-BACK COM QUEIXEIRA REVERSÍVEL DE 180°, E O DESPORTIVO ROXTER.

A Caberg vai apresentar na 82.ª edição do EICMA, Salão de Motos de Milão, que decorre de 4 a 9 de novembro, a sua nova coleção de capacetes para 2026, resultado de um trabalho contínuo de investigação, desenvolvimento e inovação.

Fundada em 1974, a Caberg é uma referência internacional na produção de capacetes e distingue-se pela forte identidade Made in Italy, pelo rigor artesanal e pela prioridade dada à segurança dos motociclistas. Com mais de meio século de experiência, a marca combina tecnologia, design e paixão para oferecer soluções fiáveis, confortáveis e de elevado desempenho, pensadas tanto para o uso urbano como para longas viagens.

A nova coleção 2026 reforça este compromisso com a excelência técnica e estilística, mantendo a proteção do utilizador como prioridade máxima. Entre as novidades mais esperadas estão os modelos TRIP e Roxter, que traduzem o espírito

inovador e o design italiano da Caberg.

O Caberg TRIP é o primeiro capacete flip-back com queixeira reversível de 180° e um único ponto de rotação, certificado segundo a norma ECE 22.06 P/J. Com um simples gesto, o utilizador pode transformar o capacete integral num modelo aberto (jet), ideal para quem procura praticidade, versatilidade e conforto em qualquer situação.

A queixeira pode ser aberta e fixada atrás da calota com apenas uma mão, integrando um sistema de bloqueio de segurança. O TRIP oferece ainda excelente ventilação, com entradas de ar ajustáveis e extratores traseiros, além de uma viseira anti-risco com Pinlock 70 Max Vision e um visor solar interno de ampla cobertura.

O interior é respirável, removível e lavável, com almofadas compatíveis com óculos e fecho micrométrico. O modelo inclui o Caberg SOS Medical ID, sistema NFC que armazena dados médicos e contactos de emergência, e é compatível

com o Caberg Pro Speak Evo, permitindo comunicação entre condutores num raio de até 200 metros.

Disponível nos tamanhos XS a XXL, o TRIP apresenta versões em preto mate, prateado mate, branco brilhante e a edição especial TRIP LUNAR, com três combinações de cores. O preço de venda recomendado começa nos 299,99 euros (cores sólidas) e 349,99 euros (edições TRIP LUNAR).

A segunda grande novidade é o Caberg Roxter, um capacete integral de linhas desportivas e boa relação qualidade/preço, pensado para condutores jovens, mas adequado a todos os públicos.

Disponível em duas dimensões de calota, o Roxter garante ajuste ergonómico e peso reduzido. O spoiler traseiro alongado assegura maior estabilidade a alta velocidade, enquanto o sistema de ventilação, com entradas ajustáveis no queixo e na parte superior, e dois extratores sob o spoiler, proporciona fluxo de ar constante, mesmo em baixas velocidades.

O interior é totalmente removível e lavável, feito em tecidos respiráveis, hipoalergénicos e de secagem rápida. As almofadas laterais facilitam o uso de óculos e incluem elementos refletores para maior visibilidade noturna. O capacete integra ainda defletor nasal e proteção de queixo amovíveis para maior conforto.

A viseira é anti-risco, de substituição rápida sem ferramentas, e compatível com lente Pinlock 30. O sistema de bloqueio impede aberturas acidentais em andamento. O Roxter também é compatível com o Caberg Pro Speak Evo e cumpre todas as exigências ECE 22.06, mesmo com o sistema de comunicação instalado.

Disponível em preto mate e branco brilhante, o Roxter tem um preço recomendado de 109,99 euros. As versões gráficas HUNTER e COLT, com visuais mais ousados, custam 139,99 euros (IVA incluído).

Para mais informações contacte o representante da marca - Salgados Moto. //



O elo SEGURO

AS CORRENTES EK MRD7 E SRX2 USAM DUAS TECNOLOGIAS DIFERENTES COM UM OBJETIVO CLARO: OFERECER O MÁXIMO DESEMPENHO PARA OS QUE PRIORIZAM UMA MENOR MANUTENÇÃO E TAMBÉM PARA OS QUE SÃO MAIS EXIGENTES COM A POTÊNCIA.

Se existe um ambiente hostil para qualquer mecânica, esse ambiente é o off-road, onde os seus agentes nocivos na forma de poeira, areia e até água, associados, dão origem à temida lama que pode bloquear e obstruir todos os tipos de componentes.

Assim, o especialista japonês EK Chaine, reconhecido pela sua inovação e qualidade de fabrico, disponibiliza duas gamas para o off-road. Por um lado, oferece a corrente MRD7: um produto que se destaca pela sua eficácia e é orientado para a prática do motocross mais extremo, embora exija uma maior manutenção. Por outro, o modelo SRX2 com design QX-Ring, destinado ao uso desportivo, mas que requer menos atenção.

Detalhes e preços de cada corrente

A MRD7 incorpora um design exclusivo com um pino revestido com cromo-carboneto que permite reduzir o desgaste, prolongando a sua vida útil. As placas interiores que formam os seus elos contam com orifícios de alívio. Uma solução engenhosa que alivia o material e consegue uma redução de peso de 3 % sem sacrificar a sua resistência estrutural.

Trata-se de uma corrente do tipo não selada, ou seja, não utiliza retentores, sendo, portanto, a transmissão indicada para as condições mais exigentes. Uma transmissão que se destaca pelo seu baixo atrito, o que permite reduzir o consumo de potência do motor e é ideal para uso em competições.

O preço recomendado para a corrente 520MRD7 é de 98,95 € (IVA incluído), sendo uma corrente que se destaca pela sua imagem cuidada, fruto do seu elegante acabamento em cor dourada.

Já o modelo SRX2 QX-Ring oferece o mais alto desempenho, mas com uma menor manutenção. Uma corrente que utiliza os exclusivos retentores Quadra X-Ring, responsáveis por minimizar o atrito interno, o que aumenta a vida útil da corrente, graças à manutenção da lubrificação interna dos pinos.

Em testes de laboratório, esta vedação, cuja secção dos retentores tem a forma de um X, demonstrou reduzir o atrito em até 40% em comparação com as correntes com retentores O-Ring convencionais. Também possui orifícios nas placas dos elos, que contribuem para uma redução do peso da corrente da ordem de 3%.

O preço recomendado para a corrente 520SRX2 é de 100,98 € (PVP IVA incluído) e tem um acabamento na mesma cor de aço do material com que é fabricada.

Para ambos os modelos, a EK propõe o elo de engate MLJ. Um tipo de fecho que aposta na maior segurança e evita completamente a sua abertura accidental. Para a sua aplicação ou remoção é necessário utilizar uma chave específica para desmontar/rebitar correntes. //





morbidelli.pt

MORBIDELLI
T502X

**BEYOND THE
EVERYDAY**



A nova **Morbidelli T502X** combina o design italiano com engenharia preparada para a aventura. O seu motor bicilíndrico de 494 cc debita 47 cv e 45 Nm de binário, com um consumo eficiente de 4,1 L/100 Km e um depósito de 18 litros que permite uma grande autonomia. Equipada com suspensão ajustável de longo curso, ABS Bosch com modo Off-Road e pneus tubeless Pirelli, a T502X foi construída para garantir controlo em qualquer tipo de terreno. O ecrã TFT vertical de 7" oferece ainda navegação e conectividade total através do Morbidelli Connect.

SABE MAIS NUM CONCESSIONÁRIO MORBIDELLI

PRVP 5.990€ 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.

*Para lá do quotidiano



Para todas AS ESTAÇÕES

A MARCA ITALIANA APRESENTA DOIS NOVOS MODELOS DE BOTAS TÉCNICAS, FABRICADAS PELA HELD COM DESIGN DA DRUDI PERFORMANCE, QUE GARANTEM VERSATILIDADE, CONFORTO GORE-TEX® E SEGURANÇA VIBRAM® PARA USO URBANO E GRANDES VIAGENS.

A Ducati reforçou a sua linha de equipamento técnico com a introdução das novas botas Ducati Corse City C3 e Strada C4. Desenvolvidas pela Held e com o design inconfundível da Drudi Performance, estes dois modelos foram concebidos para os entusiastas da marca que exigem o máximo de performance, segurança e estilo em qualquer situação e clima.

A versatilidade é a palavra-chave dos lançamentos, graças à utilização de materiais de alta qualidade que permitem o uso nas quatro estações:

- **Tecnologia All-Weather:** Ambas as botas integram uma membrana GORE-TEX® que garante impermeabilidade total e respirabilidade, mantendo o conforto em dias quentes e a proteção em condições climáticas adversas;

- **Aderência e Resistência:** A sola de borracha Vibram® é antiderrapante e altamente resistente à abrasão, oferecendo tração segura tanto na condução como na caminhada;

- **Segurança Reforçada:** As botas incluem reforços estratégicos nos dedos, calcanhar e tornozelo, sem comprometer o design. O fecho prático com correia em Velcro® e inserções refletoras completam o conjunto funcional.

Os dois modelos distinguem-se pelas suas aplicações específicas:

- **Strada C4 (Mototurismo):** Concebidas para viagens de longa distância, estas botas minimalistas e distintivas oferecem um ajuste confortável para tornar tanto a condução prolongada como as caminhadas agradáveis e seguras;

- **Ducati Corse City C3 (Sport-Touring):** Pensadas para o uso urbano e off-road ligeiro, são a escolha ideal para quem procura um estilo mais dinâmico. Leves e confortáveis mesmo fora da moto, oferecem proteção sem sacrificar a agilidade.

As novas botas Ducati Corse City C3 e Strada C4 já estão disponíveis na Ducati Lisboa ou através do site oficial. //





Performance E CONFORTO

A MARCA ITALIANA REVELA OS SEUS MODELOS MAIS AGUARDADOS, DESTACANDO A SG22 ENDURO GTX COM MEMBRANA GORE-TEX® E RENOVAÇÕES PARA AS ICÓNICAS SG12, REFORÇANDO A APOSTA EM TECNOLOGIA, PROTEÇÃO E DESIGN PREMIUM.

A Gaerne anunciou a chegada da sua coleção 2026, introduzindo uma gama de botas e calçado que promete elevar a performance e o conforto dos motociclistas em diferentes estilos de condução. A nova linha une tecnologia de ponta com um design sofisticado, desde o enduro mais exigente ao uso urbano diário.

A grande novidade para o enduro é a chegada das botas SG22 Enduro GTX. Estas botas reforçam o compromisso da Gaerne com a máxima proteção e performance, apresentando uma membrana GORE-TEX® para garantir total impermeabilidade e respirabilidade. O modelo estará disponível nas cores Battleship e Rocky Sunset, com um preço recomendado de 729,90 euros.

Para os entusiastas do motocross e do off-road, as mundialmente conhecidas SG12 - notáveis pela sua resistência e conforto - recebem atualizações estéticas e chegam agora em novas versões Gravel e Stone Grey, mantendo o preço recomendado de 559,90 euros.

