andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO MENSAL
#90
NOVEMBRO

HONDA CB1000GT

» **TESTE**
VOGE SR3
DUCATI DESMO450 MX

» **EQUIPAMENTO**
MONTRA DE NATAL

» **NOSTALGIA**
BMW R 51/2

» **DESPORTO**
MONTE GORDO SAND RACE 2025

// 2025

TUDO O QUE PRECISA DE SABER SOBRE MOTOS ESTÁ NO ANDARDEMOTO.PT

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

Rogério Carmo
Publisher

O fim da hegemonia

O Salão de Milão de 2025 deixou claro que o mapa da indústria motociclística mundial está a redesenhar-se. A presença massiva das marcas chinesas, com propostas que cobrem praticamente todo o espectro de cilindradas e tipologias, não é apenas um sinal de vitalidade: é um aviso direto aos fabricantes tradicionais europeus e japoneses.

Até há poucos anos, o discurso dominante era o da desconfiança. As motos chinesas eram vistas como alternativas de baixo custo, mas com qualidade questionável. Hoje, essa perceção já não se sustenta. Os novos modelos chegam com design cuidado, tecnologia de última geração e preços que desafiam qualquer lógica de mercado. O resultado é inevitável: o público europeu, cada vez mais sensível ao equilíbrio entre custo e benefício, olha para estas propostas com genuíno interesse.

Para o mercado europeu, os efeitos serão profundos. Por um lado, o consumidor ganha: mais opções, preços mais competitivos e uma diversidade que nunca existiu. Por outro, a pressão sobre os fabricantes tradicionais pode corroer a qualidade, reduzir as margens e afectar o desenvolvimento tecnológico, obrigando a repensar estratégias de produção, distribuição e até de identidade.

Por isso, a chegada em força das motos chinesas não é apenas uma questão de concorrência. É um teste à capacidade de adaptação, ou de sobrevivência, de uma indústria que, durante décadas, viveu sobretudo do prestígio e da tradição.
O futuro dirá se as marcas históricas conseguem reinventar-se sem perderem a alma, porque não, qualidade e tecnologia já não são monopólio de ninguém. //

SUMÁRIO

90

6 MOTO NEWS

NOVIDADES
26 SALÃO DE MILÃO: EICMA

TESTE
84 HONDA CB1000GT
94 VOGE SR3

CONTACTO
100 DUCATI DESMO450 MX

EQUIPAMENTOS
106 MONTRA DE NATAL

NOSTALGIA
102 BMW R 51/2

REPORTAGEM
130 NATIONAL MOTORCYCLE MUSEUM

DESPORTO
136 MONTO GORDO SAND RACE
140 MOTOGP
146 SBK: MIGUEL OLIVEIRA

CRÓNICA
3 ROGÉRIO CARMO: O FIM DA HEGEMONIA
82 ADELINA GRAÇA: DEIXAR QUE O MUNDO NOS TRANSFORME UM POUCO MAIS
122 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM OS FARÓIS DE NEVOEIRO NOS MOTOCICLOS?
148 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
150 SUSANA ESTEVES: AS MOTOS VÃO ENTRAR NA MAIOR REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA DESDE O ABS – E QUASE NINGUÉM ESTÁ A FALAR DISSO

ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge
Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Daniela Azevedo
Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA **CLIQUE AQUI**

BMW MOTORRAD

5 ANOS GARANTIA

BMW R 1300 R

EQUIPADA DE SÉRIE COM EMOÇÕES FORTES

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

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

*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

Bajaj assume controlo total do Grupo KTM e refunda estrutura corporativa

A EMPRESA INDIANA CONCLUIU FORMALMENTE A AQUISIÇÃO DA HOLDING PIERER BAJAJ AG, ASSUMINDO O COMANDO DA AUSTRÍACA KTM E DAS SUAS SUBSIDIÁRIAS.

A BAJAJ Auto consolidou finalmente a sua hegemonia sobre o grupo KTM. Após meses de expectativa e processos administrativos, a Bajaj Auto International Holdings BV, uma subsidiária integral da indiana Bajaj Auto Limited, formalizou a aquisição da totalidade das 50.100 ações da Pierer Bajaj AG (PBAG), a holding que controlava o conglomerado.

Esta aquisição, que funcionava como uma "boneca russa" corporativa, confere agora à Bajaj uma participação de controlo direta na fábrica de motociclos austríaca KTM e na Pierer Mobility AG (PMAG). Com a transação concluída, a era da co-gestão chegou ao fim, e a Bajaj assume as rédeas do império de duas rodas.

Como consequência imediata do takeover, a nova proprietária decretou uma mudança de identidade para as subsidiárias sob a sua alçada. A holding PBAG adota a nova designação de Bajaj Auto International Holdings AG (BAIH AG). Paralelamente, a antiga Pierer Mobility AG (PMAG) passa a designar-se Bajaj Mobility AG (BMAG).

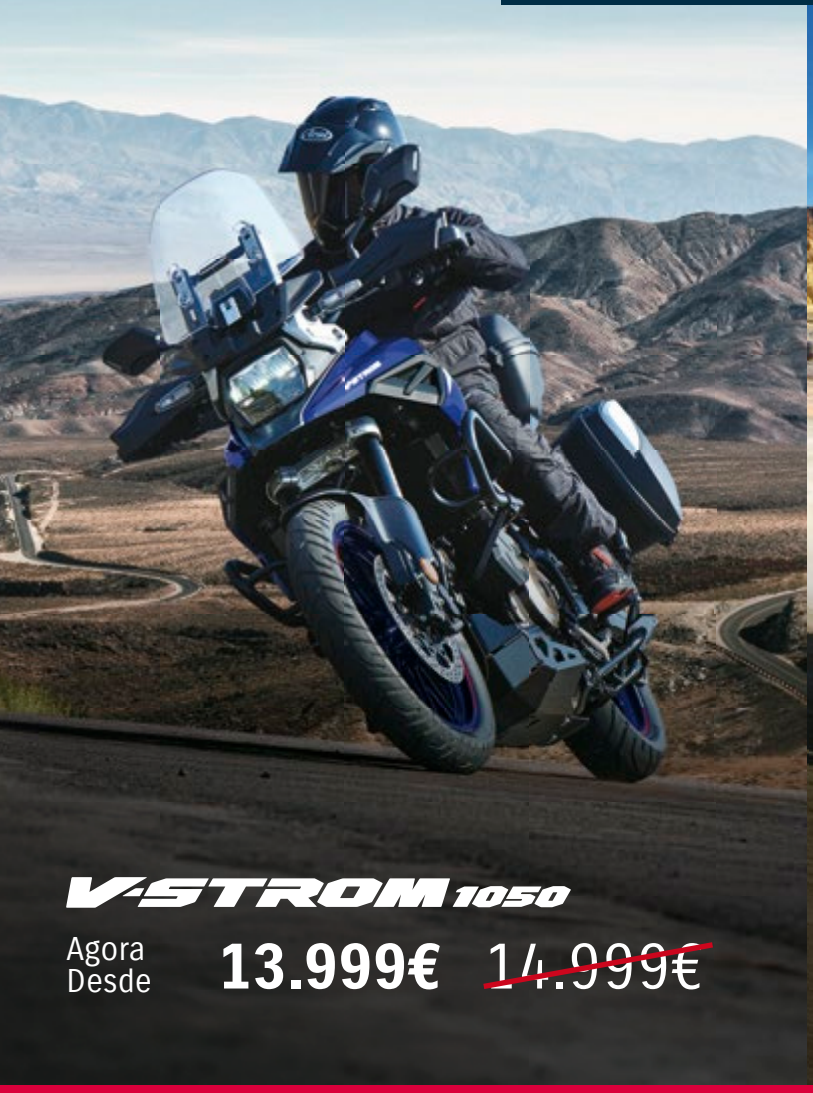
A Bajaj já comunicou aos investidores que os conselhos de administração e fiscais da KTM, da BAIH AG e da recém-nomeada BMAG serão integralmente refeitos, colocando à frente de cada entidade equipas alinhadas com a visão estratégica do novo acionista maioritário.

O caminho para esta consolidação de poder ficou totalmente desimpedido a 11 de novembro, data em que a Comissão Europeia decidiu não avançar com uma investigação aprofundada ao processo de aquisição ao abrigo do Regulamento sobre Subsídios Estrangeiros. A autorização comunitária permitiu que a operação se concretizasse na semana seguinte, marcando o início de um novo capítulo para a histórica marca austríaca.

A conclusão deste processo levanta agora questões sobre o futuro rumo da KTM. A comunidade motociclística internacional aguarda para ver como a visão da Bajaj moldará o desenvolvimento, a produção e a identidade de uma das marcas mais icónicas e vibrantes do setor. //

MESTRES DAS GRANDES AVENTURAS

...E DOS GRANDES DESCONTOS!



V-STROM 1050

Agora Desde **13.999€** ~~14.999€~~

V-STROM 1050 DE

Agora Desde **14.999€** ~~15.999€~~

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

Royal Enfield e Royal Albert Hall criam homenagem artística à nova moto Bullet 650

A MÍTICA SALA LONDRINA E A MARCA DE MOTOS MAIS ANTIGA DO MUNDO UNEM-SE EM "THE BALLAD OF THE BULLET", UM ESPETÁCULO QUE TRANSFORMA O SOM DA ENGENHARIA EM MÚSICA.

NUM CRUZAMENTO inédito entre arte, tradição e mecânica, o Royal Albert Hall e a Royal Enfield anunciaram uma colaboração que promete ficar na história. O video chama-se "The Ballad of the Bullet2 e foi apresentada oficialmente durante a EICMA 2025, em Milão, como parte das celebrações do lançamento mundial da nova Bullet 650.

A iniciativa nasce da visão do compositor londrino Rushil Ranjan, conhecido pelo projeto Orchestral Qawwali Project e pela sua capacidade de fundir sonoridades clássicas e contemporâneas. Apaixonado por motociclismo e pela Royal Enfield, Ranjan transformou o legado da Bullet numa composição que ecoa a alma da estrada.

Pela primeira vez nos seus 154 anos de história, o icónico órgão da Royal Albert Hall foi combinado com tambores tradicionais do sul da Índia - os Chenda e Paria - num diálogo vibrante entre a solenidade britânica e a pulsação indiana. A fusão sonora é completada por um solo de Veena, interpretado pela artista Abi Sampa, que reforça a ligação histórica entre os dois países; um vínculo que, de resto, está no ADN da própria Royal Enfield.

O filme oficial da campanha, revelado na EICMA,

apresenta a nova Bullet 650 no palco principal do Royal Albert Hall, rodeada por uma orquestra que executa "The Ballad of the Bullet". A produção, que mistura timbres modernos com arranjos majestosos, presta homenagem à herança de um modelo que atravessou gerações e continua a inspirar motociclistas em todo o mundo.

"Esta colaboração reflete os valores partilhados entre as duas instituições: tradição, criatividade e paixão", afirma Matthew Todd, diretor de programação da Royal Albert Hall, à imprensa internacional. "É uma celebração perfeita da nova Bullet 650 e da ponte cultural entre o Reino Unido e a Índia", completa.

Já Mohit Dhar Jayal, Chief Brand Officer da Royal Enfield, vê na iniciativa "um exemplo notável de como o motociclismo pode inspirar arte". E acrescenta: "Quando duas culturas e duas instituições lendárias se unem em torno de uma máquina icónica, o resultado só pode ser mágico".

Compositor premiado e nomeado artista associado da Royal Albert Hall em 2025, Rushil Ranjan volta a surpreender com a sua abordagem inovadora à música contemporânea. Com "The Ballad of the Bullet", a Royal Enfield reforça o elo entre a arte e o motociclismo, assinalando a chegada da nova Bullet 650, agora equipada com o motor de 650 cc, que combina desempenho moderno com a estética intemporal que define o modelo desde a sua origem. //

Metzeler reforça domínio e continua fornecedora exclusiva de pneus no Supermoto até 2028

A METZELER VAI CONTINUAR A EQUIPAR, EM EXCLUSIVO, TODAS AS CATEGORIAS DOS CAMPEONATOS DO MUNDO E DA EUROPA DE SUPERMOTO ATÉ 2028, APÓS A PROMOTORA XIEM CONFIRMAR A RENOVAÇÃO DA PARCERIA FIRMADA HÁ DOIS ANOS.

A DECISÃO prolonga por mais três temporadas - de 2026 a 2028 - o acordo iniciado em 2023, garantindo a presença da marca alemã no Mundial S1GP, no Europeu S4, na nova classe S2 e também na categoria Supermoto das Nações. Em todas estas competições, as equipas continuarão a utilizar os pneus Metzeler RACETEC SM, desenvolvidos especificamente para responder às exigências das supermotos.

Responsável pelos direitos de transmissão, marketing e promoção da modalidade, a XIEM justificou a continuidade do contrato com o desempenho consistente dos pneus e com o contributo da marca para o aumento do espetáculo competitivo.

Para Francesco Pietrangeli, diretor de marketing da Metzeler, em nota enviada à imprensa internacional, a renovação confirma a confiança conquistada: *"É uma grande satisfação reforçarmos esta colaboração por mais três anos, incluindo agora o fornecimento para a nova categoria S2. A Supermoto é uma disciplina emocionante, com um público muito fiel, e os nossos pneus têm demonstrado fiabilidade e performance ao mais alto nível"*.

Os RACETEC SM utilizados nas provas e disponíveis no mercado contam com compostos ricos em sílica para atingir rapidamente a temperatura ideal e resistir ao desgaste extremo. O desenho da banda de rodagem inclui ranhuras centrais perpendiculares ao sentido de marcha, que melhoram a tração em secções de terra, e sulcos laterais projetados para acelerar a autolimpeza, garantindo aderência mesmo em condições bastante exigentes. //

KYMCO

MOBILIDADE URBANA

SKY TOWN 125

A Sky Town 125 vem equipada com um novo motor ainda mais potente e amigo do ambiente.
Minimalista, compacta, citadina e fácil de manobrar.
SKY TOWN 125 - MOBILIDADE URBANA!

GREEN POWER KYMCO

PRVP 2.790€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

INCLUI **TOP CASE**

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.

Importador Multimoto

instagram.com/kymcoportugal facebook.com/kymcopt

Recomendamos Lubrificantes moeve

Diogo Moreira é campeão de Moto2 e ascende à Categoria de MotoGP

O JOVEM PILOTO BRASILEIRO, APÓS ASSEGURAR O TÍTULO DE CAMPEÃO DE MOTO2 EM VALENCIA, CONFIRMA QUE NA PRÓXIMA ÉPOCA VAI MESMO CORRER NA CATEGORIA RAINHA.

COM apenas 21 anos de idade o talentoso Diogo Moreira tornou-se no primeiro brasileiro a conquistar um título no Mundial de Velocidade, integrado na equipa Italtrans Racing Team, e para 2026 vai subir de categoria, sendo que vai correr na equipa da Honda LCR.

O irreverente paulista, que é também um apaixonado por futebol, não teve uma época fácil. Marcada por muitos altos e baixos e um desempenho imparável, sobretudo na primeira parte da temporada, do seu adversário o espanhol Manu Gonzalez, da equipa Liqui Moly Dynavolt Intact GP, que muito lhe dificultou a vitória e garantiu um sabor ainda mais especial à conquista do brasileiro.

Sobretudo na segunda metade da época os resultados foram surgindo e com a vitória na penúltima jornada, no MotoGP de Portugal, enquanto Manu estava em fase descendente, Moreira conseguia confirmar o seu favoritismo. Na última prova, de forma calculista, apenas foi necessário confirmar o seu potencial e arrecadar o título.

É assim o desporto, também ao nível do motociclismo. Enquanto Miguel Oliveira se despede da Categoria Rainha com um interessante 11.º lugar em Valencia, Diogo Moreira, tal como fez Oliveira em 2019, sobe do Moto2 para o MotoGP, sendo que a primeira temporada será, previsivelmente, de aprendizagem.

O novo ídolo do Brasil, que na categoria de Moto2 usava o #10 e passará agora, na categoria de MotoGP, a ostentar o #11 na sua Honda RC213V, integrado na equipa LCR. //

800X PRO

KOVE

Liberta o teu lado mais aventureiro.

FOCUS ON 专注性能 PERFORMANCE

NOVO PREÇO 7.999€*

- **Motor bicilíndrico** de 799 cc com 69,5 kW (94,5 CV) / 9000 rpm
- **2 modos de condução** (ECO e SPORT)
- **Suspensões KYB multi-reguáveis com curso 240/240 mm**
- **Travões com ABS desconectável**
- **Amortecedor de direção**
- **Jantes de raios Akront com pneus Pirelli Scorpion Rally STR**
- **Capacidade do depósito de combustível 20L**
- **Ecrã TFT de 7 " (vertical) com conectividade "mirroring"**
- **Peso em ordem de marcha 190 Kg**
- **Cores disponíveis:** Cinza e Verde

veja o vídeo 800X PRO

kovemoto.pt

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

Kove recomenda MOTUL

Baterias que prometem mudar o jogo: 1600 km de autonomia e menos custos

UMA STARTUP AMERICANA APRESENTA UMA TECNOLOGIA QUE PODE REVOLUCIONAR OS VEÍCULOS ELÉTRICOS, AO REDUZIR O PREÇO DAS BATERIAS, AUMENTAR A SEGURANÇA E MULTIPLICAR A AUTONOMIA.

AO LONGO dos anos várias têm sido as causas apontadas para a resistência à adoção dos veículos elétricos: baterias caras, autonomia limitada e riscos de segurança. Agora, uma empresa de Massachusetts, a 24M, garante ter encontrado uma solução capaz de virar a página.

A tecnologia, batizada de ETOP (Electrode-to-Pack), elimina o desperdício de espaço que caracteriza os sistemas atuais. Segundo a empresa, até 70% de uma bateria convencional é ocupado por materiais que não contribuem para o seu funcionamento, como invólucros e separadores. Ao redesenhar o processo, a 24M cria "bolsas de energia" compactas, flexíveis e mais eficientes.

Eis os números: 35% mais eficiência, 40% menos custos e menor risco de incêndio. E se hoje a aplicação está a ser testada em aeronaves elétricas de descolagem vertical (eVTOL), a empresa garante que a adaptação a carros e motos elétricas é imediata.

O impacto seria direto nas duas maiores queixas dos motociclistas: preço e autonomia. Com esta tecnologia, uma moto elétrica poderia percorrer até 1.600 km sem recarregar, eliminando a sensação de que o design volumoso e limitado é inevitável.

O desafio, contudo, está do lado dos fabricantes. Reestruturar linhas de produção e abandonar formatos já consolidados implica investimento e risco, algo que muitos gigantes da indústria evitam.

Ainda assim, o mercado mostra sinais de mudança. A BYD, por exemplo, acaba de tornar o Reino Unido no seu maior mercado europeu, com mais de 11 mil veículos vendidos num único mês. Se a procura continuar a crescer, a pressão para inovar poderá ser irresistível.

E, enquanto isso, marcas como a Yamaha já trabalham noutras frentes: recriar o som e a sensação de condução que os motociclistas tanto valorizam. //

MYTOS®
MOTORCYCLES

GRÁTIS

1749€*

NEO

CAPACETE GRÁTIS!

Válido até **31 de Dezembro.** * Acresce despesas de transporte e legalização.

IMPORTADOR:
MOTOXPERT®

RECOMENDAÇÃO
AMSOIL®

MYTOS.Motorcycles
mytosmotorcycles

Acerbis compra Bagster

A MARCA FRANCESA BAGSTER, ESPECIALIZADA EM BAGAGEM FLEXÍVEL E ACESSÓRIOS PARA MOTOS, RESSURGIU NO EICMA 2025 SOB NOVA DIREÇÃO. ADQUIRIDA PELA ITALIANA ACERBIS EM MAIO DE 2025, A BAGSTER FEZ A SUA PRIMEIRA APARIÇÃO PÚBLICA PARA APRESENTAR A SUA ESTRATÉGIA DE RELANÇAMENTO E AS PRIMEIRAS INOVAÇÕES DE PRODUTO.

A ITALIANA Acerbis, uma das empresas líderes mundiais na produção e distribuição de componentes plásticos, roupas de moto e acessórios, adquiriu a Bagster, uma marca histórica francesa especializada na produção de assentos, capas de depósitos, malas de moto e acessórios para motociclistas.

A Bagster, fundada em França em 1984, construiu a sua reputação internacional baseada na ergonomia, no savoir-faire e no conforto para longas viagens (touring). Com esta aquisição, a marca inicia uma nova jornada que pretende fundir a sua herança europeia com o poder de inovação, a força industrial e o alcance global da Acerbis.

O objetivo é recolocar a Bagster na vanguarda do segmento de motociclismo de turismo e urbano, mantendo o conforto e a qualidade artesanal de "Made in Normandy".

Entre os produtos apresentados no EICMA, destacam-se a nova Coleção Rainware (vestuário para chuva), os bancos premium "Sit'n Go" e a linha de malas de aventura à prova de água "Dry Ride".

Guido Acerbis, CEO da Acerbis, sublinhou a importância estratégica do negócio: "A Bagster é uma oportunidade única para expandir a presença da Acerbis em novos segmentos de mercado e para reforçar a nossa posição no mercado francês".