Pensando na próxima geração de pilotos, a Gaerne lançou, também, as botas GXI, desenhadas especificamente para os jovens. Estas combinam leveza com um nível de proteção profissional por um preço recomendado de 259,90 euros.

No segmento citadino, a marca italiana não descarta o estilo e a tecnologia. O novo calçado G-Zion GTX alia o design moderno a características técnicas essenciais, estando disponível nas cores Black e Warm Grey/Black (preço recomendado 199,90 euros).

Mais informações sobre o modelo estão disponíveis no site oficial da marca ou através da Lusomotos. //





Modular, AERODINÂMICO

A LS2 INTRODUZIU NO MERCADO O FF910 ADVANT II, A VERSÃO OTIMIZADA DO SEU CAPACETE MODULAR, PROMETENDO VERSATILIDADE, LIBERDADE E SEGURANÇA PARA O MOTOCICLISTA EM TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO.

O novo modelo, que se transforma rapidamente de integral para aberto, foi concebido para um desempenho infalível e já está disponível no mercado português.

O FF910 Advant II foi construído com o composto patenteado KPA (uma mistura de policarbonato e termoplásticos) que garante um peso ultraleve de apenas 1750 gramas e uma elevada resistência ao impacto. Um dos seus maiores destaques é a dupla homologação - ECE 22.06 e P/J - que, juntamente com um avançado sistema de bloqueio da viseira, o posiciona como um dos modulares mais seguros do mercado.

O conforto é assegurado pelo forro interior COOLMAX®, conhecido pelo seu controlo de humidade e secagem rápida. O capacete inclui ainda a lente Pinlock® 120 MaxVision™, que elimina o embaciamento para uma visibilidade total em todas as condições.

Disponível em três tamanhos de calota e uma vasta gama de cores e decorações, o FF910 Advant II está preparado para a instalação de sistemas de comunicação INTERCOM.

Os preços recomendados começam nos 345 euros para os acabamentos sólidos. Pode obter mais informações nas Lojas Oficiais LS2 ou no website oficial. //

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



GSX-8T

GSX-8TT



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Design e TECNOLOGIA

A MARCA PORTUGUESA NEXX ESTÁ A GERAR EXPECTATIVA PARA O LANÇAMENTO DE UMA NOVA LINHA DE CAPACETES, QUE PROMETE COMBINAR DESIGN INOVADOR COM TECNOLOGIA DE PONTA. A APRESENTAÇÃO MUNDIAL ESTÁ MARCADA PARA O SALÃO EICMA, EM NOVEMBRO, EM MILÃO.

A empresa portuguesa de capacetes NEXX está a antever o lançamento de uma nova coleção para 2026, cuja apresentação oficial está agendada para o salão EICMA de Milão, que decorre de 4 a 9 de novembro.

Fundada em 2001 por Hélder Loureiro, a NEXX orgulha-se de ser "um dos últimos fabricantes europeus em atividade", um estatuto que, segundo a empresa, confere aos seus produtos um caráter distintivo e cobiçado.

A marca construiu a sua reputação em torno de designs únicos e ousados. Um dos exemplos mais marcantes remonta a 2006, com o lançamento de um capacete revestido a tecido de jeans. Atualmente,

as suas coleções, que abrangem desde modelos de adventure a urbanos, privilegiam a funcionalidade e mantêm-se muitas vezes a preços acessíveis.

A empresa demonstra uma notável resiliência, tendo superado um incêndio que destruiu a sua fábrica em 2018. Desde então, não parou de crescer, um trajetória que pretende reafirmar com esta nova coleção.

Em comunicado, a NEXX promete que os novos modelos integrarão "designs de vanguarda, tecnologia inovadora e funcionalidades de segurança melhoradas". A marca afirma que a coleção "é concebida para elevar a experiência de condução, seja para um piloto profissional ou para um entusiasta". //

CAISMOTOR

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



STARK

VARG MX 1.2

**A revolução elétrica chegou
à Caismotor!**



Conforto SUPERIOR

A REV'IT! VEM CONSOLIDAR A SUA REPUTAÇÃO NO UNIVERSO DO EQUIPAMENTO MOTARD COM O LANÇAMENTO DO BLUSÃO SHADE 2 H2O.

Este blusão distingue-se pela sua filosofia de design, assente em três pilares fundamentais: um esteticismo minimalista, um conforto superior e uma proteção concebida para o ambiente citadino.

A peça é integralmente confeccionada em tecido softshell, um material que garante uma sensação de bem-estar notável, combinada com um corte de linhas depuradas e elegantes. Esta abordagem demonstra que a simplicidade conceptual pode, efetivamente, resultar em peças visualmente impactantes e cheias de carácter.

A sofisticação do modelo é meticulosamente trabalhada nos detalhes. O seu forro interior em malha (G-liner) confere uma impermeabilidade duradoura, assegurando, em simultâneo, uma notável leveza e capacidade de respirabilidade. A paleta cromática, baseada em harmonias de tons

sobre tons, aliada ao desenho limpo e a fechos discretos, confere ao blusão uma elegância subtil e versátil, ideal para integrar o guarda-roupa urbano diário.

A sua vocação polivalente revela-se na adaptabilidade a diversas condições meteorológicas. Inclui um forro térmico amovível e um colarinho acolchoado para maior conforto. No capítulo da segurança, está equipado com proteções SEESMART de nível CE 1 nos ombros e cotovelos, existindo ainda a opção de integrar uma proteção dorsal SEESOFT de nível CE 2.

O blusão está disponível em verde, azul-escuro, beringela e preto, desde o S ao 3XL. Preço de Venda Recomendado: 199,99 euros.

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

MOTO GUZZI V7

DESCONTO DIRETO DE 800€ + OFERTA 1ª REVISÃO




MOTO GUZZI®

Evolução TECNOLÓGICA



A MARCA BRITÂNICA RST, LÍDER EM VESTUÁRIO DE MOTOCICLISMO DE ALTA QUALIDADE, APRESENTA O SEU NOVO CONJUNTO VULCAN JACKET & JEAN, DESENHADO PARA OFERECER A MOTOCICLISTAS SEGURANÇA E CONFORTO DURANTE AS ESTAÇÕES MAIS FRIAS.

Confeccionado com a mais recente tecnologia de tecido Lx3 laminado, o conjunto Vulcan eleva o vestuário de aventura a um novo patamar de comodidade graças à sua elasticidade e construção sofisticada.

Integrado na gama Pro Series da RST, o conjunto garante a proteção e o bem-estar do condutor, refletindo a devoção da marca pelo Motorsport britânico, do qual é parceira oficial de segurança em eventos como o TT da Ilha de Man.

A versatilidade é um dos pontos fortes do Vulcan, que permite um controlo eficaz da temperatura:

- Controlo climático: o blusão possui painéis de ventilação direta ao corpo e aberturas estratégicas para um arrefecimento eficaz;
- Isolamento térmico: o forro térmico completo e

amovível assegura a manutenção do calor quando as condições se tornam adversas;

- Funcionalidade: o conjunto completo tem um total de 11 bolsos, garantindo muito espaço de armazenamento. Inclui ainda um fecho de correr de 360° e suspensórios removíveis para personalizar o ajuste entre a jaqueta e as calças.

O conjunto RST Vulcan já se encontra disponível nas cores preto ou prata e azul. O blusão Vulcan tem um Preço de Venda ao Público (PVP) de 379,95 euros, disponível nos tamanhos S a 5XL e as calças Vulcan têm um preço de 319,95 euros, com tamanhos disponíveis do S a 6XL.

Para mais informações e para descobrir outras marcas de equipamento e acessórios, visite o website do distribuidor. //

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





Para motociclistas **EXIGENTES**

O SISTEMA DE COMUNICAÇÃO SENA 60S SOUND BY HARMAN KARDON CONSOLIDOU-SE COMO UMA DAS OPÇÕES MAIS AVANÇADAS DO MERCADO PARA QUEM PROCURA FIABILIDADE, QUALIDADE DE ÁUDIO E CONECTIVIDADE EM DUAS RODAS.

Disponível em Portugal por 399,00 euros, através do representante Salgados Moto, o modelo combina tecnologia de ponta e facilidade de utilização num equipamento robusto e versátil.

Equipado com colunas Harman Kardon de 2.^a geração e cancelamento de ruído assistido por inteligência artificial, o Sena 60S oferece som nítido mesmo em condições adversas. A integração da tecnologia Mesh 3.0 permite comunicações estáveis entre motociclistas, com alcance até 8 km quando interligados em grupo. O sistema suporta os modos Open Mesh, Group Mesh e Wave Intercom, garantindo compatibilidade total com outros dispositivos Sena.

O dispositivo inclui ainda controlo de voz avançado, lanterna LED integrada e estrutura à prova de água (IPX7), adaptando-se a qualquer capacete e condição meteorológica. O suporte magnético e a placa frontal intercambiável tornam o manuseamento rápido e intuitivo, enquanto as atualizações automáticas via aplicação Sena asseguram desempenho sempre atualizado.

Entre as especificações técnicas, destacam-se a conectividade Bluetooth 5.3, tempo de conversação até 24 horas em modo intercom, e compatibilidade

com os principais perfis de áudio e controlo remoto. O conjunto inclui três microfones, dois altifalantes, vários suportes, cabos e acessórios para uma instalação personalizada.

Mais do que um simples intercomunicador, o Sena 60S representa um salto qualitativo na experiência de condução, proporcionando comunicação fluida, conforto e segurança acrescida em viagens a solo ou em grupo. //



MOTO GUZZI **V100** *Mandello*

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®



Pedro Pereira

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

Para que serve a buzina?

No mês passado a análise recaiu sobre as passadeiras e a sua importância enquanto parte essencial da segurança rodoviária, em especial para os peões. Desta vez o tema escolhido recai sobre a buzina. Aquele besouro mais ou menos ruidoso que muitos condutores usam apenas em duas situações: por tudo e por nada!

Quem estiver atento e, melhor ainda, se tiver oportunidade de conduzir noutros países, vai ver que há diferenças notórias na condução, nomeadamente na forma como se utiliza a buzina, sendo que, de acordo com a minha perceção pessoal, em Portugal usamo-la mal... e em excesso!

As justificações, mais ou menos esfarrapadas, para o seu uso são muitas, mas deixo alguns exemplos: porque não acionou o pisca ao mudar de direção, porque está mal-estacionado, porque demorou mais de 0,5 segundos a arrancar depois do semáforo ficar verde, porque se quis meter na fila, porque é uma forma de piropo, porque circula muito devagar, porque está com muita pressa... parece que todas as razões são boas para buzinar!

Porém, o Código da Estrada é bastante claro, nomeadamente no seu artigo 22.º Sinais Sonoros, incluindo a menção de penalizações para o uso indevido:

1 - Os sinais sonoros devem ser breves.

2 - Só é permitida a utilização de sinais sonoros:

a) Em caso de perigo iminente;

b) Fora das localidades, para prevenir um condutor da intenção de o ultrapassar e, bem assim, nas curvas, cruzamentos, entroncamentos e lombas de visibilidade reduzida.

3 - Excetuam-se do disposto nos números anteriores os sinais de veículos de polícia ou que transitem em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

4 - As características dos dispositivos emissores dos sinais sonoros são fixadas em regulamento.

5 - Nos veículos de polícia e nos veículos afetos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público, bem como nos veículos utilizados na formação específica dos respetivos condutores, podem ser utilizados avisadores sonoros especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

6 - Não é permitida em quaisquer outros veículos a instalação ou utilização dos avisadores referidos no número anterior nem a emissão de sinais sonoros que se possam confundir com os emitidos por aqueles dispositivos.

7 - Quem infringir o disposto nos números 1 e 2 é sancionado com coima de 60€ a 300€.

8 - Quem infringir o disposto no n.º 6 é sancionado com coima de 500€ a 2500€ e com perda dos objetos, devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efetiva remoção e apreensão daqueles objetos, sendo, neste caso, aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no n.º 5 do artigo 161.º.

Resumindo, não há desculpas para que a utilização da buzina não seja mais criteriosa e responsável.

Pense nisso na próxima vez, antes de buzinar! //



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO



AS “PAPA MOTOS”, por boas causas

Estamos habituados a ver o Papa em veículos blindados e envidraçados (os Papa Móvel), mas será que os papas também podem estar ligados às motos? O Papa Leão XIV mostra que sim, tal como já o tinha feito o Papa Francisco!

Pode parecer algo estranho para muitos de nós haver uma união direta entre as motos e a figura papal, mas há casos que mostram bem que essa conexão existe, e que até pode ser frutuosa e ter bons propósitos.

O atual Papa, Leão XIV, nos seus 70 anos, bem que poderia ser um motociclista, mas dadas as suas funções e responsabilidades não se lhe pede tanto, mas não há como negar que fica bem ao lado de uma BMW R18 branca, tal como ficou o Papa Francisco ao lado de uma Harley-Davidson prateada!

Aliás, se formos mais longe no tempo, chegou até a existir uma marca de motociclos chamada Pope! O seu nome completo era Pope Manufacturing Company, estava sediada em Westfield, Massachusetts e o seu modelo mais icónico foi a Pope L, produzida entre 1914 e 1920, sendo que era muito mais avançada tecnologicamente e quando chegou ao mercado em 1914 era a moto mais rápida do mundo, capaz de atingir os 110 km/h. »





O caso especial da BMW R 18 Transcontinental, customizada e oferecida a Leão XIV

Tudo começou quando, em 2014, o Dr. Thomas Draxler, fundou os "Jesus Bikers", na Alemanha, grupo de motociclistas que, além de andarem de moto (óbvio) também promovem a fé em Cristo e decidem praticar o bem e ajudar os outros, nomeadamente com angariações de fundos e leilões de motos. A sua máxima é "cada km que fazemos é uma oração em duas rodas"!

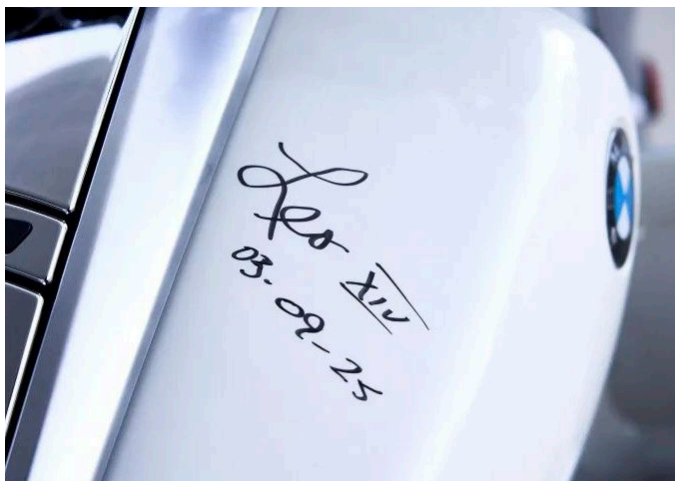
Em 2019, com o apoio da Harley-Davidson, ofereceram ao Papa Francisco um modelo completamente prateado, que depois foi leiloadado e oferecido para caridade. Uma bonita iniciativa e com bons resultados. A "Holy Davidson" foi leiloadada pela Bonhams e rendeu cerca de 42.000 Libras, algo como 48.000 Euros, que foram depois enviados para apoiar crianças desprotegidas no Uganda.

Agora, com o apoio da BMW e a preparação da Witzel Custom build, que inclui vários detalhes únicos como a cor branca, a menção à paz ou as insígnias da cúria romana foi entregue ao Papa uma magnífica BMW R 18 Transcontinental, mas esta é única e totalmente exclusiva.

Os "Jesus Bikers" chegaram a Roma no dia 3 do mês passado, em peregrinação, vindos da Alemanha e depois de terem feito cerca de 1000 km. A chegada coincidiu com a audiência papal das quartas-feiras, na Praça de São Pedro.

O papa Leão XIV foi presenteado com a moto, que depois autografou para posterior leilão, para apoiar um projeto de ajuda a crianças pela Missio Austria (Pontifícias Obras Missionárias), desta vez em Madagáscar.

O leilão internacional, promovido pela Sotheby's, já chegou ao fim e a moto rendeu uns incríveis 130.000 Euros, que vão agora ser aplicadas em Madagáscar, para ajudar em particular as crianças, nomeadamente através da construção de uma escola! //



TRK
702X



Banco Aquecido

Punhos Aquecidos

Mais Ergonomia
e Conforto

Viseira
Maior

Suporte
Traseiro
Redesenhado

Crash Bars

Homologação
Euro 5+

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 responsivo 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.



O canto DO CISNE

As 200 Milhas de Daytona de 1971 marcaram a história do motociclismo, particularmente, a da indústria britânica. A prova americana acabaria por ser o 'canto do cisne' da, à época, quase secular indústria do motociclismo do Reino Unido. Curiosamente, tendo obtido assinalável sucesso nessa edição da 'Daytona 200'.

Texto: Vitor Sousa Fotos: Arquivo

Para a maior força industrial britânica dessa altura – o Grupo BSA/Triumph – o envolvimento na competição, enquanto manobra de marketing, podia conduzir a um empurrão importante nas vendas, impulsionando a empresa para um patamar que lhe desse os argumentos financeiros capazes de se bater com a emergente indústria japonesa. Em 1969, a Honda havia lançado uma sua CB 750 Four, uma tetracilíndrica moderna, equipada com travão de disco, sem vibrações, sem fugas de óleo... e conquistou rapidamente o mercado das motos de maior cilindrada, dando uma machadada forte nas inglesas e italianas que ainda dominavam esse segmento.

A entrada de “sangue novo” na gestão do Grupo, cuja fusão das duas lendárias marcas era já um sinal dos tempos difíceis que se viviam, e o lançamento das tricilíndricas no final dos anos 60, deu à empresa a confiança necessária para encarar a concorrência nas mais duras competições, nomeadamente na Fórmula 750 TT, na Resistência e nas 200 Milhas de Daytona, corrida de grande prestígio naquele tempo. No entanto, a chegada em força dos construtores japoneses, o aumento das regalias sociais dos trabalhadores em Inglaterra, com consequências directas na produção, e muito dinheiro gasto em projectos errados, já era muito claro que, nesse início da década de 70,

para o grupo BSA/Triumph era vencer ou morrer. Ironicamente, aconteceram ambos.

A OFENSIVA AMERICANA

Peter Thorton, o então recém nomeado CEO da BSA/Triumph America, um ex-executivo da área da publicidade, queria apostar seriamente num programa de competição com base nas motos de produção BSA Rocket 3 e Triumph Trident, lançadas em 1969 quase em simultâneo com a rival Honda CB 750 Four. Lionel Jofeh, director executivo em Inglaterra, e Doug Hele, chefe do departamento de competição e responsável por parte do desenvolvimento da tricilíndrica, foram convencidos a avançar, sobretudo considerando o »





peso do mercado americano para a casa inglesa. Thornton, para mais, estava disposto a investir meio milhão de dólares na campanha.

Em 1970, a Honda conseguiu a primeira vitória para a CB 750, em Daytona, pelas mãos de Dick Mann, que tinha sido dispensado da BSA America por estar... velho. Gene Romero e Don Castro, com as Trident, foram segundo e terceiro. Nesse ano, Honda, Triumph, BSA e Harley-Davidson (na estreia da XR 750 de válvulas laterais) conheceram muitos problemas, deixando a sensação de que se tinha apenas assistido ao ensaio geral para as 200 Milhas de 1971.

Foram injectados mais 500 mil dólares no projecto. Contrataram-se mais pilotos e Hele pôde desenvolver as tricilíndricas combatendo o seu principal problema, o sobreaquecimento do cilindro central.

Para as 200 Milhas de Daytona de 1971 o grupo inscreveu 10 motos. As azuis e brancas da Triumph entregues aos americanos Gene Romero (1), Don Castro (5), Tom Rockwood (9) e Gary Nixon (10) e ao inglês Paul Smart (12). As vermelhas e brancas da BSA para os americanos Jim Rice (2),

Dave Aldana (3), o regressado Dick Mann (4) e Don Emde (20) e para a “estrela da companhia”, o inglês Mike Hailwood (20). O próprio Hailwood, Mann, Romero e Smart conduziam as versões actualizadas da tricilíndrica (a que os pilotos chamavam de “Low Boy”). Um plantel de luxo. Todos os pilotos tinham novos capacetes integrais e fatos de competição iguais com as cores de cada marca. Para transportar todos os meios, foram abandonadas as pequenas carrinhas Ford Transit e alugados camiões articulados. A comitiva incluía um elevado número de técnicos das estruturas dos dois lados do Atlântico e foram reservados mais de 50 quartos no Hotel Plaza onde o BSA Group organizou uma monumental recepção para convidados e imprensa.

Nunca, antes ou depois, uma só empresa (neste caso com duas marcas) efectuou um tão grande, e extravagante, investimento para vencer uma corrida.

Mesmo com a presença da Harley-Davidson, Kawasaki, Suzuki, Yamaha e Honda, com equipas apoiadas pelas fábricas, o construtor inglês estava determinado. Paul Smart obteve a “pole-position”,

sucedendo a Gene Romero que a conseguira no ano anterior. No momento da partida, porém, Gary Fischer, com uma Honda-Yoshimura saltou para o comando e aí se manteve durante as primeiras cinco voltas, até que Smart o desalojou. Até ao primeiro reabastecimento a corrida assistiu ao duelo entre os ingleses Smart e Hailwood. As motos oficiais da BSA e da Triumph ocupavam as cinco primeiras posições. Mann, Romero e Emde, juntavam-se ao duo da frente para animar o muito público presente. Gary Nixon, a correr com uma perna partida há três semanas, tinha dificuldade em manter o contacto e Dave Aldana apostava na regularidade e poupança do material. Mike "The Bike" é o primeiro a abandonar, com o cilindro central da sua Rocket "derretido", deixando Smart de novo no comando. Mas também o seu compatriota começa a ter problemas de temperatura no motor, deixando Mann na frente. Smart acaba por desistir com o motor gripado. Nixon também desiste, com um cabo de embraiagem partido.