Segundo o executivo, este relançamento "assenta no forte legado da Bagster, ao mesmo tempo que aborda as novas necessidades dos motociclistas da atualidade". //

aprilia®

SR GT

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

Honda garante o futuro do Off-Road com gama CRF para iniciação

A HONDA REFORÇA A SUA LINHAGEM OFF-ROAD CRF, SINÓNIMO DE ALTA PERFORMANCE, AO DISPONIBILIZAR OS MODELOS 50F, 110F E 125F, DESENHADOS ESPECIFICAMENTE PARA A PROGRESSÃO DOS PILOTOS MAIS JOVENS.

O CAMINHO para o desempenho de topo no motocross e enduro, tradicionalmente dominado pelos modelos CRF 250 e 450, torna-se agora mais acessível e estruturado para as gerações mais novas. A Honda apresenta um trio de modelos de pequena e média cilindrada que compõem o percurso ideal de desenvolvimento de um jovem piloto.

Reconhecida globalmente como a "mini-moto original", a CRF50F é a escolha primordial para os motociclistas que dão os seus primeiros passos. Com uma baixa altura do assento de apenas 548 mm, esta moto garante confiança e facilidade de condução.

Equipada com um fiável motor de 49 cc, SOHC, a CRF50F utiliza uma caixa de velocidades de fácil utilização com embraiagem automática, e permite o controlo da potência através de um limitador de acelerador ajustável, focando-se na segurança e diversão.

Já a CRF110F, destinada à faixa etária entre os 8 e os 11 anos, oferece uma sensação de "big-bike" num quadro robusto. O motor de 109 cc a quatro tempos é complementado por uma caixa de 4 velocidades com sistema automático, tornando o processo de mudança de velocidade incrivelmente amigável e suave.

Com uma altura do assento de 657 mm e um guiador inspirado na competição, o modelo é o passo ideal antes da transição para modelos mais focados em MX e enduro.

O topo da gama de iniciação é a CRF125F, pensada para jovens condutores a partir dos 10 anos. Este modelo introduz uma caixa manual de 4 velocidades, essencial para desenvolver a coordenação e o verdadeiro controlo de uma moto fora de estrada.

O motor de 124,9 cc refrigerado a ar foi afinado para um binário forte a baixas rotações, sendo mais tolerante com condutores inexperientes. A ciclística inclui um quadro em aço de duas longarinas e uma travagem dianteira com disco de 220 mm. A CRF125F aproxima-se ainda mais das suas irmãs de competição ao disponibilizar jantes de 19" (dianteira) e 16" (traseira).

Com estes três modelos, a Honda garante que os mais novos têm a plataforma perfeita para acompanhar os mais experientes em incursões off-road ou simplesmente para momentos de lazer.

Para mais informações, visite um revendedor autorizado Honda ou o site oficial da marca. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R E-CLUTCH | Perfeição minimalista

Ducati lança academia internacional para formar campeões de motociclismo

A DUCATI E A GARAGE51 APRESENTARAM A V2 DUCATI FUTURE CHAMP ACADEMY, UM PROGRAMA DE FORMAÇÃO DESPORTIVA QUE COMBINA TREINO TÉCNICO, ACOMPANHAMENTO PROFISSIONAL E UM CALENDÁRIO INTERNACIONAL DE CORRIDAS PARA JOVENS TALENTOS.

A DUCATI juntou-se à Garage51 para criar a V2 Ducati Future Champ Academy, um novo projeto dedicado à formação de jovens pilotos que ambicionam chegar ao mais alto nível do motociclismo. A iniciativa centra-se num troféu monomarca com a Panigale V2, associado a um programa de treino intensivo que pretende acelerar a evolução técnica, física e competitiva dos participantes.

A academia conta com o apoio direto de nomes sonantes do paddock, como Michele Pirro, dez vezes campeão italiano e piloto de testes da Ducati MotoGP, e Davide Stirpe, tricampeão italiano de Supersport. Ao conhecimento destes pilotos junta-se a experiência da Ducati nos programas Ducati Riding Experience, que há mais de duas décadas formam motociclistas em contexto de pista.

O formato vai muito além das corridas: os pilotos recebem apoio técnico contínuo, formação em condução, preparação física e até treino em comunicação, gestão de patrocinadores e relacionamento com equipas; tudo competências consideradas essenciais para uma carreira profissional no desporto motorizado.

A academia terá 30 Panigale V2 em pista e acolhe duas categorias de pilotos (16-21 anos e maiores de 21). O programa inclui cinco testes oficiais e sete fins de semana de competição em palcos de destaque, desde etapas do Campeonato Italiano CIV a eventos internacionais como o WorldSBK, o JuniorGP em Barcelona e a World Ducati Week 2026.

O objetivo é dar aos jovens a oportunidade de competir em pistas de referência mundial e de mostrar o seu talento perante equipas e profissionais da indústria.

A participação completa na academia custa 49.500 euros + IVA, pagos ao longo das sete rondas. O pacote inclui inscrições, testes oficiais, apoio técnico permanente, consumíveis e acesso à estrutura logística da Ducati Academy Village.

Os participantes devem ainda adquirir uma Ducati Panigale V2 S 2025 ou posterior, com 15% de desconto, à qual será instalado um kit de preparação oficial no valor de 10.000 euros + IVA. Existe ainda equipamento opcional recomendado, no valor de 7.500 euros + IVA, para gestão e segurança da moto em pista.

No final da temporada, os pilotos com melhor desempenho serão convidados para um teste exclusivo da Ducati em motos de competição de nível superior, pensado para ajudar na escolha dos próximos passos da carreira.

Todas as informações adicionais estão disponíveis na página oficial da V2 Ducati Future Champ Academy //.

VERSYS 650

NÃO DEIXES NADA PARA TRÁS

Oferta Pack Travel Shad

Kawasaki

PRVP DESDE

8.870€

Malas laterais Shad
SH38X Carbon
(incluí suportes)

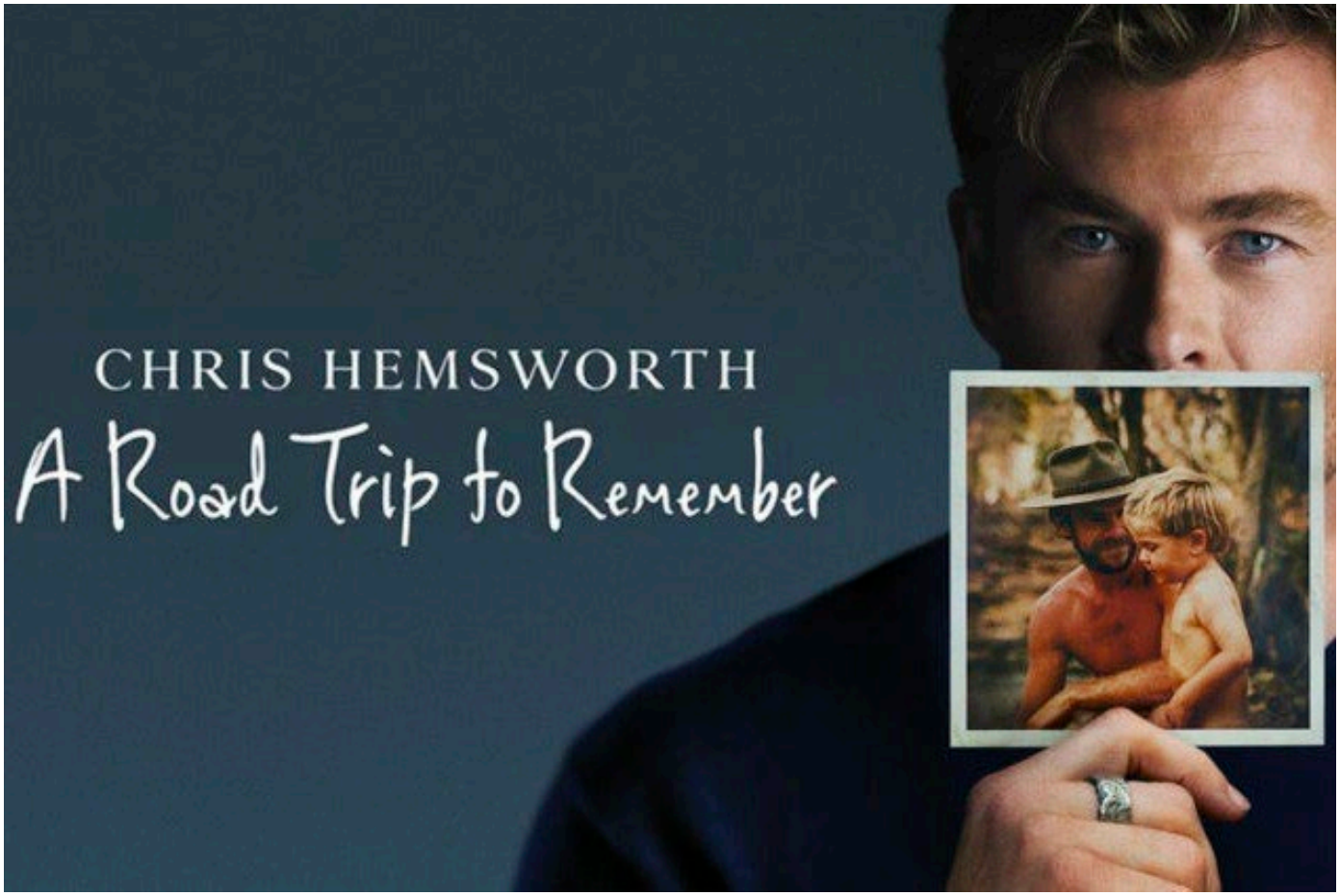
Encosto para
passageiro duplo

Topcase Shad
SH58X Carbon
(incluí suporte)

Oferta de pack no valor de 1.085€

Campanha válida até ruptura de stock. Não acumulável com outras campanhas em vigor.
*PRVP - Preço de Referência de Venda a Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respectivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

Multimoto /kawasakiportugal ou /kawasaki.pt *Para mais informações visite www.kawasaki.pt ou num concessionário*



Chris Hemsworth transforma a estrada numa arma contra o Alzheimer

O ATOR AUSTRALIANO REGRESSA AO ECRÃ COM UM DOCUMENTÁRIO INTIMISTA, ONDE A VIAGEM DE MOTA COM O PAI SE TORNA METÁFORA DE RESISTÊNCIA E MEMÓRIA.

CHRIS HEMSWORTH habituou o público a vê-lo em papéis de ação, pendurado em barragens ou a desafiar limites físicos em cenários extremos. Mas o maior combate da sua vida não se trava em estúdios de Hollywood: é pessoal, emocional e silencioso.

Durante as gravações da série "Limitless", da National Geographic, Hemsworth descobriu que carrega o gene APOE4, associado a um risco significativamente superior de desenvolver Alzheimer. A revelação, feita diante das câmaras, mudou-lhe a perspetiva sobre o futuro e sobre o verdadeiro significado da força.

No novo documentário"A Road Trip to Remember" (Uma Viagem para Recordar), o ator troca acrobacias por quilómetros de estrada. Acompanhado pelo pai, embarca numa jornada de mota que funciona como terapia de reminiscência: cada curva é uma tentativa de preservar memórias, cada paisagem um exercício de resistência contra o esquecimento.

Mais do que um filme sobre velocidade ou aventura, trata-se de uma reflexão sobre a vulnerabilidade humana e a importância de encontrar sentido nas pequenas coisas. Hemsworth mostra que, por vezes, a maior batalha não é contra o perigo físico, mas contra o tempo e a perda. //.

QJMOTOR

qjmotor.pt

ALWAYS FORWARD

GAM promove manifesto motociclista contra a alteração ao pagamento do IUC

O GAM - GRUPO DE AÇÃO MOTOCICLISTA – É CONHECIDO POR LIDERAR AÇÕES DE DEFESA DOS MOTOCICLISTAS E VEM AGORA MANIFESTAR-SE CONTRA A INTENÇÃO DO GOVERNO EM ALTERAR O MODELO DE PAGAMENTO DO IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO (IUC).

O PAGAMENTO do IUC, nomeadamente no que aos motociclos diz respeito, tem sido alvo de várias e legítimas críticas e até propostas de alteração, mas o facto é que nada se alterou em nosso favor. Agora há uma proposta governamental para que o pagamento deste imposto deixe de ser feito no mês da matrícula e passe a ser sempre em fevereiro de cada ano.

Assim, O ministro das Finanças, Miranda Sarmento, quer fixar fevereiro para o pagamento do IUC. Esta medida vem agravar ainda mais o esforço financeiro dos contribuintes com mais do que um veículo, porque deixam de poder repartir o pagamento do IUC ao longo do ano, no mês da matrícula de cada veículo.

As alterações à proposta inicial do governo que procuram atenuar o impacto negativo desta medida adotando um modelo de pagamento faseado, dão ainda mais razão à existência do modelo de pagamento atual.

A alteração ao pagamento do IUC prejudica financeiramente o sector do comércio de veículos usados. Além disso ao fixar-se uma data para pagar o IUC, o governo está a fixar uma data em que ninguém vai querer comprar, nem conseguir vender veículos.

Mais detalhes

O ministro das Finanças, justifica que esta alteração

é "para que as pessoas não se esqueçam" de pagar o IUC dentro do prazo, mas esta preocupação com a memória dos contribuintes, não se justifica, porque a autoridade tributária e aduaneira já dispõe de mecanismos que foram criados e que funcionam há vários anos, precisamente para evitar que os contribuintes se esqueçam de pagar o IUC e evitem coimas desnecessárias, nomeadamente:

- Adesão ao pagamento por débito direto;
- Adesão às comunicações, via postal, SMS e email;

Qual é então a verdadeira intenção do governo?

Será que com o pagamento do IUC em fevereiro, continuamos a poder emitir uma guia de pagamento individual para cada veículo garantindo assim a isenção técnica de IUC, prevista no art.º 16.º, n.º 6, do CIUC, para todas as motos com IUC inferior a 10€?

Ou será que com esta medida, perde-se essa "isenção técnica" de IUC?

É que se for assim, o ministro das Finanças está a mentir quando diz que "esta medida vai aliviar o esforço financeiro, especialmente para famílias com mais do que um veículo". (DN/Lusa)

O GAM foi criado em 2005, comemora este ano 20 anos de intensa atividade, para defender os interesses e direitos dos motociclistas e a prática do motociclismo. Organizou, por exemplo, manifestações nacionais pela Lei das 125cc, contra os rails desprotegidos, as portagens, as IPO às motos ou o aumento do IUC... temas que levam à necessidade de mobilização massiva dos motociclistas.

Este Manifesto já foi remetido para os diversos meios de comunicação social e aos principais grupos parlamentares da Assembleia da República, sendo de prever que se possam vir a realizar ações concretas de protesto, tal como aconteceu noutras situações anteriores. //

BMW MOTORRAD

CAMPANHA DRESS CODE 2025
EQUIPA-TE AGORA!
30% DESCONTO
RIDERS GEAR
CAMPANHA DRESS CODE 2025

CAPACETE
SYSTEM 7 CARBON EVO
AGORA 607,60€

BMW MOTORRAD

CAMPANHA DRESS CODE 2025
EQUIPA-TE AGORA!
30% DESCONTO
RIDERS GEAR
CAMPANHA DRESS CODE 2025

SAPATILHAS
SEOUL GORE-TEX
AGORA 196,00€

Benda P51

A Benda apresentou em Milão o seu conceito P51, uma moto que aposta na inovação, com um revolucionário motor boxer bicilíndrico híbrido, concebido para redefinir o desempenho em motociclos de baixa cilindrada.

A Benda define a P51 como uma proposta tecnológica disruptiva, de aspeto Retro-punk refinado, que combina eficiência energética com caráter desportivo. Com um nome que pretende evocar a alta performance do avião de caça P-51 Mustang, apresenta-se como uma moto de baixa cilindrada mas com uma ambição tecnológica elevada.

Com propulsão hibrida, pretende oferecer uma nova abordagem ao equilíbrio entre potência, eficiência e sustentabilidade, posicionando-se como uma alternativa diferenciada no segmento das motos compactas.

Para tal, um motor bicilíndrico boxer (com cilindros opostos horizontalmente) de apenas 250cc, refrigerado por líquido, trabalha em conjunto com um motor elétrico que tem

acoplado, desenvolvendo, alegadamente, 62cv a partir de um binário superior a 100Nm, para proporcionar uma entrega de potência consistente, um funcionamento suave e equilibrado e uma aceleração muito respeitável de apenas 3,7 segundos de 0-100Km/h.

A distribuição dizem-nos que é moderna e otimizada para eficiência, enquanto o escape foi desenhado para cumprir normas ambientais exigentes. graças à capacidade híbrida, reduz significativamente os consumos e emissões sem comprometer a resposta dinâmica.

O quadro leve e rígido é fabricado em alumínio enquanto o sub-quadro, de estilo retro é fabricado em tubo de aço, ambos contribuindo para um peso em ordem de marcha de 178Kg, presumivelmente (o fabricante não especifica) com o depósito de 9,5 litros vazio.

A suspensão foi desenvolvida para garantir estabilidade e conforto, com soluções ajustadas ao caráter polivalente da moto. O sistema de travagem recorre a discos convenientemente dimensionados para o peso e potência do conjunto, assegurando segurança em estrada e cidade.

O pacote eletrónico inclui funcionalidades de apoio ao condutor, com modos de condução adaptados ao uso híbrido e gestão inteligente da energia. O painel de instrumentos é digital, fornecendo informação clara sobre velocidade, rotações, autonomia e estado do sistema híbrido.

Em termos de dimensões, a BENDA P51 apresenta uma altura de assento acessível, pensada para facilitar a utilização por diferentes perfis de condutor.

Poucos são os dados disponíveis, e nenhum sobre a integração e características do motor elétrico, estratégia definida provavelmente para manter os holofotes do público sobre a Benda, uma das mais ambiciosas e disruptivas marca chinesas, conforme já pudemos comprovar no contacto que tivemos com diversos modelos já disponíveis em Portugal, e que pode ler nesta ligação. //

Benelli TRK 602X

Em Milão a marca de Pesaro mostrou a nova TRK 602X, a qual terá como importante missão substituir a popular TRK 502. O modelo que tem o mérito de ter colocado a marca no topo das classificações absolutas de vendas, foi melhorado sem alterar os seus princípios básicos.

O design da nova TRK 602X baseia-se nos conceitos das séries 702 e 902, mas foi redesenhado para transmitir uma imagem moderna e harmoniosa. As linhas são suaves e contínuas, criando um aspeto limpo e elegante, uma abordagem que reforça a identidade visual da família TRK, tornando-a facilmente reconhecível.

Um exemplo evidente é a tampa superior do depósito de combustível, que se estende de forma contínua até à carenagem dianteira e aos painéis laterais do radiador. Também os painéis situados debaixo do assento foram simplificados e agora integram-se perfeitamente no sub-quadro traseiro, formando uma transição suave até à zona do assento.

MOTORIZAÇÃO E CICLÍSTICA

Face à TRK 502, a nova TRK 602X adota um motor de maior cilindrada para oferecer mais caráter e emoção. O novo bicilíndrico de 554 cc, conta com uma nova caixa de ar e um escape redesenhado e debita 56cv às 8250rpm e 54Nm de binário às 5.500rpm, garantindo uma entrega de potência equilibrada e eficaz em qualquer condição.

O quadro mantém a estrutura principal em treliça de aço, mas integra agora uma nova secção tubular de alumínio que sustenta a parte dianteira e a torre de instrumentos, além de um subquadro traseiro mais leve, o que vem contribuir para uma altura do assento mais reduzida, cifrada em 825mm.

As suspensões foram amplamente revistas: à frente, uma nova forquilha invertida de 43 mm, oferece 140 mm de curso, enquanto atrás, um monoamortecedor ajustável em pré-carga e compressãp trabalha em conjunto com um braço oscilante de alumínio, proporcionando 173 mm de curso.

Esta combinação de quadro e suspensões confere maior agilidade em curva e permite explorar plenamente o potencial dinâmico da TRK 602X.

O sistema de travagem integra dois discos dianteiros de 320 mm com pinças radiais de quatro pistões na frente e um disco traseiro de 260 mm com pinça flutuante de pistão único, assistidos por ABS. O conjunto completa-se com jantes de liga leve em alumínio, de 19" à frente e 17" atrás, com pneus de medidas 110/80 e 150/70, respetivamente.

CROSSOVER DE NOVA GERAÇÃO

Embora a TRK 602X seja o modelo de entrada na gama crossover da Benelli, está longe de poder ser

considerada "básica", graças a um equipamento de origem completo e moderno, pensado para responder às exigências dos condutores atuais.

Destaca-se o painel TFT a cores de 5", com conectividade Bluetooth e Wi-Fi, capaz de exibir navegação em modo curva a curva ou em mapa. Dispõe de dois modos de condução, normal e desportivo, além de controlo de tração (TCS) e ABS, ambos opcionais.

O equipamento inclui ainda protetores de mãos com piscas integrados, tomada USB, descanso central, barras de proteção laterais e placa inferior em alumínio, elementos essenciais numa crossover com vocação ligeiramente off-road.

A TRK 602X conta com uma vasta linha de acessórios originais, como as malas laterais e a top case em alumínio, bem como assento e punhos aquecidos com três níveis de intensidade. A Benelli TRK 602X chegará ao mercado no final do próximo ano, também em versão compatível com carta A2.

Ainda não foi adiantada informação sobre preços e disponibilidade para o nosso país. //

TIMELESS *Desire*

LEONCINO BOBBER 400

A combinação do ADN icónico da gama Leoncino com o espírito irreverente do universo custom. Cada detalhe foi pensado cuidadosamente: a traseira curta, o depósito de combustível bem ao estilo Leoncino, os pneus robustos e, claro está, o novo motor V-Twin de 60° o qual, em conjunto com o escape duplo e o filtro de ar visível, atua em conjunto para capturar instantaneamente a atenção dos admiradores deste estilo. Seja em estradas abertas ou nas ruas da cidade, será notório o caráter único da nova Leoncino Bobber 400.

PRVP* de 5.990,00€

*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.

Multimoto

info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes moeve

BMW F450GS

A nova BMW F 450 GS é uma adventure sport concebida para a classe A2, que promete baixo peso, elevada agilidade e tecnologia GS de referência. É uma moto versátil, pensada tanto para estrada como para off-road, com motor bicilíndrico totalmente novo e um pacote eletrónico completo.

A BMW F 450 GS surge como a moto de entrada da marca na categoria média das adventure bikes da BMW Motorrad, oferecendo 48 cv e um peso reduzido de 178 kg prontos a rodar.

Mantém o ADN das GS, com um design icónico, ergonomia típica e soluções técnicas avançadas, posicionando-se como uma companheira acessível mas robusta para viagens, uso diário e aventura fora de estrada.

Está equipada com motor bicilíndrico em linha de 420 cm³, totalmente novo e fabricado pela TVS,, com injeção eletrónica e escape em inox instalado no lado direito. Desenvolve 48cv de potência às 8.750rpm com 43Nm registados às 6.750 rpm, destacando-se pela suavidade graças ao veio de equilíbrio e ao desfasamento de 135° dos moentes da cambota.

O Motor cumpre a norma Euro 5+ e tem um consumo declarado de apenas 3,8 l/100 km facto que aliado ao depósito de 14 litros, oferece autonomia superior a 350 km. Os intervalos de manutenção são de 10.000 km.

A suspensão foi totalmente redesenhada, com quadro tubular em aço e motor como elemento estrutural. À frente, uma forquilha invertida KYB de 43 mm, ajustável nas versões Sport e Trophy; atrás, um braço oscilante duplo em alumínio, com monoamortecedor central KYB, regulável em pré-carga e expansão, com amortecimento progressivo.

O sistema de travagem recorre a um disco dianteiro de 310 mm com pinça Brembo de 4 pistões e a um disco traseiro de 240 mm com pinça ByBre de 1 pistão. O conjunto é assistido por ABS Pro, complementado por Dynamic Brake Control (DBC) e luz de travagem dinâmica.

Os pneus são tubeless, montados em jantes de alumínio fundido: 100/90-19 à frente e 130/80-17 atrás. Existe opção de jantes raiadas através dos acessórios originais BMW, mas que instalam pneus das mesmas medidas.

O pacote eletrónico inclui modos de condução Rain, Road e Enduro de série, com Enduro Pro disponível nas versões superiores. Integra ainda DTC (controlo de tração dinâmico), MSR (controlo do binário e travão motor) e Shift Assistant Pro para mudanças rápidas sem embraiagem.

A grande novidade é a Easy Ride Clutch (ERC), uma embraiagem centrífuga que elimina a necessidade de acionar manualmente a manete em arranques e mudanças, disponível de série na versão Trophy.

O painel de instrumentos é um TFT de 6,5", com conectividade completa para chamadas, música e navegação. A iluminação é integralmente em LED, com assinatura luminosa em "X" típica da gama GS.

Em termos de dimensões e ergonomia, a altura do assento é de 845 mm na versão standard, com opções de assento baixo (830 mm) e Rally (865 mm). O depósito de 14 litros está bem integrado para facilitar a condução em pé. Os apoios de pés são ajustáveis, tal como os pedais de travão e mudanças, e tem punhos aquecidos de série.

Quatro variantes de equipamento estão previstas para a nova BMW F 450 GS:

BMW F 450 GS Basis, em Cosmic Black

BMW F 450 GS Exclusive, também em Cosmic Black, equipada com apoios de pés para off-road, protetores de mãos, proteção inferior em plástico, Riding Modes Pro, Shift Assistant Pro e um para-brisas transparente.

BMW F 450 GS Sport, em Racing Red, que inclui apoios de pés para off-road, protetores de mãos, proteção inferior em plástico, Riding Modes Pro, Shift Assistant Pro, para-brisas transparente e a suspensão desportiva (com forquilha KYB ajustável em compressão e expansão).

BMW F 450 GS Trophy, em Racing Blue Metallic - o topo da gama. Apresenta poisa-pés para off-road, protetores de mãos brancos, Riding Modes Pro, Shift Assistant Pro, suspensão desportiva, pára-brisas rally fumado, proteção inferior em alumínio e a nova versão evoluída da embraiagem centrífuga: a Easy Ride Clutch (ERC). //

CFMOTO V4 SR-RR

Há precisamente um ano, a CFMoto mostrou ao mundo, em Milão, um motor V4 cujos registos de patente revelavam mais de 200cv de potência. Este ano apresentou a moto que o irá receber!

Foi em 2023 que surgiram os primeiros registos de patentes reveladores de que a CFMoto estava a desenvolver um motor V4 com mais de 200 cv para uma eventual futura superbike. No ano seguinte, o projeto tornou-se público quando a marca apresentou esse motor, acompanhado de uma escultura de uma desportiva, no salão EICMA 2024, em Milão.

Agora, a moto que o vai receber, denominada V4 SR-RR, foi finalmente mostrada no mesmo evento, 12 meses depois, com rumores a sugerirem que esta desportiva vai entrar em produção num futuro próximo.

A moto agora apresentada encontra-se na fase de protótipo funcional, com a CFMoto a exibir um vídeo da máquina em ação na pista. A marca já divulga dados de desempenho, incluindo o de potência,

superior a 210 cv, e de peso, inferior a 200 kg, o que lhe confere mais de 1 cv por kg, valor que a coloca no patamar das melhores superbikes japonesas, alemãs e italianas da atualidade.

Quanto à velocidade máxima, a CFMoto limita-se a declarar "mais de 300 km/h" e revelou poucos detalhes, mas o motor, ao que tudo indica de cambota contra rotante, parece desempenhar uma função estrutural, abandonando o conceito de quadro convencional.

Existe um suporte de pivô do braço oscilante em alumínio, fixado diretamente na cabeça do cilindro traseiro e na transmissão. É uma solução semelhante à utilizada pela Ducati Panigale V4, que também recorre a uma estrutura frontal em alumínio para suportar a coluna de direção.

Para além do motor e da performance, a V4 SR-RR distingue-se pela introdução de aerodinâmica ativa. As volumosas asas laterais ajustam automaticamente o seu ângulo de ataque em função da velocidade e das condições de condução, proporcionando maior carga aerodinâmica quando necessário e reduzindo a resistência ao ar a alta velocidade.

Demonstradas em funcionamento no stand da CFMoto na EICMA, estas asas podem assumir uma posição bastante inclinada para maximizar a pressão sobre a dianteira.

As asas eletrónicas trabalham em conjunto com uma suspensão semi-ativa e eletronicamente ajustável, complementada por um pacote de ajudas ao condutor de última geração.

Na apresentação na EICMA foram mostradas duas versões: um modelo de exposição, decorado em preto e prata, e um vídeo com outro protótipo, camuflado, identificado como "Proto 5".

As diferenças sugerem dois níveis de especificação, já que o protótipo utiliza pinças Brembo Hypure, enquanto o modelo de exposição ostentava pinças Brembo de especificação MotoGP. O protótipo apresenta ainda descanso lateral (ausente no modelo de exposição), um cárter inferior ligeiramente distinto e apoios de pés reguláveis.

Não deixa de ser significativo o facto de o protótipo em exposição estar equipado com um escape Akrapovič integralmente em titânio e já em conformidade com a norma Euro 5+, indício de que o projeto se encontra numa fase bem avançada de desenvolvimento, incluindo os acessórios que poderão acompanhar a versão final.

Com protótipos tão avançados é expectável que nos próximos meses surjam mais informações concretas e que o modelo de produção esteja disponível nos concessionários até 2027. //

Ducati Hypermotard V2 e Hypermotard V2 SP

Vinte anos depois de a Ducati ter apresentado o protótipo da Hypermotard 1100, na EICMA de 2005, o fabricante de Borgo Panigale está a escrever um novo capítulo na história da 'Hyper' com as novas Hypermotard V2 e Hypermotard V2 SP

A Hypermotard V2 de quarta geração é uma moto completamente redesenhada que carrega o legado de um modelo lendário e o projeta no futuro graças a uma base técnica totalmente nova e um design que a reinterpreta.

O resultado é uma moto moderna, compacta e essencial que transmite leveza à primeira vista. Com uma redução de peso de 13kg em comparação com as 950 anteriores, a nova Hypermotard V2 promete ser mais ágil e responsiva.

Ao mesmo tempo, é também a mais potente das Hypermotards, graças ao seu motor V2 que debita 120cv, graças a uma admissão IVT variável que lhe confere um binário máximo de 94 Nm, 70% do qual está disponível logo às 3.000rpm.

A Hypermotard V2 SP é ainda mais ousada, graças ao logótipo de grandes dimensões que se estende até à carenagem dianteira, contrastando com as jantes forjadas brancas e detalhes de competição como o guarda-lamas em carbono, suspensão Öhlins dourada e pinças de travão Brembo M50.

Além da pintura especial, que recorda os 20 anos do nascimento do primeiro protótipo, a Hypermotard V2 SP também conta com equipamento técnico que leva ainda mais longe o carácter de fun-bike da Hyper. //

FAMEL E-XF

A FAMEL "fez-se à estrada" até Milão para apresentar a E-XF, nas versões Café Racer e Clássica.

A marca portuguesa FAMEL "faz-se à estrada" até Milão para, na EICMA 2025, apresentar a E-XF, nas versões Café Racer e Clássica.

A essência da lendária XF17 mantém-se nesta nova FAMEL, agora E-XF, 100% elétrica, que promete continuar a despertar paixões nos motociclistas que procuram experiências únicas, capazes de "rasgar o asfalto" com alma e estilo.

O centro de ID da empresa, focado em conectividade, design e inovação, demonstra que a sua visão vai além das motos: é uma nova cultura de mobilidade elétrica que combina tecnologia, desempenho, emoção, comunidade e sustentabilidade.

Segundo Joel Sousa, CEO da FAMEL, «a nossa presença na EICMA traduz a aposta da marca em chegar ao público internacional que procura uma moto que tenha qualidade, estilo e que se diferencie pela experiência de condução através da conectividade, e com uma relação qualidade preço acima da média».

Equipada com um motor de 5,5 kW e com uma autonomia até 120 km, a E-XF traz o estilo clássico das café racers para a era elétrica. Equivalente a uma 125cc, promete uma velocidade máxima de 100km/hora e uma autonomia de 120 quilómetros.

Com um P.V.P. estimado de 7.000€, prevê-se que esteja disponível no mercado a partir do primeiro semestre de 2026 //

A PAIXÃO NÃO ESCOLHE ESTAÇÃO !

0€ ENTRADA | TAN 0% | TAEG 2,9%

+ PVPR 10.499,00€
+ MENSALIDADE 218,73€ x 48 MESES
+ MONT. FINANCIADO 10.499,00€
+ MTIC 11.086,32€

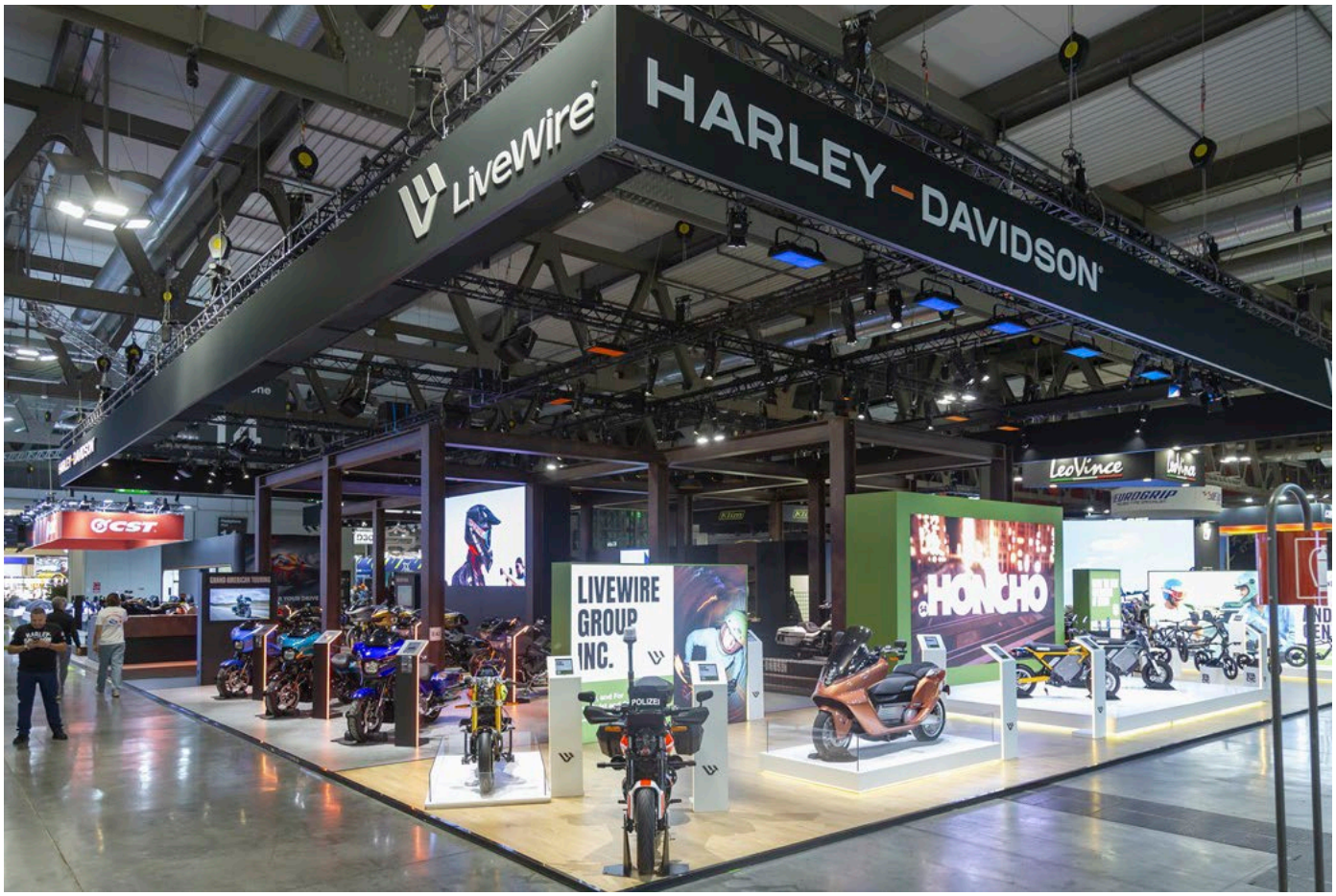
SUZUKI

WWW.SUZUKIMOTO.PT

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 10.499,00€, Entrada inicial obrigatória: 0€; 48 mensalidades de : 218,73€. Montante Financiado: 10.499,00€. Comissão de Abertura de Contrato: 370,00€, Extinsão de reserva 32,50€, TAN 0%, TAEG 2,9%, MTIC: 11.086,32€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2025**, para o modelo Suzuki GSX-8T, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação pelo Cetelem, uma marca BNP Paribas Personal Finance, S.A., Sucursal em Portugal sob o número 848. Informe-se no 21 721 90 00 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. A Moteo Portugal S.A. é intermediário de crédito a título vinculado e atua sem carácter de exclusividade registado junto do BdP sob o n.º 0006934 e todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

cetelem

* Negócios Inteligentes Suzuki



Capítulo 1

A Harley-Davidson revelou durante a EICMA 2025 alguns novos modelos da sua gama de motos 2026

A Harley-Davidson revelou alguns novos modelos da sua gama de motos 2026 num vídeo de apresentação "Model Year 2026 Reveal - Chapter One - November 4rd", Em Milão e no seu canal de YouTube. Estas motos estarão disponíveis em breve nos concessionários oficiais Harley-Davidson em todo o mundo.

Outros modelos de motos Harley-Davidson 2026, incluindo a coleção Custom Vehicle Operation™ (CVO™), serão revelados no "Capítulo Dois" a 14 de janeiro de 2026.

Os modelos agora anunciados Harley-Davidson 2026 são:

STREET GLIDE E ROAD GLIDE:

Estes modelos Grand American Touring foram apenas otimizados para proporcionarem maior exclusividade aos clientes que priorizam o luxo, a performance e o conforto em tiradas de longa distância.

LOW RIDER S, LOW RIDER ST, HERITAGE CLASSIC, BREAKOUT, FAT BOY E STREET BOB:

A diversificada gama de motos Harley-Davidson

Cruiser inclui seis modelos distintos, cada um com uma personalidade estilística específica, que vai do nostálgico à alta performance, passando pelo ousado estilo custom.

Cada modelo conta com o pacote completo de Rider Safety Enhancements da Harley-Davidson e com o motor Milwaukee-Eight 117 em três configurações exclusivas, com diferenças na admissão e no escape, nos perfis da árvore de cames e na programação dos modos de condução, para proporcionar uma performance que combina com a personalidade de cada modelo Cruiser.

SPORTSTER S, NIGHTSTER SPECIAL E NIGHTSTER:

Nestas cruiser desportivas combinam-se uma grande performance e tecnologia avançada para proporcionar uma experiência de condução dinâmica, com um estilo inspirado na herança da Harley-Davidson.

O motor Revolution Max destes modelos apresenta novas tampas de motor que proporcionam um look custom mais pronunciado. Um novo pacote opcional para a Nightster apresenta a arrojada pintura Blood Orange com grafismos inspirados nas motos de competição flat track da Harley-Davidson, bem como protetores de escape cromados e jantes de alumínio fundido de 14 raios.

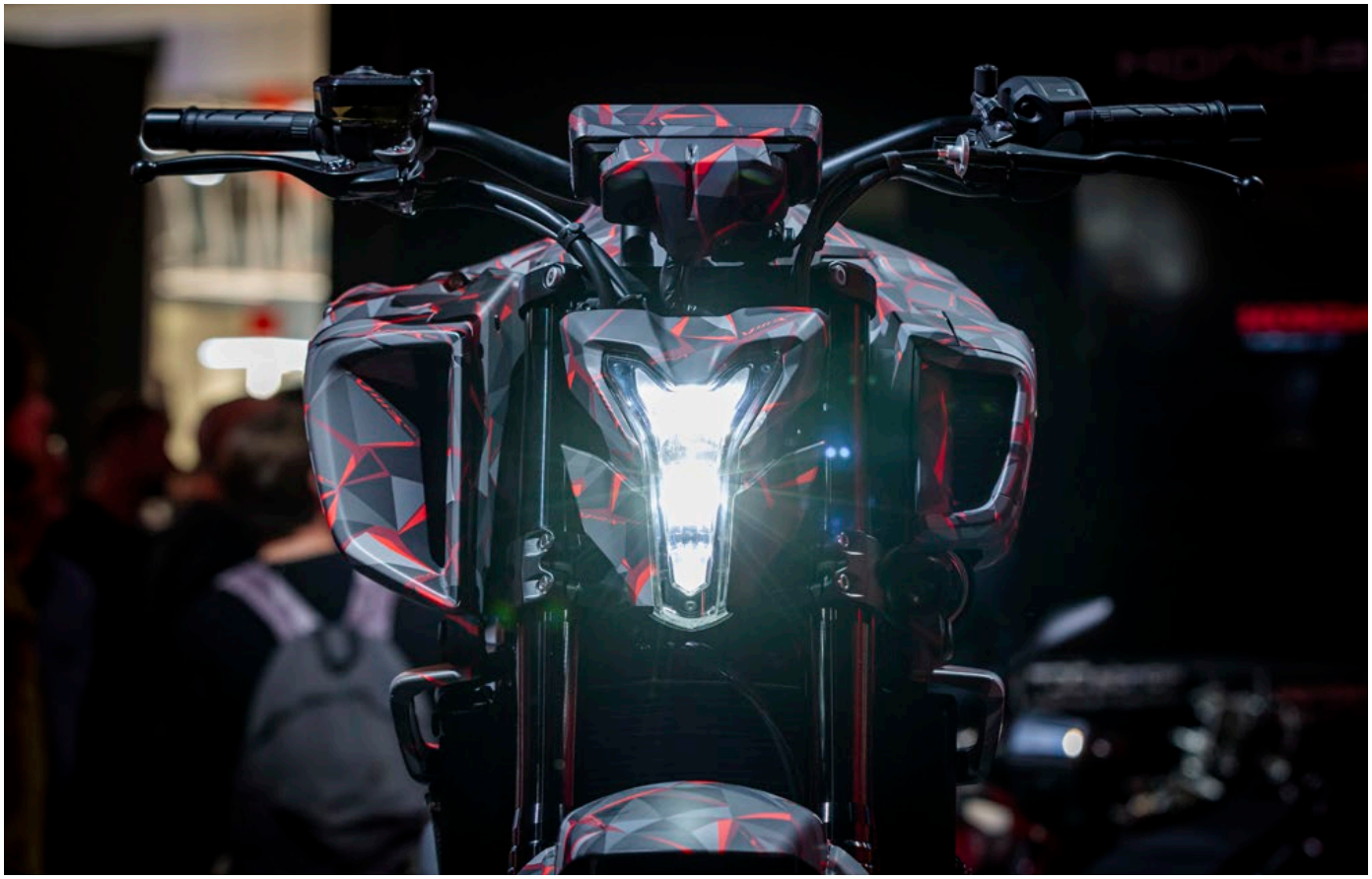
Os modelos Sport chegarão aos concessionários oficiais Harley-Davidson em todo o mundo no início de 2026.