No final, Dick Mann cruzou a linha em primeiro, bisando o triunfo de 1970, agora em BSA. A Triumph de Gene Romero repetiu o segundo lugar do ano anterior, e a BSA de Don Emde (a melhor dos modelos "antigos") em terceiro. A Harley colocou Roger Reiman em quarto.

Com três motos no "Victory Lane" de Daytona,

os rostos foram fotografados com largos sorrisos. A marca acabara de provar a competitividade dos seus produtos e as consequências poderiam ter sido vantajosas, também em termos comerciais. No final do ano, a empresa colocou pilotos oficiais nas quatro primeiras posições do Grand National da American Motorcyclist Association que ainda era composto por provas tanto de circuito, como de "dirt": Mann (BSA), Romero (Triumph), Rice (BSA) e Aldana (BSA).

Nesse ano de 1971, a Fórmula 750 TT dava os primeiros passos e a BSA acabou vencedora, com Prickell. Percy Tait (Triumph) venceu a "MCN Superbike series" e o campeonato britânico de 750cc. John Cooper (BSA) bateu Giacomo Agostini e a MV Agusta 500 de GP na "Race of The Year". Prickell e Tait (Triumph) venceram a mais prestigiada corrida de Resistência da época, o Bol D'Or, em Le Mans. Tony Jefferies (Triumph) impôs-se na Ilha de Man em F750, à frente de Prickell (BSA).

O grupo BSA/Triumph vencera tudo o que havia para vencer na sua classe. E no entanto... Thornton foi despedido em Maio (porque gastava demais), Jofeh foi acusado de saber muito pouco do que fazia, e saiu em Junho. Doug Hele, sem possibilidade de desenvolver novas soluções, sabia que tinha poucos argumentos para se bater com os produtos japoneses... Pouco tempo depois seria o fim da linha para a indústria britânica. //



X-Trial Repsol Lisboa traz os melhores pilotos do mundo à MEO Arena

DIA 12 DE ABRIL A MEO ARENA RECEBE O X-TRIAL REPSOL LISBOA, O MAIOR CAMPEONATO MUNDIAL DE TRIAL MOTO INDOOR E OS BILHETES JÁ ESTÃO À VENDA.

NELSON CAMPOS, CEO da Crumbs Events, declara a propósito do evento:

Trazer o X-TRIAL de volta a Portugal, depois de 20 anos, é um enorme orgulho. Este é um espetáculo único que combina desporto de alto nível, adrenalina e entretenimento para todas as idades. Queremos proporcionar ao público português a oportunidade de ver de perto os melhores pilotos do mundo e de viver a emoção desta competição que enche as maiores arenas da Europa.

Depois de 20 anos de ausência o campeonato mundial mais prestigiado de trial moto indoor, volta à MEO Arena para uma noite épica de técnica, emoção e pura adrenalina. Organizado pela Crumbs Events, este evento de nível internacional assinala o regresso do X-Trial a Lisboa e integra o circuito que percorre as maiores arenas da Europa.

O espetáculo vai ter lugar na MEO Arena, em Lisboa, no dia 12 de abril de 2026, numa noite que promete ação, velocidade e emoção para toda a família. O trial moto indoor é reconhecido como uma das modalidades mais intensas do motociclismo: pilotos enfrentam obstáculos complexos com equilíbrio, precisão e nervos de aço, numa competição de ritmo rápido e com um formato pensado para proporcionar um espetáculo eletrizante.

Mais detalhes e preços

Cada ronda do campeonato tem a duração aproximada de duas horas e meia, combinando manobras técnicas, iluminação de excelência e um ambiente que mantém o público em permanente suspense. Este ano, o calendário do X-Trial atinge um recorde histórico, com



10 etapas e novas paragens em países que até agora não recebiam a competição.

Em Lisboa, o público terá a oportunidade de assistir às atuações de três dos melhores pilotos do mundo:

Toni Bou, com um palmarés extraordinário, domina a modalidade indoor há vários anos;

Jaime Busto, conhecido pelo seu estilo arrojado e pela consistência em pistas de elevada exigência;

Gabriel Marcelli, jovem talento que tem subido no ranking mundial e demonstrado grande capacidade competitiva.

Os bilhetes já estão disponíveis para o público em geral, sendo os preços os seguintes:

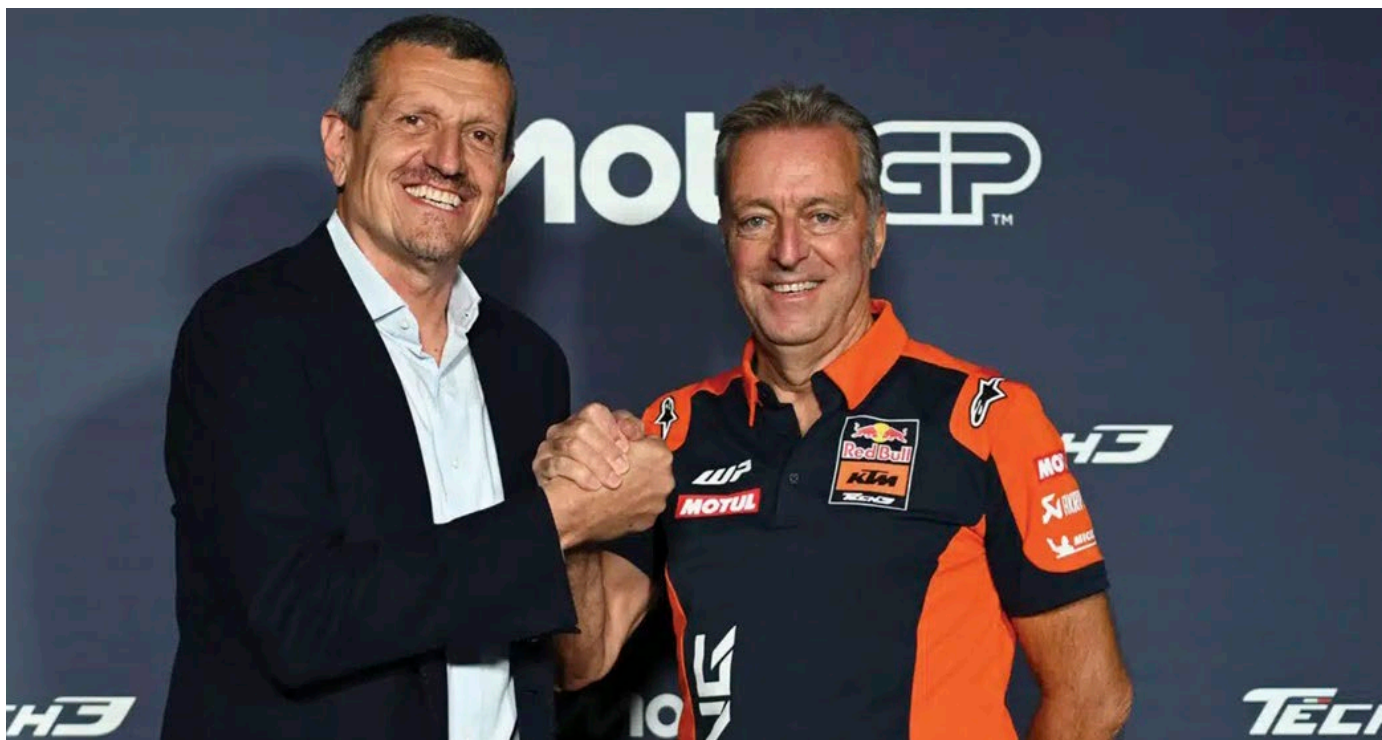
Balcão 0: 40 €

Balcão 1: 45 €

Balcão 2: 30 €

Paddock Experience: 100 €

Os bilhetes podem ser adquiridos aqui. //



Guenter Steiner promete título para a Tech3 KTM em cinco anos

APÓS AQUISIÇÃO MILIONÁRIA, GUENTER STEINER, O RECÉM-CHEGADO PROPRIETÁRIO DA EQUIPA DE MOTOGP TECH3 KTM, AGITOU O PADDOCK COM UM ANÚNCIO OUSADO.

O OBJETIVO de Steiner é transformar a equipa numa candidata ao título mundial num prazo de três a cinco anos. Esta ambição surge na sequência da aquisição da Tech3 por 20 milhões de euros, um investimento significativo que indica a crença de Steiner no potencial de crescimento do MotoGP sob a nova gestão da Liberty Media.

A transição verá o atual diretor, Hervé Poncharal, passar a consultor no final da época, com Richard Coleman a assumir o cargo de diretor de equipa. Esta reestruturação visa solidificar a posição da Tech3 no campeonato.

Steiner delineou uma abordagem metódica. "O meu primeiro ano será de aprendizagem. As alterações de fundo virão mais tarde", garantiu à imprensa internacional. Contudo, o foco em resultados é imediato: "Vencer não significa conquistar o campeonato no primeiro ou segundo ano, mas temos de lutar por pódios".

Steiner destacou a singularidade do MotoGP, onde

equipas satélite, como a Pramac e o seu piloto Jorge Martín, provaram ser capazes de lutar pelo título mundial. O novo proprietário vê um vasto potencial de crescimento no motociclismo: "Este desporto é incrível e a ação é eletrizante. O meu objetivo é expandir esta modalidade a um público mais vasto".

De recordar que no verão de 2024, Steiner já andava em negociações com Hervé Poncharal. No ano seguinte, as conversações tornaram-se mais sérias e, no mês passado, o acordo foi assinado, com a total aprovação dos responsáveis do MotoGP.

Apesar de reconhecer o valor e a experiência existentes no paddock, o seu prazo de três a cinco anos é inegociável para alcançar a glória máxima. Com a Tech3 a operar com motos KTM de especificação oficial, e com duas vitórias históricas já no seu currículo, a equipa tem agora um novo e ambicioso horizonte traçado sob o comando de Guenter Steiner. //



Portugal termina em 6º lugar na Coupe de l'Avenir em Motocross, na Bélgica

AS JOVENS ESPERANÇAS DO MOTOCROSS NACIONAL ESTIVERAM NA BÉLGICA PARA A 53ª EDIÇÃO DA MAIS ANTIGA PROVA DE MX JUVENIL DA EUROPA, A COUPE DE L'AVENIR, EM PORTUGUÊS TAÇA DO FUTURO.

A PROVA realizou-se em Baisieux, no Circuito Ferme des Monts, na Bélgica, nos dias 4 e 5 de outubro e marcaram presença um total de 9 jovens pilotos lusos, divididos por diferentes categorias.

Este circuito é muito conhecido na Bélgica, sendo que esta competição se desenvolve aqui há 20 anos e é já a 53.ª edição da prova, num país com grande tradição no motocross e nomes incontornáveis como

Joël Smets ou Joël Robert.

Resultados positivos, mas com margem para progressão

Portugal alinhou com nove jovens pilotos distribuídos pelas três classes da competição – 65 cc, 85 cc e Open – a formação nacional terminou no 6º posto da competição por países, ganha pela França à frente da Grã-Bretanha e da Suécia.

Por categorias, a equipa portuguesa foi 4ª colocada em MX85, com grandes prestações de Duarte Pinto, Leonardo Gaio e Guilherme Gomes, depois de ter chegado a estar no 3º posto, após a 1ª manga, sendo depois superada pela formação britânica, que viria a vencer esta classe.

Já em 65 cc e Open, as cores nacionais não estiveram tão felizes, com um 8º lugar na classe Open para Martim Palma (com problemas técnicos na sua moto em duas das três finais, depois de ter sido 8º na manga inaugural), enquanto Gonçalo Cardoso e Dinis Sousa também prejudicavam as suas corridas com maus arranques.

Em 65 cc, Salvador Campino, Martim Agostinho e Gonçalo Costa terminavam em 9º lugar, com várias quedas e problemas técnicos para Campino numa das mangas, em que viu a corrente da sua moto saltar.

De um moto geral, acabou por ser uma experiência internacional positiva para as nossas esperanças, com o trio de 85 cc a terminar dentro do objetivo esperado, o top 5, enquanto as posições expectáveis em Open e 65 cc (cerca do 6º posto) acabaram por não ser alcançadas em virtude de alguns azares próprios das corridas. //



AXXIS



GHOSTFIGHTER

MANIAC





Piloto Jorge Brandão morreu na última etapa do Rali de Marrocos

FALECEU, DIA 17 DE OUTUBRO, O PILOTO LUSO, JORGE BRANDÃO, AOS 46 ANOS, NUM ACIDENTE DE MOTO DURANTE A ÚLTIMA ETAPA DO RALI DE MARROCOS E QUANDO FALTAVAM APENAS CERCA DE 2 KM PARA O FINAL DA PROVA.

JORGE BRANDÃO era um rosto bem conhecido nomeadamente nas motos, com uma longa carreira no enduro e que terminou ontem, abruptamente, numa duna ao quilómetro 214, a apenas dois quilómetros de chegar à meta. Ainda foi transportado de helicóptero para o hospital, mas não resistiu aos ferimentos.

A participação neste rali fazia parte da preparação para o Dakar 2026, em que tinha planos de participar a solo, sendo que esta tragédia mostra que as areias do deserto são enfeitadoras, mas também traiçoeiras e perigosas.

Jorge Brandão, que era natural de Arouca, representava a equipa de Guimarães "Old Friends Rally" e após a queda foi "imediatamente assistido pelos médicos e transportado de helicóptero ao hospital, em Erfoud, onde faleceu às 13h55".

Reações de pesar

As reações de mágoa e tristeza por mais esta tragédia não se fizeram esperar.

Por exemplo, o seu amigo de longa data e também piloto Bianchi Prata afirmou:

Vai deixar um vazio enorme e muitas saudades. Deixo um abraço sentido à família, à mulher e às filhas. Tenho a certeza de que, onde quer que esteja, o Jorge vai continuar a olhar por todos nós, com aquele sorriso tranquilo e a

paixão de sempre. Lá no céu, vai continuar a fazer o que mais amava: andar de moto e viver novas aventuras!

Numa nota da Presidência da República:

"O Presidente da República lamenta a morte trágica do piloto motociclista Jorge Brandão, ocorrida durante a quinta e última etapa do Rali de Marrocos, em Erfoud". Também no site oficial da Presidência de República Portuguesa, Marcelo Rebelo de Sousa apresenta as condolências "à família, amigos e a toda a equipa Old Friends Rally".

Já o Município de Arouca, nas suas redes sociais, refere:

O Município de Arouca expressa profundo pesar pelo trágico falecimento do piloto e empresário arouquense Jorge Brandão, no decurso da sua participação no Rali de Marrocos.

Apaixonado por desportos motorizados, Jorge Brandão envergava com orgulho as cores do seu país e honrava com distinção o seu concelho.

Neste momento de dor e consternação, o Município de Arouca endereça as mais sentidas condolências à sua família, amigos e a todos os que com ele privaram.

Também o seu Andar de Moto se une à família e amigos de Jorge Brandão neste momento difícil e apresenta as suas sentidas condolências. //

aprilia

TUONO V4



APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be **a** racer



Do céu AO INFERNO

Em apenas oito dias, as festividades do Japão foram esquecidas e os pilotos que saíram de Motegi nas nuvens, caíram para as profundezas do inferno. Marc Marquez, de novo lesionado, Bagnaia arrastando-se penosamente durante todo o fim de semana. Quase não se dava pela estreia a ganhar do 'rookie' Fermin Aldeguer...

Texto: Vitor Sousa

Título de pilotos conquistado em Motegi e um domínio absoluto por parte de Francesco Bagnaia no GP do Japão conferia à equipa oficial da Ducati um estado de felicidade e alegria como não se havia visto antes nesta temporada.

O seu piloto dominador do campeonato, Marc Marquez, voltara a fazer história conquistando, como há muito se esperava, o almejado nono título mundial e sétimo na categoria principal, após um hiato de seis anos. Do outro lado da box, pela primeira vez no ano, 'Pecco' Bagnaia encontrava o caminho do acerto, voltando aos seus melhores dias quando poucos acreditariam já ser possível, com um domínio inequívoco, rapidez e vitórias...

Tudo parecia perfeito e, finalmente, alinhado com os astros. Porém...

Numa reviravolta em que o azar se juntou ao inexplicável, a casa oficial da Ducati sofreu um profundo abalo, apenas uma semana depois, na Indonésia. É verdade que o circuito de Mandalika costuma trazer dados novos e provocar cenários alternativos à lógica do mundial... mas tanto?

As dificuldades de andamento começaram nos primeiros treinos, com Marquez a cair duas vezes na mesma sessão e a deixar no ar uma 'nuvem negra' que, por certo, traria tempestade. P9 na qualificação

(a pior do ano), o novo Campeão do Mundo ainda salvou um sexto lugar na corrida Sprint. No GP, Marquez foi abalroado por um incauto Bezzecchi. A violenta entrada na gravilha provocou-lhe uma lesão grave no ombro direito (clavícula e ligamentos) que o vai tirar do que resta da ronda ásia-pacífico, falhando os GP da Austrália e Malásia.

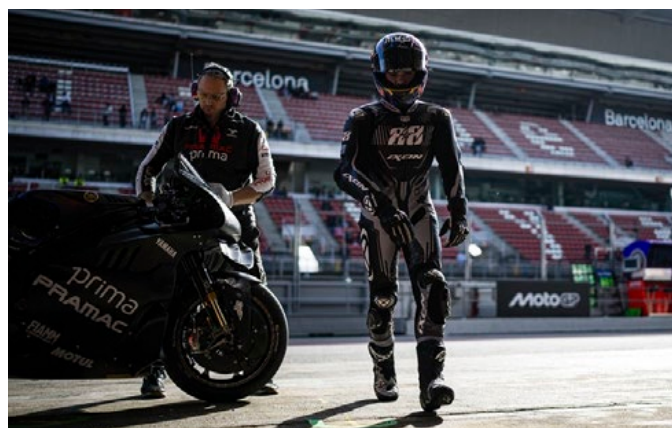
Já Bagnaia... bem, o que dizer? P16 na grelha (penúltima fila), P14 (último!!!) na Sprint a cerca de 30 segundos do vencedor e a... 13 segundos (!!!) do penúltimo classificado. Para concluir da pior forma um fim de semana dramático, queda na corrida principal quando seguia em... último... Foi da moto? A mesma - de acordo com declarações do piloto na quinta-feira anterior - de Motegi, sem tirar nem pôr... Foi do calor (60° de temperatura no asfalto a ditar condições de competição completamente distintas)? Não sabemos.

E esse é o problema, ninguém sabe! Perdida nos seus enredos comunicacionais, incapaz de falar com clareza e transparência, a marca italiana (ou a sua formação oficial) continua a cozer o duas vezes Campeão do Mundo em lume brando... ou a atirá-lo directamente para a fogueira, como em Mandalika. A seguir...

Talvez não se vislumbresse esta vitória. Apesar de ser apontado como talento e esperança, poucos viam em Fermin Aldeguer a capacidade imediata



DESPORTO *MOTOGP* INDONÉSIA



para triunfar em GP. Pódios, sim, vitórias, talvez na Sprint, mas para a corrida principal de cada evento, as coisas pareciam mais complicadas. Aliás, a sua irregularidade ao longo da temporada, própria de um rookie, sublinhe-se, dizia isso mesmo. E no entanto...

Uma coisa se lhe reconhecia: a capacidade de encontrar rapidez no final das corridas, quando o desgaste dos pneus impede outros de manterem o ritmo, Fermin aparece. As pobres condições de aderência do circuito indonésio, aliado aos azares alheios, criaram condições excepcionais para que Aldeguer conseguisse a sua primeira vitória. Primeira enquanto rookie (batendo um Pedro Acosta que, numa KTM, ainda persegue o primeiro triunfo) e a segunda mais jovem de sempre.

Aldeguer ainda esteve a um curto passo de fazer a dobradinha, já que na véspera, na Sprint, perdeu para Marco Bezzecchi na última volta.

A equipa Gresini - que continua a vencer com todos os seus pilotos - somou mais um fim de semana positivo, com Alex Marquez a completar o pódio de domingo, em P3.

Uma palavra obrigatória para as Aprilia. Por força das circunstâncias, eram só duas, mas tanto Bezzecchi como Raul Fernandez deram boa conta

da tarefa. O italiano conseguiu a 'pole', terceira nos últimos seis GPs, venceu a Sprint depois de um mau arranque e só a queda no Grande Prémio o terá impedido, muito provavelmente, de sair de Mandalika com um 'full house'... como o de Bagnaia em Motegi.

Já o espanhol da Trackhouse, apesar de duas corridas atribuladas, qualificou-se para a primeira linha (P3) e foi terceiro na Sprint e sexto no GP. Numa corrida onde também as Honda deram sinais de melhoras e Brad Binder 'renasceu' ao oferecer-nos a sua melhor exibição do ano. Tendo partido de P15 na grelha, levou a sua KTM até ao quarto lugar!

E Oliveira volta a pontuar. Num fim de semana complicado para as Yamaha (mais um) devido à fraca aderência do asfalto de Mandalika, Miguel Oliveira traz boas memórias da Indonésia (de novo), tendo conseguido a sua primeira passagem directa do ano ao Q2 e pontuado pela quinta vez consecutiva nesta temporada (P9 na Sprint, P11 no GP).