PAN AMERICA 1250 SPECIAL E PAN AMERICA 1250 ST:

A Pan America 1250 Special é versátil e tecnologicamente avançada, concebida para dar ao condutor a confiança necessária para explorar uma variedade de rotas, tanto em estradas pavimentadas como em trilhos.

A Pan America 1250 ST foi concebida para proporcionar uma performance ágil no asfalto, com componentes de suspensão e travagem premium, jantes de 17 polegadas com pneus performance e quickshifter.

Os modelos Adventure Touring chegarão aos concessionários oficiais Harley-Davidson em todo o mundo no início de 2026. //



Novidades Honda 2026

A Honda apresentou na EICMA 2025 as novidades à sua gama para 2026, com destaque para a nova desportiva de turismo CB1000GT e para a primeira moto elétrica da marca, a Honda WN7. A Honda também apresentou o seu protótipo V3R 900 E-Compressor, uma moto desportiva equipada com o seu novo e muito badalado motor V3 com compressor volumétrico controlado eletronicamente. A E-Clutch também foi notícia pois vai começar a equipar novos modelos Honda.

A Honda apresentou na EICMA 2025 as novidades da sua gama para 2026, com destaque para a nova desportiva de turismo CB1000GT e a Honda WN7. E finalmente ficámos a conhecer a V3R 900 E-Compressor!

HONDA CB1000GT

A nova CB1000GT, derivada da Hornet 1000, combina o conforto das viagens de turismo com as performances do motor derivado da Fireblade, sustentado por uma lista de especificações completíssima para criar uma moto que promete ser uma excelente companheira para longas viagens rápidas.

» Galeria de fotos aqui

HONDA WN7

Em estreia global, a Honda WN7 - a primeira moto elétrica da Honda - oferece uma autonomia de mais de 140 km, a dinâmica de condução típica da Honda, uma nova estética de design e compatibilidade com a infraestrutura de carregamento de automóveis.

HONDA V3R 900 E-COMPRESSOR (PROTÓTIPO)

O protótipo V3R 900 E-Compressor mostrou o progresso da Honda no desenvolvimento do seu exclusivo motor V3 com compressor integrado controlado eletronicamente, agora alojado num conjunto impressionante de estilo assimétrico.

Em breve, nestas páginas, vai poder ficar a conhecer toda a informação sobre estes novos modelos.

O salão de Milão de 2025 foi ainda palco para mais novidades da Honda:

- A família Honda E-Clutch vai passar a constar como opção, pela primeira vez, em mais cinco modelos: XL750 Transalp, CB750 Hornet, NX500, CBR500R e CB500 Hornet
- A evocativa e descontraída Honda CB1000F, já aqui apresentada pelo Andar de Moto, também faz em Milão a sua primeira aparação na Europa. //

MOTOS NOVAS

Características
Dados técnicos
Preços

Todas as informações sobre **motos novas** estão aqui em

andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

Kawasaki Ninja ZX-10R

Indiscutivelmente uma consagrada máquina campeã, a Ninja ZX-10R é um ícone da classe de 1000 cc. Com um historial vitorioso que inclui sete títulos no Mundial de Superbike (WorldSBK), esta Ninja tem proporcionado a emoção de explorar os limites em pista a pilotos de todo o mundo.

Para 2026, a já impressionante ZX-10R sobe de nível com um conjunto de melhorias, sendo a mais notável o impacto visual causado pelos grandes apêndices aerodinâmicos (winglets) que aumentam significativamente a força descendente a alta velocidade. O resultado: maior confiança no eixo dianteiro em curva e tempos por volta reduzidos.

Os engenheiros da Kawasaki optimizaram o ângulo de ataque das asas, equilibrando o compromisso entre sustentação (ClfA) e arrasto (CdA). Com maior área frontal, os novos winglets aumentam a força descendente (ou reduzem a sustentação) em cerca de 25%.

A nova "face" da ZX-10R 2026 é marcada por Faróis híbridos compactos (projector/refletor) e pela entrada de ar Ram Air reposicionada, além dos proeminentes Winglets que reforçam a identidade visual da gama Ninja.

O motor Euro5+ mantém o desempenho de referência do modelo anterior, agora com emissões melhoradas graças à introdução de um segundo sensor de oxigénio. A resposta do motor foi cuidadosamente afinada para garantir controlo ideal em todas as fases da curva.

Desenvolvida com base na experiência do WorldSBK, a ZX-10R 2026 conta com uma Suspensão dianteira BFF (Balance Free Front Fork) e um amortecedor traseiro BFRC lite (Balance Free Rear Cushion), que se coadunam com a geometria de quadro revista para maximizar o efeito dos novos winglets, garantindo maior tracção à roda traseira e apoio lateral em curva.

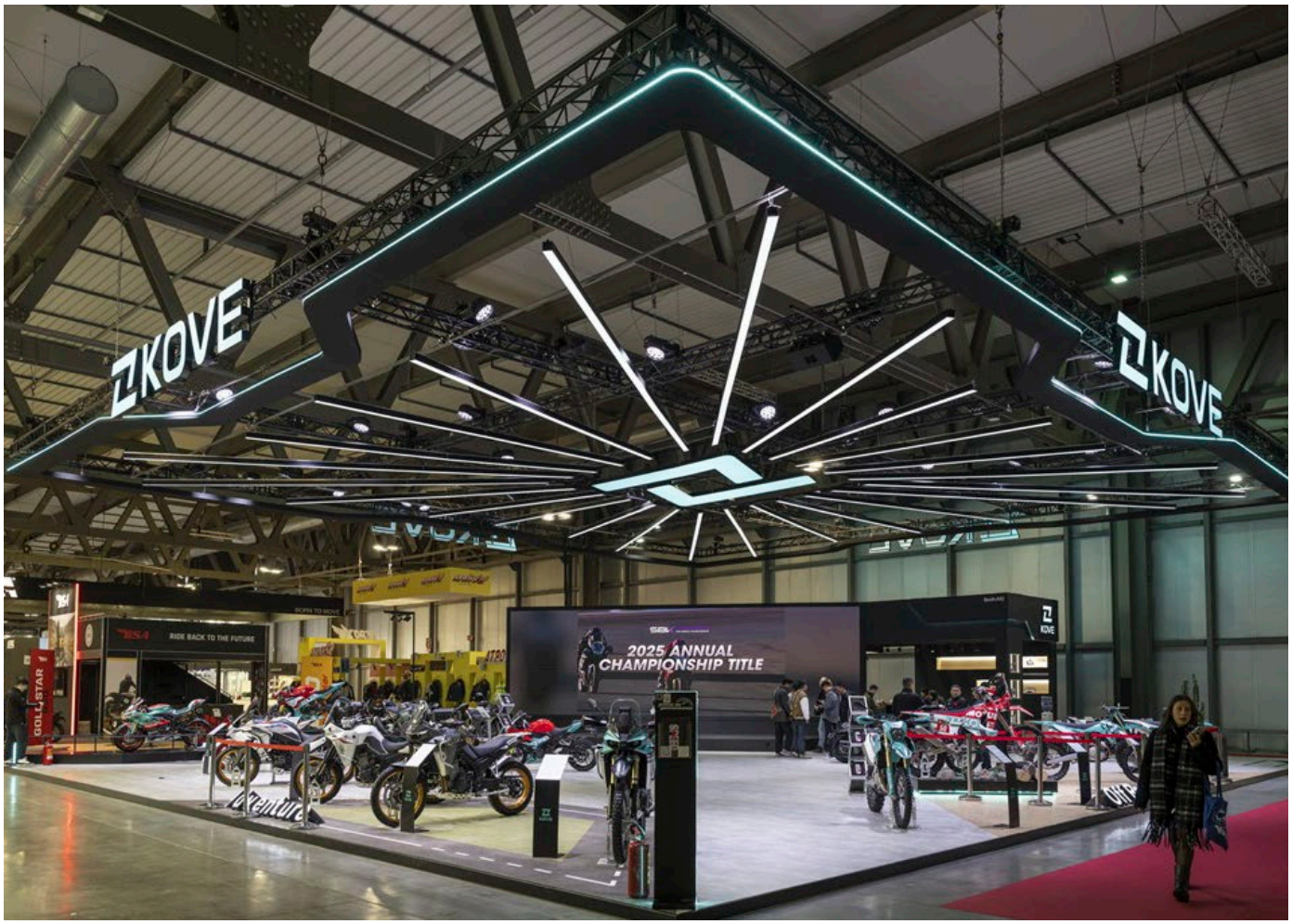
A travagem conta com pinças Brembo M50 monobloco com discos de ø330 mm e bomba radial.

O novo painel TFT a cores de 5" oferece uma interface moderna e intuitiva com novas funcionalidades face ao modelo anterior. A conectividade é assegurada com a app Rideology The App Motorcycle, que inclui navegação curva-a-curva (Turn-by-Turn), e agora estreia tecnologia de comandos por voz.

A ZX-10RR é a irmã gémea preparada para as pistas.

Mantém o foco total na competição, equipada com uma série de equipamento que a tornam ainda mais agressiva:

- Bielas e pistões Pankl
- Tubagens de travão dianteiras em malha metálica
- Amortecedor de direcção Öhlins ajustável com design twin-tube (também presente na ZX-10R) //



Novidades KOVE para 2026

Três anos depois de apresentar em Milão a sua visão da moto concebida a partir da competição, a KOVE regressa à EICMA, reafirmando o rumo que a tornou numa das marcas mais disruptivas do panorama internacional.

Em apenas três anos a KOVE evoluiu da surpresa à confirmação. Os seus êxitos desportivos, a expansão da gama e os sucessos crescentes transformaram o seu lema "Focus on Performance" não apenas numa promessa ou slogan, mas num método de trabalho e num objetivo claro.

Cada avanço nasce nos ambientes de maior exigência: circuitos, rally raid, motocross... e, finalmente, transforma-se em tecnologia disponível para todos os utilizadores.

Esta edição da EICMA marcou um novo capítulo para a KOVE, com mais modelos, maior ambição e um salto qualitativo em design, tecnologia e funcionalidade, com o objetivo de se posicionar na linha da frente do motociclismo global.

800X PRO (MY26)

A versão 2026 da KOVE 800X PRO evolui o conceito de "adventure", oferecendo uma configuração perfeita tanto para estrada como para off-road, com versatilidade sem limites.

Tal como na versão 2025, o seu motor bicilíndrico de 799 cc entrega 95cv às 9.000 rpm e 80 N·m de binário a 7.500 rpm, combinando-se com um peso total imbatível de apenas 190 kg em ordem de marcha, proporcionando a agilidade de uma média cilindrada com o carácter de uma grande trail.

Equipa suspensões KYB multi-ajustáveis com 240 mm de curso, travões Taisko de quatro pistões e, nesta versão MY26, incorpora acelerador eletrónico ride-by-wire, cruise control, quickshift (up & down) e uma nova gama cromática.

Com três modos de condução, múltiplos modos de controle de tração e ABS desconectável, a 800X PRO redefine o equilíbrio entre potência, leveza e controlo.

800X RALLY

A KOVE 800X RALLY, já presente na gama Adventure da marca desde 2025, transporta a experiência de competição para o utilizador mais exigente. Equipada com o mesmo motor da 800X PRO, combina potência e controlo com uma arquitetura leve de apenas 184 kg em ordem de marcha (6 kg menos que a KOVE 800X PRO).

A sua estrutura com sub-quadro desmontável em alumínio garante resistência e facilidade de manutenção em utilização intensiva.
As suspensões Yuan de alto desempenho, concebidasespecialmente em colaboração com a KOVE para este modelo, asseguram um comportamento excecional em terrenos extremos.

Além disso, a altura ao solo de 293 mm, o depósito de 19 litros e a altura de assento de 895 mm completam um conjunto desenhado para rendimento máximo nos cenários mais exigentes.O acabamento Azul KOVE sublinha o seu carácter competitivo.

800X GT (MY 26)

Concebida para quem procura percorrer longas distâncias sem abdicar do ADN aventureiro, a 800X GT Touring utiliza também a bem-sucedida plataforma dos dois modelos anteriores, combinando conforto, tecnologia e autonomia.

Integra suspensões melhoradas, assento aquecido de nova geração, punhos aquecidos, cruise control, 4 modos de condução, quickshift (up&down), ride-by-wire e o avançado sistema BOSCH MSC com IMU de seis eixos, que gere o "Cornering" ABS e o controlo de tracção em curva.

O seu depósito de 22 litros permite superar até 400 km de autonomia, tornando-a a opção perfeita para turismo de longa distância. Com este novo modelo, a KOVE abre-se a um público ainda mais amplo, em linha com as suas ambições comerciais.

450 RALLY

Para quem procura a essência dakariana, a 450 RALLY (MY 26) chegará com pequenas alterações, bem como novas decorações, que prometem apaixonar os fãs do off-road mais extremo, sem abdicar da leveza e potência do seu motor monocilíndrico de 449 cc com 42 CV (31 kW) a 8.500 rpm.

Além disso, as suas prestaciones permitem uma adaptação total ao estilo de condução do piloto: quadro de duplo braço em aço de alta resistência, suspensões totalmente ajustáveis com forquilha invertida de 310 mm de curso e um peso em ordem de marcha de 155 kg, tornando-a uma referência tanto em desempenho como em fiabilidade.

Fiel à essência de competição da Marca, ao longo de 2024 brilhou com vitórias no Rally Taklimakan, no Rally da Tunísia e no Rally Addax, e voltou a dominar em 2025 em provas como a Bassella Race ou o Rally da Tunísia.

350RR (MY 26)

Herdeira direta da campeã do mundo de WorldSSP300 com Beñat Fernández, a nova 350RR MY26 incorpora as evoluções desenvolvidas no campeonato: um motor bicilíndrico de 344 cc, 35 kW de potência e uma notável redução de peso graças ao seu redesenho estrutural.

O quadro reforçado, o sistema de controlo de tração (TCS), o ABS e o ecrã TFT consolidam a ligação entre a moto de estrada e a moto campeã do mundo, mantendo intacto o espírito racing da KOVE.

450R (MY 26)

A KOVE 450R é a naked desportiva que transporta o ADN da competição para o uso urbano e recreativo. Equipada com um motor tetracilíndrico em linha de 443 cc, DOHC de 4 tempos e refrigeração por líquido, entrega 48 kW, tornando-se um exemplo a seguir nesta categoria.

O seu Quadro tubular, aliado a um peso de apenas 164 kg, oferece uma agilidade excecional. Incorpora modos de condução Sport/Eco, controlo de tração (TCS), ABS dual e embraigem anti-bloqueio, além de uma cilística assinada pela Yuan e travões Taisko com duplo disco dianteiro de 300 mm.

Assim, a 450R combina o desempenho de uma superdesportiva com a ergonomia streetfighter, ideal para quem procura sensações fortes sem abdicar da versatilidade do dia a dia.

450RR Isle of Man(MY26)

A KOVE 450RR Isle of Man leva ao limite a engenharia desportiva da marca. O seu motor tetracilíndrico em linha DOHC de 443 cc, refrigerado a água, desenvolve 52 kW a 13 000 rpm e 39 N·m a 10 500 rpm, com um extra de 3 CV graças ao novo sistema RAM Air.

O conjunto, com apenas 165 kg, assenta num quadro tipo "treliça", suspensões KYB totalmente ajustáveis e travões Taisko com duplo disco dianteiro. Equipada com quickshift, controlo de tração (TCS) e ABS dual, a 450RR Isle of Man combina desempenho extremo com equilíbrio dinâmico.

O seu design "Isle of Man Edition" reforça o carácter racing e consolida a KOVE como referência neste segmento de desportivas de média cilindrada, destinada a permanecer como referência.

625V (MY26)

A crescente importância das custom de média cilindrada no seu mercado doméstico levou a KOVE a abrir um novo caminho neste segmento. Surge assim a KOVE 625V. Este novo modelo equipa um motor V-twin de 578,2 cc, DOHC de 8 válvulas e refrigeração por líquido, que entrega 45 kW (61 CV) a 8 500 rpm e 60 Nm a 5 500 rpm, com transmissão final por correia dentada.

O seu inovador sistema de duplo depósito, principal e auxiliar, oferece uma capacidade total de 20 litros, ampliando a autonomia em mais de 100 km face às concorrentes. A 625V combina conforto, estilo e agilidade, redefinindo a condução relaxada com o ADN de desempenho próprio da KOVE.

Fundindo design clássico com espírito desportivo, a KOVE 625V afirma-se como novo referência no segmento custom, também fora da China.

MX250 CROSS R

Leveza, agilidade e potência em estado puro. Com um motor monocilíndrico DOHC de última geração e uma parte ciclo ultracompacta, a MX250 CROSS R foi desenvolvida para pilotos que procuram uma moto rápida, estável e reativa nos traçados mais exigentes.

O seu quadro em aço de alta resistência, as suspensões de longo curso e os pneus CST x KOVE garantem precisão nos saltos e tração superior em curva. A suspensão, com 300 mm de curso, utiliza molas de alta resistência e regulação completa em compressão e rebound, permitindo ajustar o comportamento para cada tipo de terreno.

MX450 CROSS R

Referência da gama e base de desenvolvimento dos programas de competição KOVE MX, a MX450 CROSS R combina potência e controlo total. O seu motor monocilíndrico SOHC de 449,9 cc entrega 45 kW (61 CV) a 9 000 rpm e 50 N·m de binário a 7 500 rpm, oferecendo uma resposta imediata em qualquer regime.

O quadro reforçado, as suspensões Yuan totalmente reguláveis (310/290 mm) e os travões Taisko garantem um comportamento excecional, tanto em saltos como nos traçados mais exigentes. Com um peso de apenas 118 kg, a MX450 CROSS R é a máquina definitiva para quem procura desempenho profissional e fiabilidade extrema. //

Lambretta J e Elettra S

Dois novos modelos que são antípodas na gama Lambretta. A J revive a história enquanto a Elettra S faz história!

A Lambretta apresentou em Milão dois marcos que unem passado e futuro: a Elettra S, o primeiro scooter elétrico totalmente desenvolvido pela Lambretta, uma fusão de elegância, inovação e desempenho sem emissões, e a nova Lambretta J, um modelo de produção actual inspirado no original de 1964.

LAMBRETTA J - O REGRESSO DO "JUNIOR"

Renascida de um dos modelos mais acarinhados da marca, a Lambretta J conjuga espírito jovem, elegância italiana e liberdade urbana.

Inspirado na clássica Lambretta "J" de 1964, este novo modelo apresenta painéis laterais retangulares alongados, um farol hexagonal e um assento longo e estreito que evocam o design original. A suspensão dianteira de duplo amortecedor conta com o sistema pull wheel linkage.

Está disponível com motorizações monocilíndricas de 125 cc e 200 cc, a 4 tempos, com 4 válvulas e refrigeradas a líquido. O seu lançamento no mercado está previsto para a primavera de 2026, e tem um preço indicativo de 4.500 Euros.

ELETTRA S — O RENASCIMENTO ELÉTRICO DE UM ÍCONE

Com a Elettra S, a Lambretta avança para o futuro

com confiança. Nascida do conceito apresentado na EICMA 2023, a versão final "S" é, segundo a marca, uma declaração de sofisticação sustentável, de estilo com propósito, de inovação com alma.

Com um peso de apenas 132 kg, é propulsionada por um Motor PMSM (Síncrono de Ímanes Permanentes) com uma potência de 4,0 kW contínuos ou 6,0 kW de pico, declarando um binário máximo de 101 Nm, que lhe conferem uma aceleração dos 0 aos 40 km/h em apenas 10 segundos, e uma velocidade máxima de 90 km/h.

Alimentado por uma bateria NMC (Lítio, Niquel e Manganês) com uma tensão de 72V e uma capacidade de 4,5 kWh, proporciona elevada fiabilidade e desempenho, com uma autonomia que pode estender-se até aos 120 km em modo Eco, ideal para uma utilização urbana.O carregamento até aos 80% do total da capacidade, que pode ser efetuado numa tomada doméstica, demora 5:40h ou em 3:25h numa estação de carregamento rápido.

Na ciclística o destaque vai para a suspensão que na frente utiliza um sistema "pull wheel" de duplo amortecedor e, pela primeira vez num modelo moderno, um monoamortecedor traseiro.

Ainda se destaca o painel de instrumentos TFT de grandes dimensões, e a iluminação é integral em LED.