Desde a pausa de verão, o piloto português é o segundo melhor piloto Yamaha no conjunto dos resultados, com larga vantagem sobre Rins e Miller... o que, mais uma vez, põe em evidência a injustiça da sua dispensa.

Todos os resultados em www.motogp.com //

MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS




MOTO GUZZI®



A estreia de Fernandez NO DOMÍNIO DA APRILIA

Raul Fernandez e a Trackhouse estrearam-se a vencer em MotoGP, num Grande Prémio da Austrália também marcado por um desaire para a Ducati.

Texto: Vitor Sousa



A ausência - mais prolongada do que inicialmente se previa - de Marc Marquez na atual temporada de MotoGP, na sequência do acidente de Mandalika, tem o condão de equilibrar o plantel. Sem o 'extraterrestre' presente na grelha e a continuação da maré negra por parte de Francesco Bagnaia (mais um fim de semana para esquecer), outros pilotos e marcas acabam por ter oportunidade de se mostrarem mais à frente nas tabelas de tempos dos treinos e nas classificações das corridas. Uns podem surpreender, outros apenas vêm confirmar.

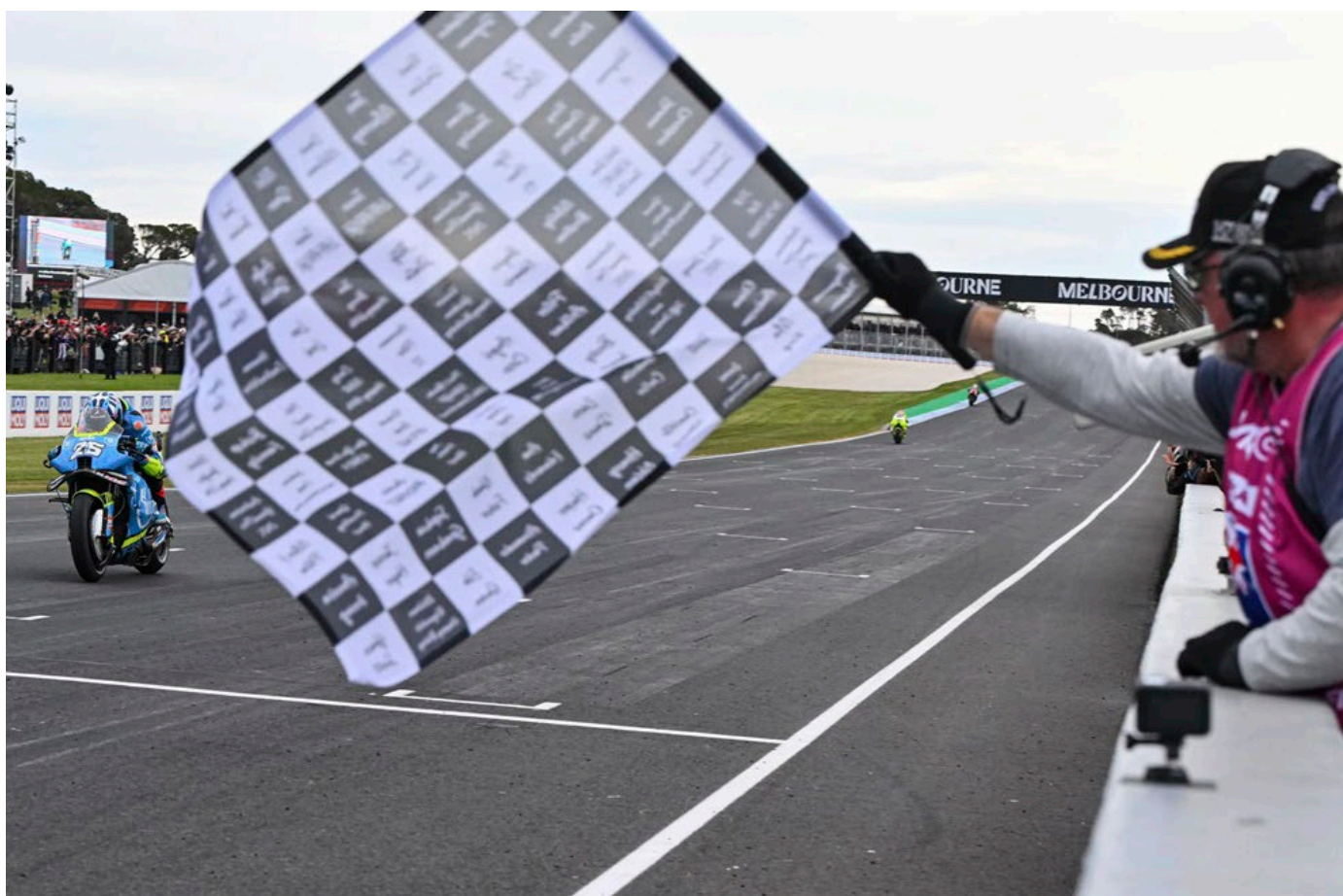
É o caso da Aprilia que, depois de um início de temporada relativamente modesto, tem vindo a ganhar competitividade e a conseguir vitórias à frente de outros que eram tidos como mais favoritos. Confirmando as boas indicações dadas recentemente, a marca italiana venceu as duas corridas do fim de semana, a Sprint com um, de novo, rapidíssimo Marco Bezzecchi, a de GP com um surpreendente Raul Fernandez que já na véspera terminara em segundo atrás do piloto oficial da marca.

Ora, Fernandez - que se estreou a vencer em

MotoGP - veio ainda acrescentar ao facto, já de si notável, ter vencido com uma moto de equipa privada, o que só acontecera em quatro ocasiões (vamos no 19º GP) este ano. É também a confirmação do bom trabalho que a equipa americana Trackhouse tem vindo a realizar nesta sua pouca experiência no Mundial de MotoGP sob a batuta de um muito competente Davide Brivio. Com esta estreia a vencer, o plantel do MotoGP apresenta o dado curioso de todas as equipas presentes já serem vitoriosas na categoria rainha.

Já Bezzecchi (que fora segundo na qualificação atrás de um surpreendente Fabio Quartararo) chegou à terceira posição no final do GP, depois de ter cumprido a dupla 'Long Lap' de penalização que trazia de Mandalika, responsabilizado pelo acidente de Marc Marquez. Tendo em conta o ritmo evidenciado é justo - e lógico - pensar que Bezzecchi teria conseguido a dupla vitória em Phillip Island sem a penalização...

Com mais este fim de semana produtivo, o italiano da Aprilia ascendeu à terceira posição do campeonato, desalojando desse lugar o 'desaparecido em combate' Bagnaia (na Sprint P19, penúltimo, só à frente do piloto de testes da marca, »



DESPORTO *MOTOGP PHILLIP ISLAND*



Pirro, e queda no GP quando tentava não ficar em... último)

Excelente resultado de conjunto da marca de Noale que consegue, através de Raul Fernandez e Marco Bezzecchi seis lugares de pódio nas últimas quatro corridas (duas Sprint e dois GP) em 12 possíveis. Metade!

Se a Aprilia segue em rota ascendente, a Ducati debate-se com dificuldades evidentes. Os seus pilotos têm dificuldade em rodar na frente e só a corrida excepcional de Fermin Aldeguer na Indonésia e o P2 de Digianantonio na Austrália disfarçaram alguma falta de competitividade da marca italiana nas últimas saídas. Na Austrália a Ducati não teve qualquer moto no pódio em nenhuma das corridas, o que não acontecia há mais de 80 GPs!

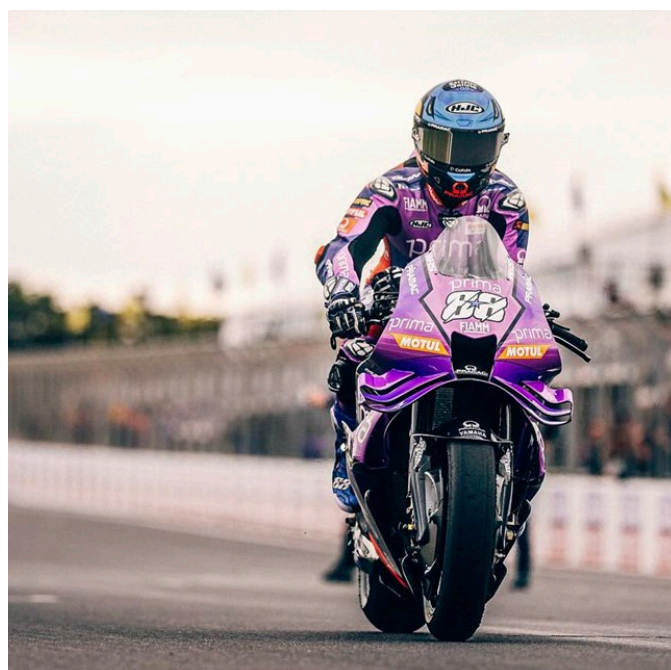
Perante este cenário, impõe-se a pergunta: o que seria desta temporada sem Marquez na Ducati e/ou com Jorge Martin na Aprilia desde o início? Nunca saberemos na verdade, mas fica apurado o apetite para a época de 2026.

OLIVEIRA CONTINUA A PONTUAR

Miguel Oliveira prossegue no seu processo de despedida da Yamaha, conseguindo pontuar pela

sexta vez consecutiva e sendo, nessa regularidade, um dos melhores pilotos da marca. Em Phillip Island, onde venceu nas categorias menores, falhou a qualificação de novo (apenas P16), terminou a Sprint em P14 e o Grande Prémio em P12.

Todos os resultados em motogp.com //





CYCLONE



CUSTOM
RA2

A porta de entrada para o estilo custom com carácter próprio. Uma moto com essência clássica e espírito urbano, pensada para quem desfruta de cada curva, cada olhar e cada quilómetro como parte da viagem.



Alex Marquez FAZ HISTÓRIA

O fim de semana produtivo de Alex Marquez no GP da Malásia valeu-lhe uma entrada muito especial na história do motociclismo: pela primeira vez, dois irmãos são Campeão e Vice-Campeão do Mundo!

Texto: Vitor Sousa

Os dois miúdos de Cervera, que faziam corridas de bicicleta pela vila espanhola como quaisquer jovens da sua idade em qualquer parte do mundo, estariam, nesse tempo em que eram crianças, longe de imaginar o que o futuro lhes reservava. Marc e Alex, ambos se tornaram Campeões do Mundo de motociclismo e um deles veio mesmo a afirmar-se como um dos melhores de sempre, com nove títulos conquistados. Agora que Marc está fora das pistas a recuperar de (mais) uma lesão complicada, Alex teve a tarefa facilitada para garantir o que vinha 'ameaçando' desde o início da época: a conquista do vice-campeonato. Não que a mesma estivesse seriamente ameaçada, mas fazê-lo a duas rondas do final da temporada merece o devido destaque. Tendo sido um seguro segundo classificado na Sprint e um autoritário vencedor no Grande Prémio, Alex Marquez contribuiu ainda para um fim de semana glorioso para a equipa Gresini, que confirmou a conquista do título entre os Independentes e teve o seu outro piloto, Fermin Aldeguer, a confirmar-se como melhor Rookie da temporada. Mas fez mais: após uma jornada anterior difícil para a Ducati, em Phillip Island, Marquez ajudou a

marca italiana a voltar ao degrau mais elevado do pódio, com um bom resultado de conjunto para as cores de Borgo Panigale.