Walter Scheffrahn, Presidente da Lambretta, afirma: "A Elettra S é mais do que um scooter elétrico: é uma declaração de beleza, potência e consciência ecológica."

O lançamento da Elettra S no mercado está previsto para a segunda metade de 2026, com um preço indicativo de 6.500 Euros.

Na EICMA 2025, a Lambretta apresentou em paralelo uma gama completa que celebra design e engenharia composta pelos modelos. //

Macbor reforça presença no mercado em 2026

A MACBOR apresentou na EICMA cinco novidades: três novos modelos que serão comercializados em 2026 e duas apostas de futuro, um protótipo e um concept, que refletem o intenso processo de evolução e consolidação internacional em que a marca barcelonesa está envolvida.

Pelo terceiro ano consecutivo a Macbor, marca espanhola com sede em Barcelona e é representada no nosso País pela MB Motor Portugal, esteve presente no Salão de Milão apresentando ao mundo as suas novidades para 2026.

Numa fase de expansão internacional, com a sua chegada a França através de uma nova filial, o na evolução da sua gama motos, com uma forte aposta no design próprio desenvolvido em Barcelona.

ROCKSTER 710 (MY26)

Após a sua estreia no segmento custom de média cilindrada com a Rockster 410, a MACBOR alarga a sua oferta neste mercado com a nova Rockster 710. Uma cruiser de dois lugares, totalmente equipada, que combina estilo, tecnologia, funcionalidade e conforto. Este novo modelo de referência da MACBOR estará disponível para venda a partir do segundo trimestre de 2026.

SHIFTER 125 EVO

A Shifter 125 EVO é mais uma prova da clara aposta da MACBOR no seu design próprio. Esta moderna naked, "designed in Barcelona", marca o regresso da MACBOR ao vibrante universo Street e pretende conectar-se com o público mais jovem e urbano. Uma moto pensada para o dia a dia, que combina prestações e estilo, carácter e praticidade. O seu lançamento comercial está previsto para a primavera de 2026.

MONTANA XR3 (MY26)

A Montana XR3 vem ampliar a gama Adventure da MACBOR, juntando-se à top seller da marca, a XR1 125 EVO. Com um estilo renovado e um equipamento de última geração, este modelo reflete o ADN aventureiro e a paixão pela liberdade sobre duas rodas que caracterizam a MACBOR, tendo sido desenvolvido especialmente para acompanhar o projeto de expansão internacional da marca.

EIGHT MILE 125 EVO (PROTÓTIPO)

A Eight Mile 125 EVO é o protótipo de um dos modelos que mais tem evoluído dentro da Marca, chegando agora à sua terceira geração. Com um design refinado e um carácter urbano, a Eight Mile 125 EVO reinterpreta o autêntico espírito scrambler a partir de uma perspetiva moderna e tecnológica. Fiel à filosofia "Motorcycles with soul from Barcelona", este protótipo destaca-se pela sua personalidade única e reflete a constante evolução da MACBOR.

EIGHT MILE 300 (CONCEPT)

A Eight Mile 300 é o concept que antecipa a futura versão da "irmã mais velha" da Eight Mile 125. Este modelo surge para materializar a visão da Marca sobre como será a próxima geração de motociclos de média cilindrada: divertidos, tecnologicamente avançados e com um visual apaixonante. //

CAISMOTOR

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

Moto Morini Kanguro 300

A Moto Morini reacende o espírito da aventura com a nova Kanguro 300, uma moto dual-sport compacta e leve que presta homenagem a um dos nomes mais emblemáticos da marca.

Concebida para combinar simplicidade, versatilidade e capacidade fora de estrada, a nova Kanguro 300 recupera a essência de liberdade e descoberta que definiu o modelo original dos anos 1980, agora com engenharia e tecnologia modernas.

Desenvolvida pelo Centro de Estilo Moto Morini em Itália, a Kanguro 300 reinterpreta a silhueta clássica com linhas funcionais e proporções equilibradas. Destacam-se os faróis simétricos com DRLs lineares, o depósito de combustível em posição baixa, para melhor equilíbrio em condução off-road, e o assento longo e plano que permite liberdade de movimentos.

A iluminação LED integral, o ABS desligável e a instrumentação digital garantem uma experiência segura e intuitiva em qualquer terreno.

Equipada com um motor monocilíndrico de 300 cc, refrigerado por líquido, debita 34cv de potência e 27 Nm de binário, oferecendo uma entrega suave e responsiva em toda a faixa de rotações.

O quadro em aço, as rodas de 21" à frente e 18" atrás, e a suspensão de longo curso (250 mm em ambos os eixos) conferem-lhe verdadeiras credenciais off-road, mantendo estabilidade em estrada.

A Kanguro 300 vai estar disponível em duas versões distintas: o modelo base, com guarda-lamas dianteiro alto, e a variante Rally, que recebe um guarda-lamas baixo e um pequeno para-brisas. O peso é de 145kg para a versão base e 153kg para a Rally, ambas com uma altura do assento de 880 mm. //

Inovador motor de 5 cilindros

Histórico construtor italiano aproveitou a EICMA para apresentar um motor com uma configuração inesperada de 5 cilindros denominado Cinque Cilindri.

A EICMA já terminou há alguns dias, mas os seus ecos continuam a soar pelo mundo inteiro, tal como este motor inovador de 5 cilindros, apresentado pela MV Agusta no decorrer da exposição. Há planos de que o mesmo venha a ser produzido e em várias cilindradas, incluindo 850 cc.

A cilindrada que pode chegar aos 1150 cc, mas o facto os 850 cc têm uma aliciante adicional: essa é cilindrada que os motores de MotoGP vão adotar em 2027! Ou seja, a MV Agusta pode ter planos nesse sentido e recuperar, de certa forma, a arquitetura do motor de 5 cilindros da ganhadora Honda RC211V, sucessora da NSR 500!

Depois da separação definitiva da KTM a histórica marca italiana, sediada em Schiranna, Varese, Itália, tem estado muito ativa e um motor desta configuração é algo bastante promissor, sendo que, na versão de 1150 cc, pode chegar aos 240 cavalos de potência às 16.000 rpm e um binário de 140 Nm às 8.500 rpm.

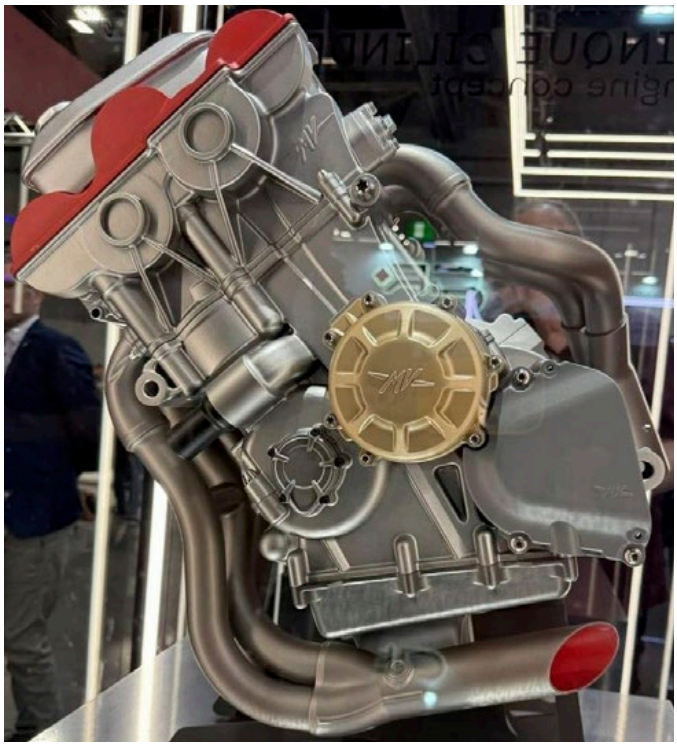
Para já a marca não revela muitos detalhes e apresentou o protótipo numa caixa de vidro, mas adianta que prevê a sua utilização em vários perfis de moto, nomeadamente Supersport, Naked e até Touring, sendo um bloco com uma arquitetura invulgar e inesperada, tal como o novíssimo V3R da Honda, também apresentado na EICMA.

Se vai buscar inspiração ao motor de 5 cilindros da Volkswagen, o VR5, ou ao supercompacto usado pela Suzuki RGV 500 a 2 tempos com 4 cilindros, isso pouco importa. O mais relevante é que se trata de um motor inovador, que deve pesar menos de 60 kg, combinando leveza, equilíbrio e novas tecnologias, caso da bomba de água e óleo elétricas.

Com uma dianteira de 3 cilindros em linha, dois atrás em "U" e duas cambotas é diferente de tudo o que conhecemos. Se resultar, pode ser algo verdadeiramente único, sendo mais estreito do que um 4 em linha e mais curto do que um V4, sendo também altamente compacto, com um desempenho a condizer e poucas vibrações.

Ainda outro aspeto interessante deste motor, do que se pode observar, é que cada cilindro deverá ter duas condutas de admissões. Talvez para controlar melhor a velocidade de admissão da mistura gasolina/ar nos diferentes regimes ou oferecer distintos patamares de admissão, algo comum até em motos a carburador, caso da Yamaha com o seu sistema YDIS (Yamaha Duo Intake System).

A marca vai agora ter um longo caminho de desenvolvimento pela frente, nomeadamente para reduzir o número de peças móveis no seu interior. Ainda assim, não há como negar que a equipa liderada pelo engenheiro Andrea Goggi tem um projeto em mãos que pode representar uma verdadeira rutura face aos motores a combustão que conhecemos. //



Norton Manx R

A Norton apresentou em Milão, na EICMA de 2025, a Norton Manx R, a primeira de quatro novas motos que marcam a chamada "Resurgence" da marca.

A Norton Manx R é uma superbike exclusiva, equipada com um motor V4 a 72 graus, de 1.200cc, fabricado íntegramente em alumínio. Tem p0uma suspensão semi-ativa Marzocchi, travões Brembo Hypure e componentes em fibra de carbono que a posicionam como o novo ícone da marca britânica.

Sendo a primeira a liderar o renascimento da Norton, a Manx pretende transportar a icónica marca britânica para a era moderna das superbikes, com um equilíbrio entre tecnologia inovadora, desempenho prático excecional e uma importante ligação sensorial.

As inovações técnicas e o caráter imutável que representam a excelência britânica, desde a fundação da Norton em 1898, é agora complementada por um design atraente e detalhes impecáveis, com foco na atratividade, que transportam a Norton com confiança para uma nova era.

A Norton define a nova Manx R como o estandarte do seu ressurgimento, destinada a redefinir o segmento das superbikes premium. O objetivo é proporcionar uma experiência visceral, tanto em estrada como em pista, colocando o motociclista no centro da equação.

O motor, totalmente novo, é uma unidade a combustão interna de configuração V4 a 72 graus, com uma cilindrada de 1.200cc, concebido para combinar potência com um caráter distinto. São 206cv a partir de um binário máximo de 130Nm, registado às 9.000 rpm.e que fica substancialmente disponível logo a partir das 5.000rpm. Com um peso de apenas 204kg, a Manx R faz parte do restrito mundo de motos que apresentam uma relação de peso/potência de mais de1cv por Kg de.peso. O pacote eletrónico conta com 5 motos de motor e unidade de medição de inércia (IMU).

A suspensão semi-ativa está a cargo de componentes Marzocchi, sendo ajustável em tempo real para diferentes condições de estrada e pista. O monobraço oscilante, realça o design e facilita a manutenção da roda traseira.

A travagem está a cargo de pinças Brembo Hypure, garantindo elevada potência de travagem e consistência.

O escape colocado sob a moto é uma solução que contribui para a centralização de massas e para uma estética limpa.

Carenagens e jantes em fibra de carbono,

estas de 17 polegadas e assinadas pela BST que reduzem o peso e aumentam a rigidez estrutural. As borrachas de 17 polegadas são da Pirelli, uns Diablo Super Corsa, em medidas 120/70 na frente e 200/55 na traseira.

A avançada Iluminação integral em LED garante maior visibilidade e eficiência energética.

O painel de instrumentos é um TFT tátil de 8", com uma interface simples e moderna com conectividade bluetooth.

Segundo Richard Arnold, Diretor Executivo da Norton, a Manx R tem um apelo "must-ride" para quem procura adrenalina com refinamento, exclusividade e estilo com substância.

A Manx R é apresentada como primeira de quatro motos que lideram a nova fase da Norton.

A marca, fundada em 1898 e com uma herança profunda no motociclismo britânico, procura agora unir tradição, inovação e luxo moderno.

A Norton Motorcycles mantém a sua sede em Solihull, West Midlands, Inglaterra, preservando o vínculo histórico ao Reino Unido, apesar de estar sob propriedade indiana desde abril de 2020, quando a gigante TVS Motor Company adquiriu a marca, após um período conturbado sob a gestão anterior de Stuart Garner. //

Multimoto
Recomendamos Lubrificantes moeve

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

Beyond the Ride

MorbidelliPortugal morbidellipt

MORBIDELLI

ADN de competição, design de última geração

A QJ MOTOR apresentou-se na EICMA 2025 com mais de 60 modelos, abrangendo os segmentos Sport, Naked, Cruiser, Adventure, Off-road, Sidecar e Scooter. A marca demonstra o investimento tecnológico da indústria chinesa de alta gama, bem como a sua evolução em design e maturidade global.

QJ MOTOR é uma marca da Qianjian Motorcycles, empresa especializada em I&D e fabricação de motociclos, motores e componentes, pertencente ao Grupo Geely, fabricante automóvel de referência que detém marcas importantes como Volvo Cars, Polestar e Lotus, entre outras, sendo também acionista maioritário da Smart e da Mercedes-Benz.

A Qianjiang Motorcycles fornece, há mais de 30 anos, soluções de mobilidade de elevada qualidade a 130 países e regiões, e, além da marca QJ MOTOR, gere também a marca Benelli. Como novidades para 2026, a QJ Motor levou para Milão 5 novos modelos:

A QJ MOTOR apresentou-se na EICMA 2025 com mais de 60 modelos, abrangendo os segmentos Sport, Naked, Cruiser, Adventure, Off-road, Sidecar e Scooter. A marca demonstra o investimento tecnológico da indústria chinesa de alta gama, bem como a sua evolução em design e maturidade global.

EQVVS 600 CAFÉ RACER ALMA MECÂNICA V4.

No coração da EQVVS 600 CAFÉ RACER pulsa um motor V4 de 561cc, com 16 válvulas, dupla arvore de cames à cabeça e refrigeração por líquido, que debita 69,3 cv às 10.500 rpm e 53 Nm às 8.000 rpm.

Este motor combina a herança do mundo da competição com a precisão da engenharia moderna. Uma longa distância entre eixos, de 1.465 mm e um baixo centro de gravidade proporcionam uma condução relaxada mas cheia de estilo, enquanto que rodas de 17" com pneus de medidas 120/70 na frente e 180/55 atrás, garantem uma bom comportamento dinâmico.

A EQVVS 600 é muito mais do que uma moto de altas prestações: redefine o conceito de Café Racer moderna, fundindo elegância, prestações dinâmicas e agressividade numa só máquina.

RHINO 900 ADV | FEITA PARA CONQUISTAR

A RHINO 900 ADV, simboliza força, resistência e espírito indomável revelando-se o verdadeiro topo de gama em desempenho dentro da linha Adventure da QJ MOTOR. Com uma silhueta agressiva que transmite domínio, a secção frontal liga-se a uma traseira afilada, formando uma linha aerodinâmica que assegura a estabilidade ideal, tanto em estrada como fora dela.

O chassis tubular em aço reforçado, combinado com uma sub-estrutura X-EXO, assegura rigidez, durabilidade e capacidade de carga. Esta arquitetura melhora a resistência em terrenos extremos e permite transportar bagagem para longas viagens.

No seu interior pulsa um motor tricilíndrico em linha de 900 cc, 12 válvulas, DOHC e refrigeração por líquido, que debita 119,7cv às 10.000 rpm e 93 Nm às 8.000 rpm. Promete uma entrega de potência linear e vigorosa, proporcionando uma tração ideal tanto para turismo de longa distância como para condução fora »

de estrada.

A RHINO 900 ADV está disponível em duas configurações distintas, com alturas de assento de 815 mm e 830 mm, 185 mm de distância livre ao solo e jantes de 19" à frente e 17" atrás.

• Touring Expedition: com malas integradas, combinando aerodinâmica e funcionalidade para grandes viagens.

• Sport Adventure: centrada na agilidade e redução de peso, com uma traseira compacta e geometrias mais afiadas.

SRK450RS
PRECISÃO NASCIDA PARA A VELOCIDADE

A SRK450RS foi desenvolvida para a velocidade: uma supersport de média cilindrada que canaliza toda a essência da engenharia de competição num formato homologado para estrada.Com proporções herdadas da competição, a sua carenagem afilada, em forma de flecha, oferece um perfil extremamente aerodinâmico.

É impulsionada por um motor bicilíndrico paralelo de 450 cc, 8 válvulas, DOHC e refrigeração por líquido, que debita 47,6 cv às 9.500 rpm com 41 Nm às 8.000 rpm.

A sua distância entre eixos de 1.380 mm e a geometria precisa do chassis permitem entradas em curva agressivas, mantendo o equilíbrio ideal entre rigidez e agilidade.Fiel à filosofia "Racing-to-Refine" da QJ MOTOR, cada contorno foi testado em túnel de vento para garantir o equilíbrio perfeito entre aerodinâmica e refrigeração.

SRK300SA
A MÁXIMA EXPRESSÃO AERODINÂMICA

A SRK300SA é uma sport-naked que equilibra a agilidade urbana com uma alma racing. A sua frente inspira-se nas formas aerodinâmicas das motos de competição, oferecendo, em conjunto com a sua posição de condução avançada, um design que realça a agressividade.

O design integrado do depósito e do assento, assente num chassis multitubular leve, confere-lhe uma imagem compacta e desportiva. Sob o chassis encontra-se um motor monocilíndrico DOHC de 299,1cc, refrigerado por líquido, que debita 32,6cv às 9.000 rpm e 27,5 Nm às 6.500 rpm.

A sua entrega linear nos médios e altos regimes, combinada com injeção eletrónica EFI e caixa de 6 velocidades, proporciona uma resposta ao acelerador precisa e imediata, ideal tanto para a cidade como para estradas sinuosas.

Com 144 kg em ordem de marcha, 1.360 mm de distância entre eixos e 785 mm de altura de assento, a SRK300SA garante uma excelente centralização de massas e elevada precisão de condução.

SRK300R1 | UMA MÁQUINA DE CORRIDAS COMPACTA

A SRK300R1 combina todo o espírito racing de uma supersport com a versatilidade de uma moto leve e ágil.

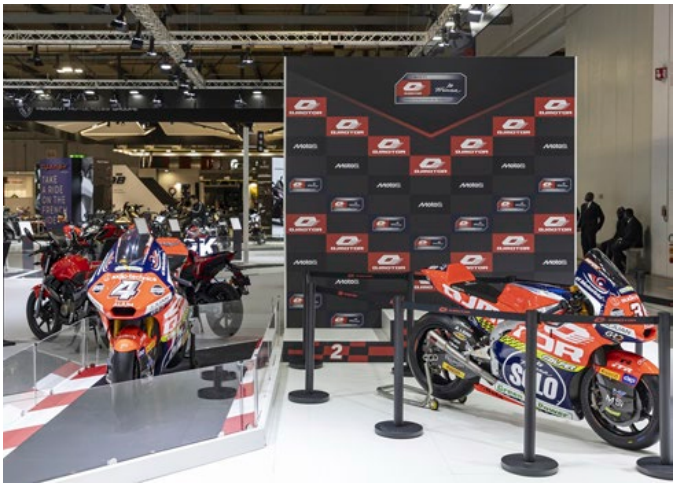
A sua carenagem frontal com design "Downforce Aero" canaliza o fluxo de ar através de condutas laterais e inferiores, reduzindo a resistência e gerando apoio aerodinâmico, que melhora a estabilidade em alta velocidade.

A curvatura contínua que liga o depósito ao assento otimiza o triângulo ergonómico, enquanto os 785 mm de altura de assento e as peseiras recuadas criam uma posição de condução agressiva, inspirada no mundo da competição.

O motor monocilíndrico DOHC de 299,1 cc, refrigerado por líquido, debita 32,6 CV às 9.000 rpm () e 27,5 Nm de binário às 6.500 rpm. A injeção eletrónica EFI garante uma resposta imediata e previsível ao acelerador, proporcionando uma entrega linear de potência em todos os regimes.

O chassis tubular em aço, aliado a uma altura livre ao solo de 135 mm e 144 kg de peso em ordem de marcha, oferece precisão nas entradas em curva e um excelente estabilidade a alta velocidade. Com pneus desportivos 110/70 R17 à frente e 140/60 R17 atrás, a SRK300R1 promete confiança tanto na condução desportiva como no trânsito urbano.

A QJ Motor ainda não revelou disponibilidade nem preço para Portugal. //



SCORPION EXO®
SOLID
EXO-RACE
Multimoto
multimoto.pt info@multimoto.pt

Royal Enfield Bullet 650

A Royal Enfield Bullet surgiu pela primeira vez no mercado em 1932. No ano do 125º aniversário da marca, a Bullet surge renovada para 2026.

A Bullet sempre marcou o seu próprio ritmo e ao longo dos anos tem sido uma verdadeira pioneira que se recusou a seguir as convenções.

Com inovações, tais como os controlos de mudança engrenada acionados por pé e um cilindro de 4 válvulas no modelo de 500 cc, estabeleceu novas referências no seu tempo, com capacidade para atingir 145 km/h à saída da fábrica.

O seu design passou a integrar uma grande inovação em 1948 com a revolucionária suspensão traseira de braço oscilante da Royal Enfield, visto pela primeira vez nos protótipos da Bullet 350 Trials. Após obter vitórias em competições, foi adotado nas Bullet de estrada, tornando-as nas primeiras motos de produção completa no mundo a incluir esta inovação.

Nas décadas de 1990 e 2000 foram introduzidas evoluções, como o motor de arranque elétrico e uma caixa de cinco velocidades.

Em 2010, recebeu o motor UCE, mantendo as suas características de referência: a postura ereta dominante, as linhas paralelas Madras pintadas à mão e uma sonoridade viciante.Em 2023, adoptada a refinada plataforma em J de 350 cc, avançou para uma nova geração, sem perder a sua essência.

Desde 1932 que a Bullet tem sido um símbolo de resistência, evoluindo sem perder o seu espírito característico. Em 2025, a lenda é alimentada pelo globalmente aclamado motor bicilíndrico paralelo de 650cc, com mais potência e personalidade, escrevendo um novo capítulo na história do motociclismo.

Durante 93 anos, a Bullet personificou o motociclismo genuíno e descomplicado, que uniu motociclistas de diferentes gerações e continentes. Resistiu pelas décadas, envergando a sua história com orgulho. Nascida na era dos projetos feitos à mão, enquanto o mundo à sua volta mudava, esta moto nunca esqueceu as suas raízes.

Cada nova edição tem preservado a essência da Bullet original, a sua simplicidade, design intemporal e ligação duradoura ao rico legado da moto. Passadas nove décadas, a Bullet estreia uma nova imagem que presta homenagem à irrepreensível linhagem britânica e ao indomável espírito indiano.

A Bullet sempre andou ao seu próprio ritmo. É uma verdadeira pioneira que se recusou a seguir as convenções. Com inovações, tais como os controlos de mudança engrenada acionados por pé e um cilindro de 4 válvulas no modelo de 500 cc, estabeleceu novas referências no seu tempo, com capacidade para atingir 145 km/h diretamente da fábrica.

O design passou a integrar uma grande inovação em 1948 com a revolucionária suspensão traseira de braço oscilante da Royal Enfield, visto pela primeira vez nos protótipos da Bullet 350 Trials. Após obter vitórias em competições, foi adotado nas Bullet de estrada, tornando-as nas primeiras motos de produção completa no mundo a incluir esta inovação.

Depois de ter conquistado a Inglaterra, foi quando o exército indiano procurou uma moto para patrulhar a sua fronteira remota de Caxemira e do Rajastão, que a Bullet, com o seu motor flexível, resistência comprovada em trilhos e suspensão inovadora, com mecânica simples e fiável, foi a primeira escolha.

Esta decisão marcou um ponto de viragem, dando origem a uma história que iria ligar a Bullet ao verdadeiro espírito indiano. Ao longo das décadas, tornou-se muito mais do que uma moto: um verdadeiro culto.

Em 2025, a Bullet escreve um novo capítulo, tornando-se a mais potente até ao momento com a adopção do aclamado motor bicilíndrico paralelo de 650cc, sendo agora capaz de proporcionar uma condução dinâmica e mais determinada do que nunca. Para acompanhar, o incremento de potência do motor, o quadro foi reforçado, com trave tubular em aço.

O depósito de combustível exclusivo, em forma de lágrima, com as veneráveis insígnias em forma de asa e o farol em LED côncavo, com luzes de presença "tiger-eye", vistos pela primeira vez em motos da Royal Enfield em 1954, certificam a sua linhagem.

O motor bicilíndrico da Bullet 650 proporciona uma entrega de potência suave e uma aceleração sem esforço, ideais para uma condução descontraída ou mais vigorosa, ao passo que a caixa de 6 velocidades e a embraiagem deslizante e assistida contribuem para uma condução fácil e prazerosa.

A suspensão Showa absorve as imperfeições com serenidade, ajudada pelas jantes traseiras de 19 e 18 polegadas respetivamente na frente e atrás.

O painel de instrumentos combina o charme analógico e a funcionalidade moderna, com um painel em LCD digital para o nível de combustível, indicador de mudança engrenada e lembretes de manutenção.

Por baixo da sua assinatura característica encontramos a mais recente engenharia de precisão; mais suave, mais potente e construída para os condutores atuais. A Bullet 650 estará disponível nos mercados europeu e norte-americano no início de 2026.

O preço para a Bullet 650 Cannon Black em Portugal é de 7.137€, apesar de ainda não haver data marcada para a sua chegada ao nosso país. //

SCOOTERS? SYM!

SCOOTERS TOP

PREÇOS LOW

SABE MAIS

O TEU MOMENTO 125 CHEGOU!

DESCONTOS ATÉ 400 €

5 ANOS DE GARANTIA ou 50.000 KM

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

WWW.SYM.PT

» Galeria de fotos aqui

Suzuki SV-7GX

Uma Crossover ágil, pronta para grandes desafios, é proposta da Suzuki apresentada em Milão, para manter vivo o espírito da descontinuada SV.

Depois de ter anunciado que as SV650 e V-Strom 650 vão ser retiradas do mercado europeu a partir de 2026, a Suzuki acaba de apresentar uma nova geração para o seu aclamado bicilíndrico em V.

A Suzuki SV-7GX torna-se assim uma novidade absoluta na gama de médias cilindradas da marca, criada para proporcionar a versatilidade da classe crossover a um público mais vasto, mantendo ao mesmo tempo o desempenho distinto e a personalidade da consagrada SV650 e do seu motor motor V-twin.

Desenvolvida a partir desta plataforma comprovada, a SV-7GX incorpora também muitos dos elementos da V-Strom 650XT de inspiração aventureira, oferecendo uma combinação cativante de agilidade desportiva, conforto em viagem e sistemas de assistência ao condutor de última geração, tudo num conjunto esguio, acessível e pensado tanto para motociclistas iniciados como para os mais experientes.

A Suzuki define crossover como a união de jantes de 17 polegadas orientadas para o asfalto, com uma posição de condução ereta e dominante, que favorece o conforto e o controlo do conjunto. Este conceito foi adaptado para responder às necessidades de um vasto leque de utilizadores, desde os iniciados até aos mais experientes, que procuram uma máquina mais leve e ágil.

No coração da SV-7GX está o motor V-twin a 90 graus, de 645 cm³, reconhecido pela sua fiabilidade e entrega de binário suave mas vigorosa e de carácter refinado, qualidades aperfeiçoadas ao longo de mais de duas décadas e mais de 500.000 unidades vendidas em todo o mundo.

Agora, com a adição de um acelerador eletrónico (ride-by-wire), seleção de três modos de condução, controlo de tração e quickshifter bidirecional, a SV-7GX garante prestações elevadas, tanto em ambiente urbano como em estradas sinuosas.

A configuração compacta do motor V-twin a 90 graus origina um perfil frontal mais estreito do que possível em motores de quatro cilindros em linha comparáveis, reduzindo a resistência aerodinâmica sem comprometer a eficácia aerodinâmica.

Graças à combinação de reduzida resistência ao ar, proteção superior contra o vento e gestão térmica eficaz, a SV-7GX proporciona menor fadiga em longas distâncias, mantendo ao mesmo tempo a agilidade de condução e as proporções compactas que definem o segmento crossover.

O novo design da SV-7GX combina a postura ereta de uma street bike com as linhas dinâmicas

e elegantes de uma adventure tourer. A carenagem frontal, testada em túnel de vento, integra um defletor, um para-brisas regulável em altura com três posições e proteções de punhos de série, assegurando conforto em condições menos favoráveis.

A ergonomia pensada para o condutor, incluindo a altura do assento relativamente baixa, com apenas 795 mm, a posição otimizada do guiador e a secção central estreita que facilita o apoio dos pés no solo, torna a SV-7GX igualmente adequada para deslocações diárias ou passeios longos de fim de semana. O quadro leve mas rígido, complementado por outros equipamentos de referência no segmento, garante estabilidade e conforto numa ampla variedade de superfícies.

O novo depósito de combustível de 17,4 litros oferece uma maior autonomia em viagem, mantendo um perfil esguio e confortável, que facilita a aderência dos joelhos. Com um consumo de combustível declarado de apenas 4.2 L/100km (em modo WMTC), esta nova crossover promete uma autonomia superior a 400km.

A forquilha telescópica de 41mm de diâmetro, com um curso de 129mm, assegura uma resposta precisa e uma condução suave em diferentes tipos de piso. Dois discos flutuantes de 290mm, com pinças de 4 pistões na frente, e um disco traseiro de 240mm, asseguram uma boa potência e progressividade de travagem.

As novas jantes de alumínio fundido, de 10 raios, equipadas com pneus Pirelli Angel GT II de medidas 120/70-17 na frente e 160/60-17 atrás, prometem um bom comportamento dinâmico e longevidade.

A vertente prática está assegurada com elementos como o suporte traseiro totalmente integrado, iluminação integral em LED e um painel de instrumentos TFT a cores, com conectividade para smartphone proporcinando navegação curva a curva.

A Suzuki define a SV-7GX como sendo versátil e pronta para proporcionar todo o prazer da condução em qualquer situação, exibindo com orgulho o espírito da lendária herança V-twin da Suzuki.

Com um peso de 211kg, a nova crossover da Suzuki vai estar disponível em três opções cromáticas: Azul e Branco, Cinza sólido e Preto.

Ainda não foram anunciados nem a data de chegada ao nosso país, nem o respetivo preço. //

Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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

ANDAR DE MOTO

70 anos a acelerar corações

No ano do seu 70.º aniversário a Yamaha veio até Milão, à EICMA, com muitas novidades, sendo que várias delas vão começar a chegar a Portugal já nos tempos mais próximos.

70 anos de vida é um marco importante e no Quartel-General da marca dos três diapasões sabem perfeitamente disso pelo que a presença do construtor japonês no certame, mais precisamente no Pavilhão 10, foi plena de motivos de interesse, incluindo a presença de vários pilotos que correram com a marca.

Entre scooters, motos de baixa cilindrada, naked, sport touring, off-road, gama heritage alargada, de tudo um pouco se fez notar a presença da marca no certame milanês. Afinal de contas, são 70 anos "Reving Hearts", ou seja, a despertar emoções e a acelerar corações.

ALGUNS DESTAQUES

Nas scooters um dos grandes destaques vai

para a Special Edition TMAX 25th Anniversary, mas há mais, caso da NMAX 155 Tech MAX, agora equipada com o inovador YECVT (Yamaha Electric Continuously Variable Transmission).

A gama off-road teve uma novidade importante com o regresso da popular WR 125R, mas o grande destaque vai para a família Ténéré 700 que continua a crescer com a nova Ténéré 700 World Raid, que traz novos argumentos para ser companhia de grandes aventuras.

Na gama sport touring a Tracer 7 e a 7 GT passam a estar também equipadas, em opção, com o sistema de caixa automática Yamaha Automated Manual Transmission (Y-AMT), alargando essa funcionalidade que até aqui estava reservada apenas à família Tracer 900.

Numa linha mais urbana a gama Masters of Torque está cada vez mais alargada: começa na MT-125, segue-se a MT-03, depois a MT-07 e a MT-09 (ambas já podem ser equipadas com o sistema Y-AMT) e, no topo da pirâmide, a hyper naked MT-09 SP.

Na gama heritage o grande destaque vai para a XSR900 GP. No modelo de 2026 vem com as cores amarelo e preto, evocando exatamente a opção cromática que o lendário piloto Kenny Roberts usou ainda na década de 1970.

Já nas Supersport a grande novidade é a comercialização de uma edição especial do 70 th anniversary, com a decoração da YZF-R7 de 1999. Vai estar disponível nos vários modelos da família: R125, R3, R7 (esta bastante modificada face ao modelo anterior) e ainda a R9.

Por fim, na gama off-road de competição a YZ 125 e a YZ450F conhecem atualizações significativas para 2026. Em especial nos modelos YZ450F, YZ250F, YZ250 e YZ125 vai estar também disponível uma decoração exclusiva a alusiva ao 70 th anniversary da marca. Além disso, foi ainda apresentada a YE-01 Racing Concept, uma moto de motocross 100% elétrica. //

Adelina Graça
Duas rodas, duas asas

Deixar que o mundo nos transforme um pouco mais

Agora que o fim do ano se aproxima, como um viajante cansado que regressa à aldeia depois de muitos meses na estrada, é tempo de preparar o futuro, de deixar que os sonhos despertem e tomem forma. É sempre nesta altura que abro os mapas: eles respiram histórias antigas e sussurram destinos que esperam apenas a coragem de um gesto.

O tempo, esse companheiro que nunca abranda, empurra-me para a ação. Depois de escolher o destino, começa o verdadeiro ritual da viagem: ajustar a moto, desenhar itinerários, escolher os lugares que quero tocar com a alma e as estradas que, serpenteando pelo mundo, me levarão aos lugares que ainda não conheço.

É nesta dança entre vontade e caminho que os sonhos se tornam mais nítidos, até ganharem a consistência de um plano.

Dizem que a viagem começa muito antes da partida, e é verdade. Cada vez que olho para as motos, nasce um novo destino dentro de mim. Mas cedo ou mais tarde chega o momento em que é preciso sentar, respirar fundo e apontar o dedo a um ponto do mapa.

No próximo ano quero ir mais longe, "fazer o que ainda não foi feito". Depois de chegar à fronteira do Irão com a minha pequena Honda NX 250 — uma aventura que ficou colada à pele como o cheiro das fogueiras nos desertos — percebi que o movimento é uma necessidade, não um capricho. A chama que arde sobre duas rodas é uma chama que nunca se apaga, apenas pede mais estrada. E cada viagem muda-nos. Alarga o mundo e, ao mesmo tempo, torna-o mais íntimo. Relativiza o supérfluo, revela o essencial e oferece-nos rostos, abraços e histórias que se agarram a nós como se estivéssemos há muito à espera delas.

Guardo os abraços deixados pelo caminho, as conversas simples que iluminam dias inteiros, e até as perguntas meio indignadas: "Você é doida por vir ao Médio Oriente nesta altura". Mas a verdade é que, em cada canto, encontro sempre a mesma generosidade: mãos que se estendem, olhares que acolhem, gestos que compensam todas as dúvidas.

Nunca me senti realmente em perigo. Os mal-entendidos resolvem-se quase sempre com um sorriso, um gesto paciente, um pouco de humanidade partilhada. Mas aprendi que o verdadeiro risco não está nas pessoas — está na natureza. E ela, sendo o motor maior destas viagens, é também a mais impiedosa quando encontra um motociclista desprevenido.

Agora, sentados diante dos computadores, traçamos linhas que ainda não são caminho, mas já são promessa. E junto dessa promessa deve vir também a prudência: escolher o equipamento certo, preparar os alforges com o mesmo carinho com que se prepara um reencontro, garantir que cada quilómetro será seguro e livre.

Que venham então os sonhos, que nasçam os planos.

E que a estrada, quando chegar, nos encontre prontos — como aqueles viajantes de que falava Sepúlveda — a deixar que o mundo nos transforme um pouco mais. //

MOTO GUZZI

V100 Mandello

2000€ DESCONTO DIRETO

MOTO GUZZI®

Campanha válida para modelos E5 e limitada ao stock existente

WWW.MOTOGUZZI.PT

TOURING **refinado**

HONDA CB1000GT

Ágil, potente, confortável e segura, são os adjetivos que melhor definem esta nova Honda turística que impressiona pelo elevado prazer de condução que proporciona. Fique a saber tudo sobre ela!

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Honda

Foi há precisamente um ano que estive em Benidorm, na apresentação internacional da Honda CB1000 Hornet, a moto cuja base foi usada para criar este novo modelo que vem enriquecer a gama da marca da asa dourada.

Apesar de na sua gama a Honda já contar com uma moto turística muito competente, a NT1100 que se vai manter em produção, fazia falta no seu catálogo uma turística tetracilíndrica e a Hornet 1000 proporcionava a oportunidade de criar uma moto capaz de enfrentar modelos incontornáveis como a Suzuki GSX1000GX e a Kawasaki Versys 1100SE e a BMW S1000XR.

Foi precisamente isso que a Honda conseguiu provar aos jornalistas convidados para esta apresentação que se desenrolou nas montanhas Alicantinas.

A Honda define este modelo como uma tourer de alta performance, uma designação que não desilude, pois todos os fatores necessários para viagens de sonho estão bem patentes nesta CB1000GT. Dona de uma ergonomia irrepreensível, uma elevada proteção aerodinâmica, uma ciclística de grande nível e um pacote eletrónico que privilegia a segurança e o prazer de condução, o desempenho do motor é a cereja em cima do bolo que permite desfrutar de ritmos intensos para enfrentar qualquer estrada de montanha, ou de ritmos calmos para apreciar a paisagem e circular no meio do trânsito, sempre com uma resposta limpa e extremamente suave, previsível e doseável.

Beneficiando das prestações e agilidade que a Hornet 1000 já proporcionava, a nova ergonomia e a maior proteção aerodinâmica resultam na perfeição para satisfazer quem pretende uma moto rápida, capaz de enfrentar muitos quilómetros de seguida, independentemente do estado do asfalto, do traçado ou da meteorologia.

A rapidez é a palavra chave deste conjunto. Reclamando ser o terceiro modelo mais potente da gama da Honda, com a terceira melhor relação peso/potência (2,08 kg/kW) apenas atrás da Fireblade e da Hornet 1000SP, a "GT" conta com »

*"A **CARENAGEM FRONTAL**, DESENVOLVIDA COM RECURSO A DINÂMICA DE FLUIDOS COMPUTACIONAL (CFD) OFERECE UMA EXCELENTE PROTEÇÃO"*

importantes ajudas eletrónicas à condução, refinadas com uma unidade de medição de inércia de 6 eixos, suspensão de regulação eletrónica e um acelerador "ride by wire" que gere diversos modos de condução.

Assim, a entrega de potência, a intensidade do travão motor, a firmeza da suspensão e a sensibilidade do controlo de tração e do ABS, variam em conjunto de acordo com o modo de condução selecionado para garantir uma condução eficaz e segura. Inclusivamente no modo Touring (além deste existem um modo standard, um modo de chuva e um modo desportivo) a suspensão Showa EERA ajusta-se automaticamente ficando mais firme com o aumento da velocidade. Em todos os modos a suspensão, cuja unidade de processamento mede e analisa todos os dados a cada 15 milissegundos, também se ajusta em função da inclinação da estrada, o que permite reduzir o afundamento da frente sob travagem em descida, ou o afundamento da traseira sob aceleração em subida, permitindo travar mais tarde e acelerar mais cedo em qualquer situação, proporcionando mais estabilidade do conjunto.

Num menu bastante lógico, exibido no ecrã TFT de cinco polegadas com conectividade para smartphones via aplicação Honda RoadSync, navegável através do novo interface simplificado que também está instalado no punho esquerdo da Hornet 1000, é ainda possível ajustar a pré-carga do amortecedor traseiro consoante o peso que se carrega, assim como todos os parâmetros do motor e suspensão, numa área "User" que permite a cada utilizador definir a sua preferência para cada um dos parâmetros.

O pacote eletrónico ainda oferece cruise control ativável entre os 50 e os 160 km/h, mitigação da descolagem das rodas sob travagem ou aceleração, piscas de cancelamento automático, luzes avisadoras de travagem de emergência e keyless.

1000 CC
150 CV
SOB CONSULTA
» Mais dados técnicos aqui

"O **AMPLO GUIADOR** PROPORCIONA UMA ATITUDE DE DOMÍNIO, OS COMANDOS SÃO LEVES, A DIREÇÃO É INTUITIVA"

E se o motor vai garantidamente agradar até aos motociclistas mais experientes e destemidos, a ergonomia, o conforto e a capacidade de carga vão seguramente agradar a quem gosta de viajar.

A carenagem frontal, desenvolvida com recurso a Dinâmica de Fluidos Computacional (CFD) oferece uma excelente proteção aerodinâmica sem comprometer a agilidade. O pára-brisas é regulável em cinco posições, mesmo em andamento, com a mão esquerda, através de um novo e prático sistema, numa amplitude de 8 centímetros. E na gama de acessórios disponível existe um ecrã mais alto e apêndices aerodinâmicos que aumentam ainda mais a proteção contra a intempérie. No entanto, ao longo do dia do teste, com temperaturas a rondar, no máximo, uns escassos 10ºC, o equipamento de origem revelou-se surpreendentemente eficaz, mesmo ao nível dos pés e das pernas. Até as proteções de mãos, apesar das suas reduzidas dimensões, fazem toda a diferença, mesmo considerando que os punhos aquecidos são equipamento de série.