E quase, quase... ofuscava o outro grande feito da passagem do Mundial de MotoGP por Sepang: o regresso aos triunfos de 'Pecco' Bagnaia.

Nesta época enigmática que o ex-Campeão do Mundo tem vindo a efectuar, depois do céu no Japão e da súbita queda no Inferno na Indonésia e na Austrália, não se sabia o que Bagnaia poderia fazer em Sepang. Nem ninguém esperaria muito, na verdade.

De repente, e após uma 'Practice' mal conseguida, o italiano salta para a 'pole-position' e confirma, com uma exibição imaculada na Sprint, um regresso à glória totalmente inesperado.

À frente de Marquez e de um insistente Pedro Acosta a tentar tirar partido de uma KTM 'feita' às características do circuito. Esperar-se-ia algo idêntico na corrida principal. Tendo partido bem, Bagnaia controlou a primeira volta, mas cedo se percebeu que não estava tão à vontade quanto na véspera.

Talvez tenha sido devido à escolha de um pneu de mistura média para a roda dianteira que lhe terá roubado o 'feeling' dos dias anteriores, o certo é que se viu ultrapassado muito cedo por Alex Marquez (que caminhou sozinho para a sua quarta vitória da





temporada, terceira na corrida de domingo) e, à 13ª volta (de 20), por Pedro Acosta (terceiro P2 do ano, e segundo nos três últimos GPs).

Estava a tentar não perder tempo para um surpreendente Joan Mir, aos comandos de uma Honda que tem vindo a dar boas indicações de melhoria nas últimas corridas (segundo P3 nas últimas quatro provas, melhores resultados do ano), quando subitamente perdeu velocidade. Veio a confirmar-se que se tratou de um furo lento, provocado por uma peça de carbono na pista... Faltavam três voltas para completar a corrida.

Notório foi o apagamento da Aprilia que, nas jornadas anteriores, quer através do seu piloto de fábrica Marco Bezzecchi, quer através do 'cliente' Raul Fernandez, tinha vindo a evidenciar-se, assumindo, inclusivamente, o papel de principal marca desafiadora da 'toda-poderosa' Ducati. Desapareceu por completo em Sepang.

Desta vez não devido aos problemas de sobreaquecimento de que sofreram noutras passagens pelo quente e húmido território malaio - que, segundo afirmam, estão ultrapassados - mas por uma notória incapacidade de colocar

potência no solo. Bezzecchi ainda 'salvou' 9 pontos, importantes na luta pelo terceiro lugar no campeonato com Bagnaia. Vantagem de 5 pontos para o piloto da Aprilia à partida para as duas últimas rondas da temporada.

OLIVEIRA NO 'PESADELO' DA YAMAHA

Mais um fim de semana para esquecer para a Yamaha. Fabio Quartararo conseguiu disfarçar, mas não se percebe bem se é com talento ou com o facto de ter uma moto 'feita' às suas características de pilotagem. Os restantes pilotos penaram para pontuar. Rins somou três pontos, Miller dois e Oliveira... zero!

O português qualificou mal, caiu na corrida Sprint e no GP, embora tenha levado a moto até ao final na prova de domingo, cruzando a meta em P19 e último. Quebrou assim uma série de seis provas consecutivas a pontuar. Aguardemos por Portimão.

O GP de Portugal é a próxima jornada deste campeonato e tem lugar no fim de semana de 7, 8 e 9 de novembro.

Todos os resultados em www.motogp.com //



SCHUBERTH

goldenbat.pt

C5 CARBON

ENDLESS EVOLUTION



**Capacete Modular
em Carbono**



**Seguro: Homologação
ECE-R 22.06 e P/J**



Leve: 1.460Kg



**Pré-Instalação do Sistema
de Comunicação**



**Confortável: Forros Interiores
Personalizáveis**



SCHUBERTH



Toprak À PORTA DO TÍTULO

A segunda passagem do Mundial de Superbike por território português em 2025 valeu novo duelo entre os dois protagonistas da actualidade: Toprak Razgatlioglu venceu duas das três corridas mas falhou o sexto 'hat-trick' da temporada com a vitória de Nicolo Bulega na corrida 2. Decisão do título adiada para para a última jornada, em Jerez, no próximo fim de semana.

Texto: Vitor Sousa

O Campeonato do Mundo de Superbike rumou ao Circuito do Estoril para a penúltima ronda da temporada de 2025 e viu o truço da BMW, líder do campeonato, chegar com vantagem pontual

que, apesar de matematicamente lhe abrir a porta da conquista do título no fim de semana, parecia ser insuficiente pois a réplica que Bulega tem oferecido nas corridas mais recentes fazia prever mais um confronto cerrado entre ambos.

A qualificação viu Razgatlioglu conquistar a 'pole', à frente de Bulega e Bautista, que colocaram as duas Ducati oficiais na primeira linha ao lado da BMW. Para o espanhol esta era, inclusivamente, a primeira vez que iria sair sem ninguém à sua frente para a corrida 1 e para a Superpole Race.

A Corrida 1 começou atribulada e com bandeira vermelha ainda antes da conclusão da primeira volta, após Axel Bassani ter 'perdido' a frente da sua Bimota na inserção da curva 1 provocando o caos no meio do pelotão com vários pilotos a caírem.

No recomeço as Ducati voltaram a partir bem, mas Toprak não tardou a chegar à frente e, se bem que sem poder cometer erros ou distrações, acabou a dominar a primeira corrida do fim de semana e obter o seu triunfo número 20 do ano. Bulega e Bautista fecharam o pódio, Andrea Locatelli levou a melhor Yamaha à quarta posição, à frente da

Bimota de Lowes.

Na Superpole Race, esperava-se que Bulega e a Ducati pudessem dar alguma réplica ao binómio Toprak/BMW, beneficiando da menor extensão da corrida. Até porque, na memória de todos, ainda estava a corrida do ano passado, na qual Bulega bateu Toprak no 'sprint' da última volta até à linha de meta onde passou como vencedor por 0,003s... a mais curta diferença entre primeiro e segundo na história do campeonato.

Bautista repetiu o terceiro lugar e Locatelli o quarto depois de Alex Lowes ter caído na entrada da última volta quando discutia essa posição com o italiano.

A possibilidade da execução do famigerado 'match point' por parte de Razgatlioglu na conquista do campeonato já no Estoril parecia muito difícil de acontecer. Algo de muito errado teria de acontecer a Bulega para que tal acontecesse. E foi o contrário que se verificou.

Na partida Bulega, Locatelli e Bautista foram mais lesto que Toprak que ainda teve de se haver com Iannone (falsa partida e consequente penalização de Long Lap). O italiano fugia na frente e, depois de se desembaraçar da concorrência, tentou a caça à Ducati.

No entanto, numa sucessão de voltas mais rápidas em corrida, Bulega e Toprak iam ganhando e perdendo tempo em relação um ao outro, >>





mantendo a diferença praticamente inalterada. Na fase final da corrida, já em dificuldades com o seu pneu traseiro, 'El turco' resignou-se com o segundo lugar e adiou a, muito provável, conquista do título para Jerez de la Frontera.

Bautista, pela terceira vez, terceiro no fim de semana, ficou a mais de 15 segundos do vencedor... e ascendeu ao terceiro lugar do campeonato, aproveitando da melhor forma a ausência de Danilo Petrucci (lesão na mão direita). Desta vez, Alex Lowes conseguiu mesmo o P4, à frente de Locatelli e Xavi Vierge, o melhor da Honda ao longo dos três dias.

IVO LOPES A FAZER O POSSÍVEL

A jornada estorilense contou com a presença do português Ivo Lopes, repetindo o sucedido no ano passado e voltando ao WorldSBK depois de ter estado já este ano, como aqui, a substituir Zakuan Zahidi na Honda-Petronas. Aos comandos da pior moto do paddock e sem a rotação necessária neste palco, o português encontrou as naturais e esperadas dificuldades, tendo conseguido como melhor resultado o P17 na Superpole Race, à frente do estreante Bobby Fong (Yamaha).

Todos os resultados em www.worldsbk.com //



NOLAN

INOVADOR, CONFORTÁVEL E SEGURO

N100-6

O capacete modular flip-back que combina tecnologia, inovação e design.

DESCUBRA MAIS CORES



WWW.GOLDENBAT.PT



AÇÃO DUPLA

LPC

CONTROLO DO POSICIONAMENTO DO FORRO



n-com
PRÉ-INSTALAÇÃO



VPS

SISTEMA DE RETRAÇÃO AUTOMÁTICA



QUEIXEIRA
ROTATIVA





Terceiro título

E DESPEDIDA PARA TOPRAK

‘El Turco’ conquistou a sua terceira coroa no Mundial de Superbike, confirmando o favoritismo com que chegava a Jerez. A dúvida manteve-se, no entanto, até ao final numa derradeira jornada inteiramente dominada pelo rival Nicolás Bulega.

Texto: Vitor Sousa

A 12º e última ronda do Campeonato do Mundo de Superbike correu-se em Jerez de la Frontera, no Circuito Angel Nieto e seria a primeira vez desde 2014 que o campeonato iria ser decidido na última corrida.

Depois da série de 13 triunfos consecutivos que igualou o seu próprio recorde do ano passado, Toprak Razgatlioglu viu Nicolo Bulega e a Ducati regressarem aos triunfos em Aragon para um final de temporada que se adivinhava quente, apesar da vantagem pontual com que o piloto da BMW chegou à reta final da temporada.

O italiano, depois de ter estado na mó de cima no primeiro terço do campeonato, começou a ver a sua vida complicar-se a partir da jornada de Most (onde venceu pela última vez antes da série de vitórias consecutivas de Toprak).

À chegada a Jerez a conquista do título por parte de Bulega parecia inviável, apesar de matematicamente possível. Ao afirmar que 'estava em paz' consigo mesmo, Bulega reconhecia que havia feito tudo o que estava ao seu alcance e, não fossem as duas desistências por motivos técnicos em Assen - uma jornada onde se previa o seu domínio absoluto - o 'chefe de fila' da Ducati teria

chegado a Jerez com dois pontos de atraso para Toprak em vez de... 39!