Com uma posição de condução elevada, graças a um triângulo ergonómico mais dilatado que contribui para um posto de condução mais desafogado, a CB1000GT conta também com um assento de série muito bem concebido, que além de confortável permite aos utilizadores de estatura média manobrar com confiança com ambos os pés bem assentes no chão. Graças a um substancial reforço do sub-quadro traseiro, o passageiro também beneficia de espaço suficiente, com um amplo assento independente e elevado e pegas de mãos muito bem posicionadas. Além disso, o novo sub-quadro permite a instalação das malas laterais fornecidas de série, e de uma eventual top-case.

As malas laterais, com capacidades de 37 litros na esquerda e 28 na direita foram concebidas de forma a não ultrapassarem a largura do guiador, apesar de a do lado esquerdo ter capacidade para »

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

FORZA 350

Saiba mais!
Contacte-nos.

Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

HONDA

215 865 685
lombasecurvas.com

receber um bom capacete integral ou modular. Como aspeto negativo o facto de, à semelhança do depósito de combustível, ser necessário usar a chave para proceder à sua abertura, já que a Honda equipou a ignição com o sistema "sem chave".

Voltando à capacidade de carga, a Honda também teve o cuidado de aumentar o tamanho do braço oscilante para garantir estabilidade sob todas as condições de utilização, mesmo carregada.

Continuando com os atributos turísticos tenho de referir o facto de a "GT" vir equipada com cavalete central, bastante fácil de utilizar, que permite efectuar facilmente a lubrificação da corrente de transmissão e estacionar com mais segurança.

Mal me sentei aos seus comandos e arranquei pela primeira vez, parecia que já a conhecia, tal a facilidade com que a "GT" se deixa levar. O amplo

*"MENU BASTANTE LÓGICO, EXIBIDO NO ECRÃ **TFT DE CINCO POLEGADAS** COM CONECTIVIDADE PARA SMARTPHONES VIA APLICAÇÃO HONDA ROADSYNC"*

guiador proporciona uma atitude de domínio, os comandos são leves, a direção é intuitiva, o painel de instrumentos é legível e de fácil leitura, a travagem é potente e a visibilidade é grande, sobretudo para a retaguarda, graças aos espelhos retrovisores bem posicionados.

A resposta do acelerador, imediata e sem hesitações, mas extremamente doseável, a facilidade com que o motor sobe de rotação, mesmo nas relações mais altas, e a alegria com que responde despois das 6.000rpm, à medida que a cavalagem se desenvolve, são uma verdadeira fonte de prazer.

Também a caixa de seis velocidades é incrivelmente suave, permitindo que o quickshifter funcione na perfeição, em ambos

Inovação e ecologia

A Honda continua a apostar na redução da pegada ecológica da sua produção, e como tal continua a apostar no DURABIO, um plástico de engenharia com base biológica desenvolvido pela Mitsubishi Chemical Group (MCG Group).
Já presente em vários modelos Honda, este é um material inovador, de origem vegetal, produzido a partir de fontes renováveis como milho e trigo não comestíveis. Através de um processo de refinação, os amidos naturais do milho são convertidos em glicose, depois em sorbitol e finalmente em isosorbide, um composto de alto desempenho com uma ampla gama de utilizações, capaz de substituir produtos químicos tradicionais à base de petróleo. Ao contrário dos plásticos de engenharia convencionais, o DURABIO oferece uma combinação única de clareza ótica, resistência e durabilidade da superfície. A sua capacidade de proporcionar uma excelente transparência e uma grande resistência aos riscos, é a razão pela qual o ecrã pára-brisas da CB1000GT é fabricado neste material.

os sentidos e na passagem de todas as relações, permitindo até exageros nas reduções, que são imediatamente compensados pela intervenção da embraiagem deslizante. A previsibilidade e consistência da travagem, a facilidade de inserção em curva e a estabilidade que exibe mesmo quando o ritmo de condução passa para lá do responsável, são referenciais.

A Honda anuncia consumos de 6 l/100 km, e como o depósito tem capacidade para 21 litros de combustível refere uma autonomia potencial de 340 km. Na prática este valor deve ser ligeiramente inferior, tendo em conta que no painel de instrumentos, no final dos cerca de 150 quilómetros que percorri a bom ritmo em estradas de montanha, o consumo registado era de 6,7 l/100km.

Todas estas são características realmente apaixonantes que convidam a fazer muitos quilómetros, de preferência por estradas de curvas. A Honda prevê que este modelo, que vai estar disponível em três esquemas cromáticos, Vermelho Grand Prix, Cinzento Pérola Deep Mud e Preto Graphite, chegue ao mercado português em Junho/Julho de 2026, estimando um preço entre os 15.000 e os 16.000 euros. //

RST

OUTONO / INVERNO

COLLECTION

DESCOBRE-O

#TRUSTISEVERYTHING

RST-MOTO.COM

Transformar ROTINA EM LIBERDADE

VOGE SR3

Na cidade, cada minuto conta. Entre semáforos, trânsito denso e a eterna procura por estacionamento, a Voge SR3 surge como uma solução prática e elegante. Mais do que uma scooter, é uma companheira diária que alia facilidade de condução, conforto e tecnologia, sem abdicar da emoção de sentir

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

» Galeria de fotos aqui

A Voge SR3 está equipada com um motor monocilíndrico de 244,3 cc, com refrigeração por líquido, debita 25,5 CV e um binário de 23 Nm. É um motor pensado para quem procura eficiência sem abrir mão nem da economia nem do prazer de conduzir. Assim, com uma boa resposta ao acelerador, garante acelerações muito interessantes e uma progressão consistente, tanto nas ruas estreitas da cidade como em vias rápidas, onde mantém ritmo sem esforço.

A ciclística foi desenhada para equilibrar conforto e estabilidade. A suspensão, com uma forquilha com bainhas de 35 mm e um par de amortecedores traseiros ajustáveis em pré-carga, asseguram compostura nas mudanças de direção a alta velocidade, mas também suavidade nas irregularidades do piso urbano.

A travagem, confiada a discos de 260 mm na frente e 240 mm atrás, com ABS de duplo canal, transmite segurança em qualquer situação, seja numa travagem de emergência ou numa desaceleração suave no meio do tráfego.

Jantes de 14 polegadas à frente e 13 polegadas atrás, uma distância entre eixos de 1.525 mm e o assento a 770 mm, tornam-na numa scooter acessível e estável. O raio de viragem, reduzido para este segmento, traduz-se numa manobrabilidade superior, essencial para enfrentar ruas estreitas, transito lento ou estacionamentos apertados.

O conforto é reforçado por detalhes que fazem diferença no quotidiano. O pára-brisas regulável em altura reduz a fadiga em trajetos mais longos e aumenta a proteção em dias de meteorologia menos favorável, enquanto o assento com apoio lombar favorece uma postura relaxada.

Os punhos aquecidos tornam o inverno menos agreste, e o compartimento sob o assento, capaz de acolher dois capacetes, resolve a logística diária »

goldenbat.pt

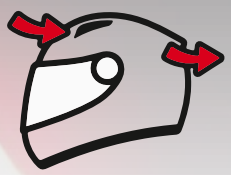
NOLAN

DESCUBRA O ARROJADO

N60-6 SPORT

O NOVO SEGMENTO DESPORTIVO DO CAPACETE INTEGRAL N60-6.

TECNOLOGIA AIRBOOSTER

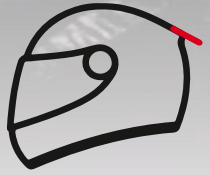


ADAPTAÇÃO PARA ÓCULOS

VISEIRA AMPLIADA

VPS SISTEMA DE RETRAÇÃO AUTOMÁTICA

SPOILER



*"O **CONTROLO DE TRAÇÃO** EVITA PERDAS DE ADERÊNCIA EM PISO ESCORREGADIO"*

sem necessidade de improvisos. A autonomia, garantida por um depósito de 14 litros, permite semanas intensas e viagens longas, sem visitas constantes ao posto de abastecimento.

A eletrónica acrescenta uma camada de confiança e funcionalidade. O controlo de tração evita perdas de aderência em piso escorregadio, a monitorização da pressão dos pneus assegura eficiência e segurança e a iluminação integral em LED garante elevada visibilidade em qualquer cenário.

O ecrã TFT de 7", com conectividade Bluetooth e navegação "turn-by-turn", mantém o condutor informado sem distrações, enquanto a câmara frontal Full HD regista a paisagem, para mais tarde recordar, ou o inesperado, acrescentando tranquilidade ao quotidiano urbano.

Num mercado em que a concorrência direta apresenta preços significativamente mais elevados, a Voge SR3 distingue-se pela acessibilidade sem comprometer qualidade ou equipamento.

A garantia de cinco anos reforça a confiança na marca e acrescenta tranquilidade ao investimento, tornando esta scooter não apenas numa solução prática para o quotidiano urbano, mas também numa escolha racional e segura para quem procura mobilidade com prazer de condução e custos controlados. //

km/h
12.6
90
564
Settings
My vehicle
Exit
ID:00D0F292
ID:F0BEF292
OK
2.7
58
2.3
42
36°C
Next
Back
436 km
16:41

Acertar À PRIMEIRA

Recentemente a Ducati Lisboa, em parceria com a B.A. Motopark, fizeram a apresentação em pista da nova Ducati Desmo450 MX e não deixámos escapar a oportunidade de a testar e tirar as primeiras conclusões, que agora partilhamos.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Pedro Pereira e Organização do evento

Quando, ainda em 2021, começaram a surgir os primeiros rumores do interesse da Ducati em enveredar também pelo motocross, muita gente ficou boquiaberta mas rapidamente se percebeu que a ideia era mesmo para avançar e que havia recetividade por parte do mercado.

Assim, os primeiros trabalhos de desenvolvimento começaram em 2022, a apresentação do protótipo ocorreu em 2024, tal como a participação em corridas, e desde maio deste ano que as primeiras unidades da Desmo450 MX começaram a sair de Borgo Panigale, rumo aos vários mercados da marca.

A primeira aparição estática no nosso país, ocorrida em agosto passado, na Ducati Lisboa (@ messphotograph), foi um sucesso, tal como a sua nova apresentação no Travelers Event, em Avis e eis que, finalmente foi possível um primeiro teste dinâmico, ainda que curto, dadas as muitas solicitações para a sua condução.

MOTOCROSS EM PORTUGAL: MERCADO DE NICHO

Importa ser claro e nesse sentido é inegável que o nosso país, apesar da longa tradição no motocross, de possuir bons pilotos na modalidade e de ter continuamente provas do mundial, é sempre um mercado muito pequeno para as motos de motocross. Se vai sobrevivendo é por mérito de um conjunto de teimosos pilotos, equipas de apoio, alguns patrocinadores, importadores e a própria FMP.

Ainda que sendo um desporto de elevada espetacularidade, as puras motos de motocross não podem circular na via pública e isso força a que sejam muito menos desejadas que as suas irmãs de enduro, mais focadas para trilhos mais abertos, muitas vezes fora das pistas e passíveis de circular na via pública devidamente matriculadas.

Serve isto para afirmar o óbvio: a Ducati sabe perfeitamente que as vendas da sua Desmo450 MX serão sempre residuais no nosso país e o facto de ter um preço de referência de 12.690€, mais as respetivas despesas, para uma moto que só pode circular em pistas não ajuda nada.

Contudo, já se sabe que, além de a marca estar a desenvolver um novo modelo para a categoria de 250 cc, prepara também uma versão da 450 cc para enduro, como fez a Triumph, e aqui a realidade poderá ser bem diferente.

Ou seja, as motos de enduro continuam a despertar grande interesse em Portugal e o hipotético número de vendas poderá ser bem mais interessante, servindo a versão de MX como porta de entrada para a futura versão de enduro que, pelo que nos foi confidenciado na apresentação, deve chegar lá para daqui a um ano, talvez no momento da celebração dos 100 anos da marca, que ocorre a 4 de julho de 2026.

100% de ADN Ducati numa marca a caminho do seu centenário

A história da marca italiana começou bem longe das motos. Foi em 1926 que os irmãos Adriano, Bruno e Marcello Ducati começaram a produção de aparelhos e peças de rádio, sendo que as motos chegaram só depois da II Guerra Mundial.

Depois do seu pequeno cucciolo que mais não era que um pequeno motor acoplado a uma bicicleta, eis que em 1952 surge a primeira moto da marca, a Cruiser 175 cc. Daí para a frente, mesmo com muitos altos e baixos, a marca de Borgo Panigale nunca mais parou e nos últimos anos os sucessos, com especial destaque nas Superbike e no MotoGP, mostraram que a marca continua a ter a competição no seu ADN e quer levar a sua senda vitoriosa também às pistas de motocross.

É nessa lógica que foi pensada a Desmo450 MX. Uma moto leve, potente, tecnologicamente muito evoluída e, como não podia deixar de ser, equipada com tecnologia desmodrónica, um sistema de comando de válvulas acarinhado pela marca e que lhe tem trazido tantas alegrias, dentro e fora de pistas.

Ou seja, uma moto nascida para competir, que tem no seu ambiente natural as pistas, cumprindo as normas vigentes da FIM e que está equipada com os melhores componentes disponíveis no mercado, bem como um vasto pacote eletrónico, perfeitamente impensável há poucos anos.

ALGUNS DESTAQUES

Ouvi quem considerasse a moto demasiado simplista, quase como se estivesse inacabada ou lhe faltasse um maior cuidado estético. Pessoalmente não concordo e para mim está

CFMOTO

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.

@cfmotoportugal

Para mais informações **www.cf-moto.pt**

mesmo no ponto certo. Vermelho como cor de eleição e alguns apontamentos a branco. Para mim não precisa de mais nada, nem mesmo do número de piloto! É só mesmo ser deixada à porta de minha casa!

O vasto pacote eletrónico é algo que pode não agradar aos mais puristas, mas que faz todo o sentido: modos de condução, controlo de tração (DTC), controlo de travão motor (EBC), sensor de quedas, quick shifter, power launch… está lá tudo! Claro que pode ser complementado pelo Módulo Wi-Fi e o aplicativo X-Link, mas para o comum dos mortais talvez nem seja preciso tanto!

Também na escolha de componentes a marca não facilitou. Basta pensar que as suspensões são ambas Showa, multi reguláveis (a forquilha é de 49 mm), um rígido quadro de alumínio e todo o conjunto pesa apenas 104,8 kg, sem gasolina (o depósito tem uma capacidade de 7,2 litros). Na travagem encontramos discos Galfer, sistema hidráulico Brembo, aros Takasago Excel, pneus Pirelli Scorpion, corrente DID…

Sobre o motor não há muito a dizer, responde de forma contundente em todos os regimes! Afinal de contas, dos 449,6 cc são extraídos 63,5 cv às 9.500 rpm e um binário de 53,5 Nm às 7.500 rpm! Como se não bastasse, o sistema desmodrómico permite que a rotação vá para além do razoável, haja mãozinhas e coração para isso!

À questão sempre delicada da manutenção deste tipo de motores, a marca responde com mudanças de óleo a cada 15 horas, afinação de válvulas a cada 45 horas, com a substituição do pistão prevista também para a mesma altura.

Um outro aspeto relevante diz respeito à garantia. Neste caso concreto e tratando-se de uma moto de competição, a marca anuncia que a Garantia convencional Ducati é válida por 3 meses ou 20 horas de uso.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Tentei chegar bastante cedo à pista da B.A. Motopark, a tal que tem como principal cabeça de cartaz a popular piloto Bruna Antunes, e essa revelou-se uma decisão acertada pois ainda me foi possível trocar dois dedos de conversa com o "imortal" Dakariano, Bernardo Vilar.

Ainda a equipa da Ducati Lisboa estava a preparar tudo e a pista a ser regada, quando me foi dada a possibilidade de ser um dos primeiros a testar a

moto naquela pista em excelente estado e ainda quase sem uso, algo que iria ser diferente nas horas seguintes, tal o número de interessados em testar a nova arma do motocross de Bolonha.

Uma breve explicação sobre a moto, em especial sobre o seu pacote eletrónico e fui deixado à vontade. Deixem-me assumir que nunca tinha andado nesta pista (é acessível e divertida), o meu mais de meio século de vida e várias fraturas passadas não ajudaram e para completar só falta mesmo referir a minha péssima forma física, mas o que importa mesmo são as sensações e é disso que quero falar.

Note-se que esta é uma pura moto de motocross. Pequena e ligeira, com tudo o que realmente importa, mas sem floreados ou peças desnecessárias. É uma arma de competição, em boas mãos, e ponto final.

Optei começar em modo soft (1) que selecionei no respetivo comutador (bendita eletrónica), bem como com o controlo de tração ativo - DCT (amarelo). Além disso, também ativei o quick shifter (azul) no respetivo comando, tudo muito simples e intuitivo.

Para mim que tenho apenas 1,74 m, a altura da moto não é demasiado intimidativa (assento a 970 mm do solo) sendo a posição de condução perfeita, com um guiador no sítio certo, largo sem exageros, um depósito que me permite usar facilmente os joelhos e uns poisa-pés largos e muito aderentes. Para mim está no ponto e até achei as suspensões mais suaves do que estava à espera.

Numa primeira volta de reconhecimento adotei uma postura muito suave, de descoberta da pista e da moto, sem cometer quaisquer exageros. Afinal de contas, tinha que preservar a minha integridade física, não fazer má figura e, muito importante, entregar a moto inteira!

A ciclística é de sonho, os travões são fabulosos e o quick shifter funciona maravilhosamente, sem hesitações, hiatos ou sustos. Fiquei mesmo fã deste sistema.

A moto permanece colada ao chão, mas também salta facilmente se for preciso. As suspensões fazem o seu trabalho de forma exemplar e conseguimos facilmente traçar uma trajetória e segui-la sem indecisões. Apontar, segurar-me bem e acelerar...

Claro que não resisti a testar a moto em modo full power com o controlo de tração desligado, mas rapidamente percebi que já não é para mim! À saída de uma curva acelerei de forma mais intempestiva e a roda traseira descreveu um meio círculo e quase me atirou ao chão! Toma lá que é para aprenderes a ter mais respeito!

Devolvi a moto inteira, já com a pulsação bastante acelerada e ligeiramente a transpirar, mas com a certeza de que a moto tem imenso potencial, não apenas para pilotos profissionais, mas também para os de fim de semana que querem apenas divertir-se ou fazer umas pequenas provas com os amigos.

NOTAS FINAIS

Da minha parte foi um prazer testar esta Ducati, mesmo sabendo que as suas potencialidades estão muito para além das minhas capacidades. Aliás, a maioria das motos, sejam ou não de off-road, têm muito mais potencial do que aquilo que está ao nosso alcance.

Tudo na Desmo450 MX faz sentido e foi pensado até ao mais ínfimo pormenor, incluindo a caixa de apenas 5 velocidades que serve perfeitamente para os objetivos que esta moto foi criada: ganhar corridas, seja com os amigos ou numa prova do mundial de Mx!