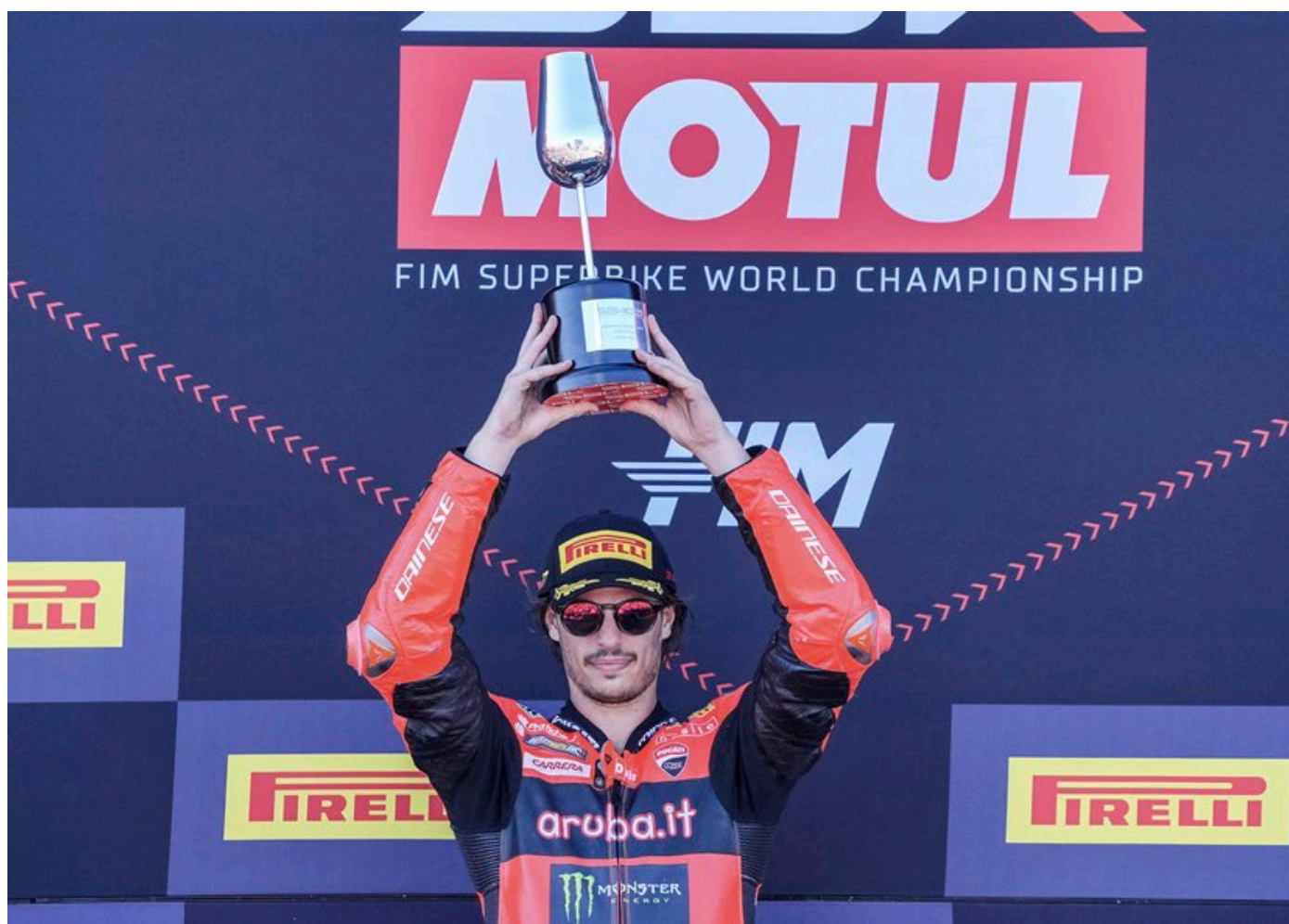
O fim de semana começou com Bulega a impor a sua lei. Mais rápido nas três sessões de treinos livres (apesar de uma fuga de água no FP2), impressionou na Superpole ao obter uma marca que o colocaria em P14 na grelha de partida do GP de Espanha em MotoGP.

Naturalmente conquistou a 'pole' para a corrida 1 e para a Superpole Race, à frente de Toprak, bem menos confiante no acerto da sua moto para as corridas e de Sam Lowes. O britânico da Ducati, no entanto, teve de se retirar do fim de semana pois ressentiu-se da lesão contraída a treinar antes da jornada do Estoril.

A Corrida 1 foi, como se esperava, dominada por Bulega. Sem grande história, Toprak terminou a mais de três segundos e Bautista fechou o pódio (5º terceiro lugar consecutivo). Fazendo o que lhe competia, Bulega adiava para domingo a decisão do título. A primeira volta da Superpole Race traria o momento mais controverso da temporada na luta entre os dois protagonistas do campeonato.

Toprak estava na frente na entrada para a curva 5 (a que antecede a reta interior), mas Bulega tentou surpreender por dentro não evitando o toque »





no piloto da BMW que lhe provocou a queda e a desistência.

Bulega sofreu uma penalização de Long Lap, que cumpriu sem perder a liderança da corrida, e venceu com quatro segundos de vantagem sobre Alvaro Bautista, na que foi apenas a segunda 'dobradinha' para a equipa oficial da Ducati em toda a época. Andrea Iannone fechou um pódio inteiramente Ducati.

O ambiente aqueceu junto ao 'Victory Lane', com o italiano a ser alvo de um fortíssimo apelo por parte dos fãs de Toprak que ali se concentraram com esse propósito. Para além de ter registado a segunda (apenas) desistência da temporada, Toprak seria ainda obrigado a sair da 10ª posição da grelha para a Corrida 2, uma vez que as três primeiras filas são preenchidas pelos nove primeiros classificados da SP Race.

A vantagem era, no entanto, bastante confortável. O piloto turco podia terminar em P13 que seria Campeão. Havia apenas que evitar qualquer 'encontro imediato' em pista ou problema técnico... Bulega foi para a frente, mais uma vez, liderando

e vencendo com autoridade, de novo à frente de Alvaro Bautista (oitavo pódio consecutivo).

Apesar de alguma réplica ao longo do fim de semana por parte de Locatelli, o terceiro lugar no campeonato foi para Bautista que beneficiou ainda da ausência de Danilo Petrucci nas duas últimas rondas. Uma forma de despedida da equipa oficial da Ducati com alguma dignidade. Toprak fez uma corrida sem sobressaltos, ganhando lugares sem pressas, para fechar com o terceiro degrau do pódio a sua carreira no Mundial de Superbike.

O piloto que agora está a caminho do MotoGP ('troca' direta com Miguel Oliveira) confirmou-se nesta temporada como o segundo melhor da história desta disciplina, com 78 vitórias, entrando num patamar de exceção onde estão aqueles que já conquistaram pelo menos três títulos mundiais e onde só cabem Rea (6x), Fogarty (4x) e Bayliss (3x).

A BMW, no entanto, perdeu a segunda oportunidade consecutiva de conquistar o Campeonato de Construtores que, mais uma vez, foi para a Ducati.

A DESPEDIDA DO GOAT

Numa jornada marcada por inúmeras despedidas - umas das suas atuais equipas, outras do próprio campeonato - Jonathan Rea disse adeus a uma categoria onde conquistou um estatuto ímpar. Seis vezes Campeão do Mundo, com 119 vitórias, 14 anos de competição a representar oficialmente quatro construtores é algo que demorará muito tempo a ser igualado ou batido.

Foi pena ter falhado a participação na última corrida do ano, pois foi atirado ao chão por Remy Gardner (ironicamente outro piloto Yamaha) na Superpole Race, tendo lesionado o joelho direito, mas a sua saída não foi ignorada por ninguém no paddock, provocando uma forte onda de agradecimento por tudo o que ofereceu à modalidade ao longo deste tempo. Obrigado GOAT!

O Campeonato regressa a 21 e 22 de fevereiro de 2026, em Phillip Island.

Todos os resultados do Mundial de Superbike em www.worldsbk.com //



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:

MOTOXPART

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

SIGA-NOS



malaguti.bikes



malaguti_bikes



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Burca vs Capacete: conheça as diferenças

Este texto não é sobre a polémica da proibição das burcas. É sobre a estupidez de comparar o que não tem comparação. Nas últimas semanas, alguém resolveu dizer que é incoerente proibir “caras tapadas” e permitir capacetes em espaços fechados. Pois bem, vamos lá pôr isto em pratos limpos, ou fazer um desenho a quem necessitar.

Comecemos pelo óbvio: o capacete é um equipamento de segurança, obrigatório quando circulamos numa moto.

A burca é uma peça de vestuário com significado religioso e cultural.

Logo, comparar um e outro é o mesmo que equiparar um extintor a uma mala de viagem, ambos são objetos, mas servem propósitos diferentes.

E já agora: não, não é verdade que se possa andar por aí de capacete dentro de cafés, bombas ou centros comerciais. Enfim, dentro de espaços fechados. É verdade que não há uma lei nacional que o proíba expressamente, mas quase todos os espaços têm regras próprias que pedem, e com razão, para tirar o capacete à entrada. É uma questão de segurança, identificação e respeito.

Não é perseguição ao motociclista, é bom senso. E nós tiramos!

Há exceções? Há, são os chamados “mete nojo”, mas esses existem em todo o lado. A questão é: se

nos disserem que não podemos entrar sem tirar o capacete, temos que o fazer.

E tirar e pôr o capacete constantemente é um horror, especialmente se o encaixe é justo (como mandam as regras), e se temos toda a logística do cabelo e dos brincos e dos piercings e da maquilhagem. Acreditem em mim. Mas faz parte da logística e, acima de tudo, do civismo.

Vamos a outro exemplo. No inverno é normal muitos motociclistas usarem balaclavas. Se eu entrar numa bomba de gasolina, sem capacete, mas apenas com os olhinhos de fora, se calhar ninguém tem medo de mim, sou só estranha, mas se for um tipo com 1,90 m, com um físico simpático, se calhar a perceção de risco muda. Daí a regra para os motociclistas.

Comparar isto à proibição de burcas é só parvo. Nos outros países é igual: em França, Espanha, Reino Unido, todos exigem o uso de capacete na estrada, mas todos pedem que se retire ao entrar em espaços fechados. Ninguém vê nisso um ataque à liberdade.

Chama-se segurança. Chama-se viver em sociedade.

E reparem, nada disto é sobre a legislação, é apenas sobre uma comparação feita por alguém que não conhece a realidade.

Portanto, sim, tirar o capacete dá trabalho. Mas não tanto como tentar defender comparações idiotas. //



EDIÇÃO LIMITADA

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

TRANSALP SP

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

**PROMOÇÃO
EXCLUSIVA**

Transalp SP 10.540€

O valor da promoção inclui a oferta do Honda Plus

Descubra-a no seu Concessionário Honda.

HONDA PLUS



EXTENSÃO DE GARANTIA
3 + 3 ANOS



HONDA MAPIT
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO
GPRS



SEGURO
SEGURO (MDS) DE RESPONSABILIDADE
CIVIL, NO 1º ANO, PARA CLIENTES COM
MAIS DE 26 ANOS

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