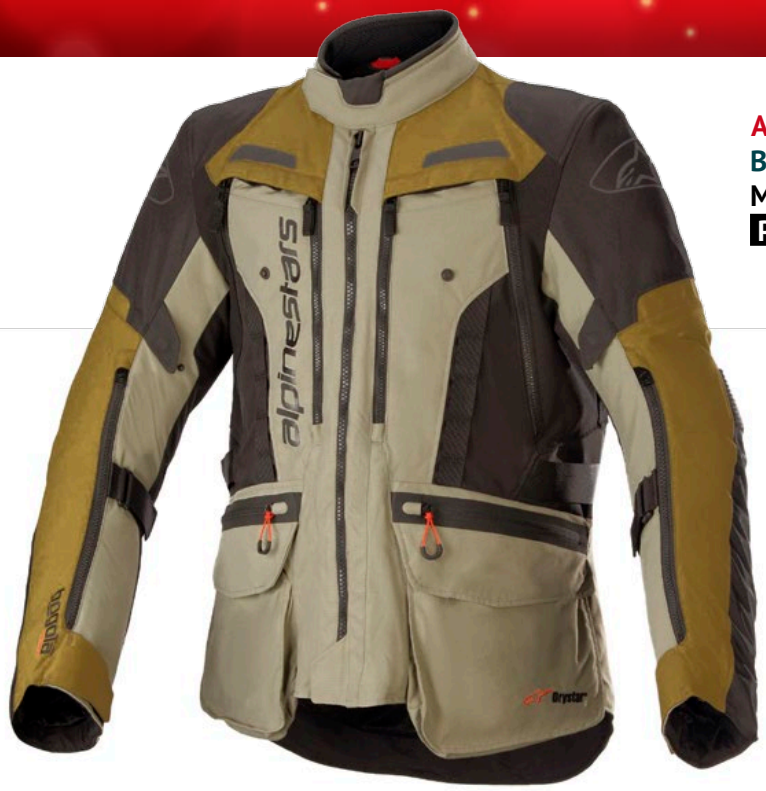
Espero voltar a ter a oportunidade de conduzir (pilotar é demasiada presunção) a Desmo450 MX, mas admito que fico mesmo é à espera da chegada da mais terrena e humana 450 de enduro! //

AIROH
Capacete Commander 2 Color Preto Mate
Salgados Moto
PVP: 439,99 €

AIROH
Capacete Bandit Spicy Azul
Salgados Moto
PVP: 279,99 €

AKRAPOVIC
Escape Full Exhaust Suzuki GSX-8 E5+
Moteo
PVP: 1.927,55 €

ALPINESTARS
Botas Corozal V2 Adventure DS
Multimoto
PVP: 329,95 €



ALPINESTARS
Blusão Bogota PRO DS
Multimoto
PVP: 429,95 €

ARAI
Capacete RX-7V EVO Ogura
BIHR
PVP: 1.149,95 €

AUVRAY
Cadeado de disco com alarme B-Lock 06 Amarelo/Preto
Salgados Moto
PVP: 59,95 €

AUVRAY
Cadeado de disco scooter 10mm - C/ bolsa Amarelo
Salgados Moto
PVP: 23,95 €

ARAI
Capacete Quantic Supra - Vermelho
BIHR
PVP: 849,95 €

AXXIS
Capacete Blazer SV Solid
Multimoto
PVP: 108,89 €

AXXIS
Capacete Ghostfighter SV Bitone
Multimoto
PVP: 179,94 €

BERING
Luvas Slammer GTX (Gore Tex) Preto
Salgados Moto
PVP: 99,99 €

BERING
Blusão Scoop Preto
Salgados Moto
PVP: 249,99 €

BMW MOTORRAD
Capacete System 7 Carbon EVO
BMW Motorrad
PVP CAMPANHA DRESS CODE: 607,60 €

BMW MOTORRAD
Sapatilhas Seoul GORE-TEX
BMW Motorrad
PVP CAMPANHA DRESS CODE: 196,00 €

CABERG
Capacete Duke X Preto Matt C/ Pinlock
Salgados Moto
PVP: 229,99 €

CABERG
Capacete Avalon X Preto Mate
Salgados Moto
PVP: 169,99 €

CIRCUIT EQUIPMENT
Proteção de disco Balístico
Motoxpert
PVP: 16,90 €

CIRCUIT EQUIPMENT
Protetor de Mão Dakar
Universal
Motoxpert
PVP: 32,90 €

CARDO
Intercomunicador Packtalk PRO
GoldenBat
PVP: 469 €

DUCATI
Casaco Heritage C3
Ducati
PVP: 553,50 €

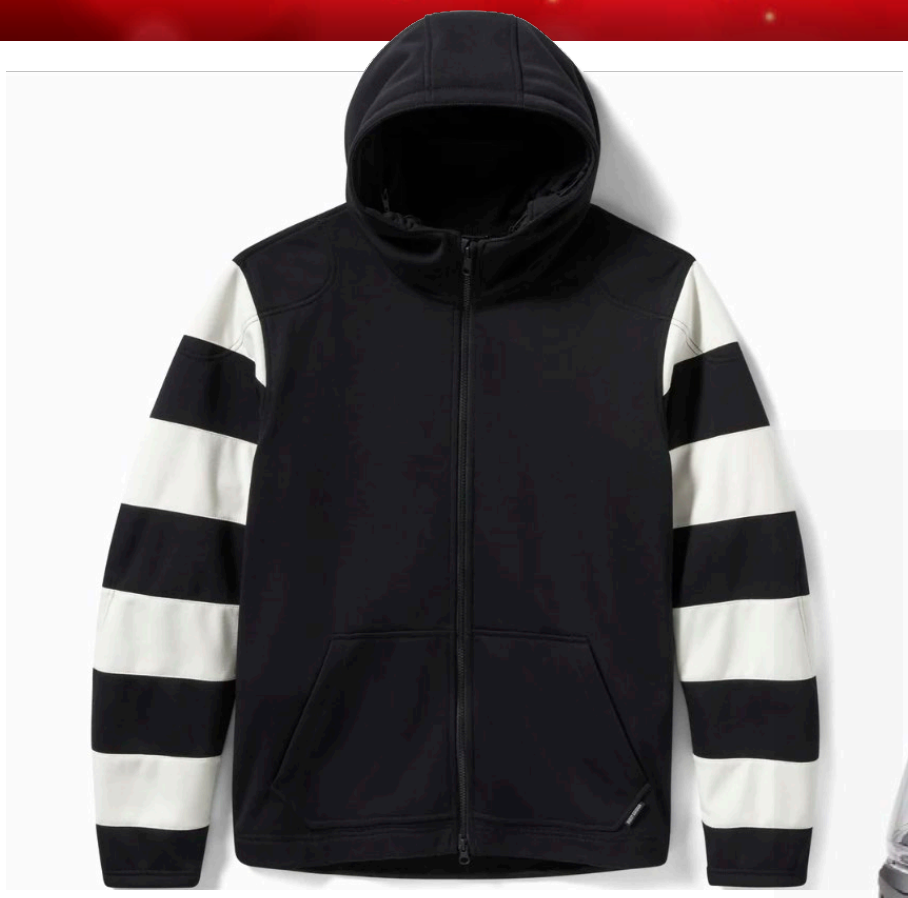
DUCATI
Capacete Corse V9
Ducati
PVP: 1.158,41 €

FORMA
Botas Kumo Dry Preta
Salgados Moto
PVP: 159,95 €

FORMA
Botas Milano Dry Preto
Salgados Moto
PVP: 134,95 €

GAERNE
Botas G-DUNE Aquatech
Lusomotos
PVP: 252 €

GAERNE
Botas MX SG22
Lusomotos
PVP: 706 €



HARLEY-DAVIDSON
Casaco Breakout Deflector 2.0
Harley-Davidson
PVP: 498,64 €

HARLEY-DAVIDSON
Capacete Velo
Harley-Davidson
PVP: 237,51 €

HONDA
Boné Elsiniore Trucker Hat F (Ref: 08AUD-PHA-002)
Honda
PVP: 23,96€

HONDA
Camisola Elsinore Hoddie (Ref: 08AUDKHO001R)
Honda
PVP: 68,31€

IXON
Blusão Odin Kaki
Lusomotos
PVP: 359,99 €

IXON
Luvas MS Drakkar
Lusomotos
PVP: 119,99 €

J2
Top-Case ADV
Motoxpert
Desde 49,90 €

J2
Capacete JET Flux
Motoxpert
PVP: 44,90 €

KAPPA
Capacete KV33 Enduro Wizard
Lusomotos
PVP: 174 €

KAPPA
Capacete KV55
Lusomotos
PVP: 272 €

LAMBRETTA
Capa de proteção de condutor V Special
Moteo
PVP: 109 €

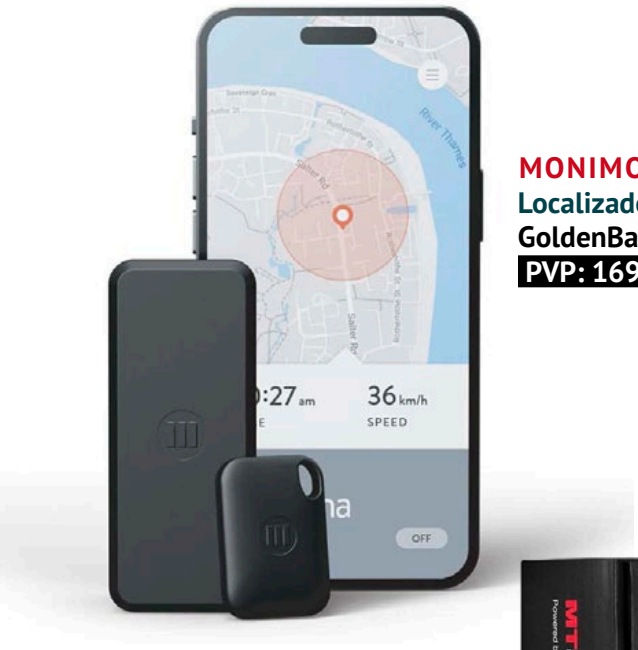
LAMBRETTA
Viseira transparente grande G Special
Moteo
PVP: 168 €

LEATT
Conjunto Calça + Camisola 3.5 Flame
Lusomotos
PVP: 132,23 €

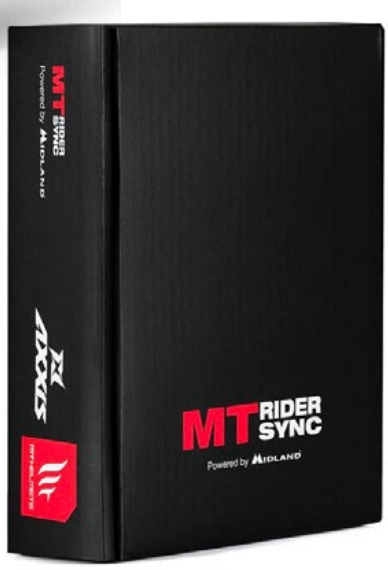
LEATT
Luvas 1.5 Gripr Glamis
Lusomotos
PVP: 36,89 €

MERLIN
Casaco Merlin Nomad
Conceição Machado
PVP: 499 €

MERLIN
Casaco Merlin Yoxall
Conceição Machado
PVP: 329 €



MONIMOTO
Localizador GPS - MM9
GoldenBat
PVP: 169 €



MT HELMETS
Intercomunicador Rider sync by Midland
Multimoto
PVP: 99,99 €

MT HELMETS
Capacete Track SV Pure
Multimoto
PVP: 159,94 €

MYTOS MOTORCYCLES
Cadeado
Motoxpert
PVP: 19,90 €

NOLAN
Capacete X804 RS - Asso di Picche
GoldenBat
PVP: 769,99 €

OJ
Suporte para telemóvel Holder Plus
Salgados Moto
PVP: 32,99 €

OJ
Capa para moto Bike Cover WL
Salgados Moto
PVP: 49,99 €

OXFORD
Capa para moto Aquatex Pro
Multimoto
Desde 44,13 €

OXFORD
Saco de bagagem - Gama Atlas
Multimoto
Desde 38,59 €

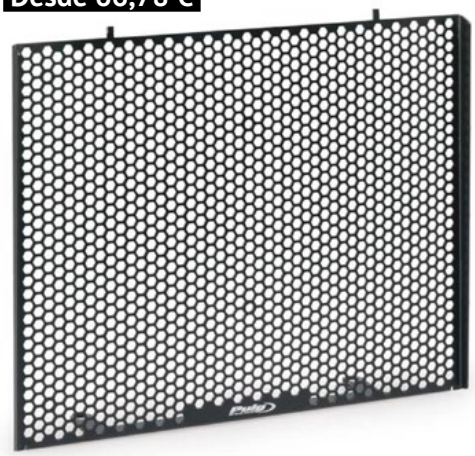
PEUGEOT MOTOCYCLES
Protetores de mãos Django
Moteo
PVP: 68 €

PEUGEOT MOTOCYCLES
Capa de proteção de condutor Django
Moteo
PVP: 145 €

PROGRIP
Óculos modelo 3201
Multimoto
Desde 34,53 €

PROGRIP
Capacetes modelo 3080
Multimoto
PVP: 133,28 €

PUIG
Grelha de proteção do radiador
Multimoto
Desde 66,78 €



REV'IT!
Blusão Neptune 3 GTX
GoldenBat
PVP: 649,99 €

RST
Calças em tecido PRO Series Endurance CE pretas
BIHR
PVP: 199,95 €

RST
Casaco de tecido Endurance CE - Prata/Preto
BIHR
PVP: 229,95 €

SCORPIONEXO
Intercomunicadores Scorpion Exo-Com LINK-1
Multimoto
PVP Single: 269,90 € / Dual: 489,90 €

SCHUBERTH
Capacete Concept
GoldenBat
PVP: 599 €

SCORPIONEXO
Intercomunicadores Scorpion Exo-Com LINK-1C
Multimoto
PVP Single: 179,90 € / Dual: 329,90 €

SENA
Intercomunicador SF2
Salgados Moto
PVP: 159,95 €

SEVENTY DEGREES
Blusão Tonale
Multimoto
PVP: 139,99 €

SENA
Intercomunicador 60S Duplo Mesh 3.0
Intercom Harman Kardon
Salgados Moto
PVP: 749 €

SHAD
Mala TR46
Multimoto
Desde 159 €

SPRINT
Blusão Pulse Preto
Salgados Moto
PVP: 119,99 €

SUOMY
Capacete Speedstar 2
Lusomotos
PVP: 479 €

SUOMY
Capacete Stellar 2
Lusomotos
PVP: 259 €

SUZUKI
Conjunto de autocolantes
GSX-8S Team Suzuki
Moteo
PVP: 274,51 €

SPRINT
Calças Tempest
Salgados Moto
PVP: 119,93 €

SYM
Capa de proteção de condutor JET X 125
Moteo
PVP: 99,99 €

SYM
Protetores de mãos JET X 125
Moteo
PVP: 39,99 €

TOX RACING
Equipamentos MX
Motoxpert
Desde 74,90 €

TOX RACING
Capacetes MX
Motoxpert
Desde 54,99 €

VOGE
Kit Malas SHAD para DS800 Rally
Voge
PVP: 1.198 €

VESPA
Capacete Vespa DEC
Conceição Machado
Desde 279 €

VOGE
Kit Malas 625DSX
Voge
PVP: 998 €

TALK.
LISTEN.
GO!

Distribuidor Oficial
LUSOMOTOS

Twiins®
CONNECTED IN MOVEMENT

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

Para que servem os faróis de nevoeiro nos motociclos?

Na minha crónica do mês passado a análise recaiu sobre a buzina (também conhecida, sobretudo pelos menos jovens, por cláxon) e da forma abusiva como tantas vezes é usada. Neste mês a análise recai sobre um tema muito querido dos motociclistas: os faróis de nevoeiro!

Vamos ser sérios, o número de motociclos com faróis de nevoeiro tem vindo a aumentar significativamente nos últimos anos, em especial nas motos de perfil trail. Também sabemos que em muitos desses casos não houve qualquer homologação prévia dos equipamentos e que a sua própria aplicação levanta muitas dúvidas.

Para agudizar o problema, são inúmeros os casos em que circulam acesos sem qualquer justificação para tal e o argumento de que tornam a moto mais visível é pouco credível, mais ainda quando encandeiam os outros condutores e os peões, tal a luminosidade que emanam ou a sua má regulação.

Então agora que chegam os dias maus curtos e escuros, chega a ser um verdadeiro flagelo ver esses faróis de nevoeiro acesos sem qualquer necessidade, tal como sucede tantas vezes com os automóveis.

Socorrendo-nos, uma vez mais, da legislação e do Código da Estrada, destacamos a Secção VIII – Iluminação e os Artigos 60.º Utilização de Luzes, em particular a alínea c) do ponto 1:

c) Luz de nevoeiro da frente, destinada a melhorar a iluminação da estrada em caso de nevoeiro ou outras situações de visibilidade reduzida;

Bem como o Artigo 61.º – Condições de utilização das luzes:

1 - Desde o anoitecer ao amanhecer e, ainda, durante o dia sempre que existam condições meteorológicas ou ambientais que tornem a visibilidade insuficiente, nomeadamente em caso de nevoeiro, chuva intensa, queda de neve, nuvens de fumo ou pó, os condutores devem utilizar as seguintes luzes:

(...)

d) De nevoeiro, sempre que as condições meteorológicas ou ambientais o imponham, nos veículos que com elas devam estar equipados.

2 - É proibido o uso das luzes de nevoeiro sempre que as condições meteorológicas ou ambientais o não justifiquem.

Vejamos agora o anexo ao Decreto-Lei nº 132/2002 de 14-05-2002 (Regulamento relativo a instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa nos veículos a motor de duas ou três rodas), nomeadamente o ponto 4):

4 – É proibida a montagem de qualquer outro dispositivo de iluminação e de sinalização luminosa para além dos mencionados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo.

E, já agora, a designação que nos é tão cara de Faróis Auxiliares, seja na perspetiva de longo alcance ou de nevoeiro, não consta do Código da Estrada, o que é diferente de se encontrarem à venda em qualquer lado e dessa nomenclatura ser usada até por muitas marcas!

Já se percebeu que o tema é polémico, a legislação necessita de ser clarificada e revista, mas o mais importante depende de nós, motociclistas: utilizar estes dispositivos apenas e exclusivamente quando as "condições meteorológicas ou ambientais o imponham".

Todo o resto é estar à margem da lei. //

MOTO GUZZI

V7

DESCONTO DIRETO DE 800€ + OFERTA 1ª REVISÃO

Campanha válida para modelos E5 e limitada ao stock existente até 31.12.2025

WWW.MOTOGUZZI.PT

O regresso DO BOXER

Neste mês de novembro a crónica Nostalgia apresenta um modelo icónico da casa bávara. A BMW R 51/2 é o primeiro modelo pós II Guerra Mundial quando a marca volta a produzir motores com a sua tradicional e ainda hoje muito apreciada arquitetura boxer.

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

Em bom rigor, esta BMW R 51/2 não representou uma grande inovação. Era, na sua essência, a mesma moto que a BMW produzira durante vários anos e usara exaustivamente durante a II Grande Guerra como veículo militar, ou seja, a R 51.

De tal forma que, mesmo tendo tido uma produção muito limitada, cerca de 5.000 unidades, a R 51/2 também vinha preparada para ser equipada com um sidecar do lado direito. Facilmente nos traz à memória as imagens dos soldados alemães da Wehrmacht em que além do condutor tínhamos outro soldado no sidecar, muitas vezes com uma metralhadora na frente e, em alguns casos, ainda com um pequeno atrelado atrás!

UM POUCO DE HISTÓRIA

A Segunda Guerra Mundial foi um conflito em que as motos tiveram um papel importante, nomeadamente na sua primeira fase, quando a Alemanha desencadeou a sua "Guerra Relâmpago", no original Blitzkrieg.

As suas motos BMW R 51 revelaram-se uma peça importante dessa estratégia sendo rápidas, muito fiáveis, com uma enorme capacidade de carga e capazes de operar em praticamente todos os teatros de guerra, que iam desde as miseráveis estradas da europa, até às escaldantes areias do Norte de África.

Porém, com a derrota do Eixo (em especial a Alemanha, a Itália e o Japão) pelos Aliados (nomeadamente os Estados Unidos, a Inglaterra, a França e a Rússia) a Alemanha pagou um preço bem caro, acabando por ser "retalhada" em quatro pedaços.

Com os vencedores a imporem as suas regras, foi das limitações que surgiram as oportunidades. Foi o caso do nascimento da indústria dos motociclos no Japão ou de várias marcas em Itália e até mesmo na Alemanha, como foi o caso da Henkel.

No caso da BMW não foi assim tão simples e a marca, que lutava por sobreviver, numa fase inicial, não tinha permissão para construir motos acima dos 250 cc (daí a R24 produzida entre 1948 e 50), sendo que esta R 51/2 foi a primeira moto em que foram autorizados a subir de cilindrada. Como os recursos eram escassos a opção foi ir buscar um projeto que já existia antes e relança-lo para "preparar" o mercado, antes da chegada da mais evoluída R 51/3.

OS OLHOS TAMBÉM SE ALIMENTAM

Olhar para este magnífico exemplar de 1951 (as R 51/2 só foram produzidas durante 1950 e 1951) é um regalo para os nossos olhos. Mesmo aqueles que não são fãs de motos clássicas facilmente admitem que este modelo tem imenso charme e as suas linhas são quase intemporais, sendo que o preto com alguns apontamentos em branco lhe assenta particularmente bem.

Nota-se que há um equilíbrio nas proporções e que o cuidado estético com que foi construída faz dela uma moto em que tudo faz sentido e nada foi deixado ao acaso, a ponto de parecer que nos está a convidar para irmos dar uma voltinha juntos, sabendo que ela dificilmente nos vai deixar ficar mal.

Naturalmente que este modelo, nacional, já foi integralmente restaurado e nem podia ser de outra forma. Afinal de contas, são mais de 70 anos de vida e se é verdade que nas mãos do proprietário »

atual é mimada com todos os cuidados e o carinho que merece... nem sempre foi assim! Esta moto teve uma segunda oportunidade, mas a maioria ficou pelo caminho, com muito poucas à espera que alguém olhe por elas.

Numa inspeção mais detalhada, facilmente vemos que não há marcas de ferrugem, que a pintura está em bom estado, que os cromados têm um brilho fantástico e que, de um modo geral, toda a moto está num estado de conservação muito fiel ao original.

Ver pormenores como o estilizado e envolvente guarda-lamas dianteiro, a minúscula luz traseira ou o egoísta selim que mais parece o de uma bicicleta, fazem-nos viajar no tempo. Aquelas duas longas ponteiras de escape são uma obra prima e pensamos sempre que se conduzirmos de forma mais empenhada, ao curvar, há sempre o risco de alguma roçar no asfalto!

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Há pequenos pormenores que não são completamente originais, como é o caso do conta-quilómetros que é uma réplica perfeita do original, mas o mais importante de tudo é que continua a ser usada e desfrutada. Ou seja, não serve como peça de decoração ou apenas como investimento, mas antes participa em alguns passeios de clássicas ou de pura fruição, sempre que tal é possível.

Tal como alguns de vós, também tirei a Carta de Condução numa vetusta e fiável BMW R 27. A monocilíndrica da década de 60, muito popular, usada por quase todas as escolas de condução durante décadas. Conduzir esta R 51/2 teve um certo efeito de déjà vu, começando logo pelo típico pedal de arranque em posição transversal, situado do lado esquerdo da moto e continuando pelas nítidas semelhanças ao nível estético.

Porém, o motor boxer que equipa esta R 51/2 faz toda a diferença e para melhor. Apesar de ter apenas 494 cc e debitar uns singelos 24 cv às 5.800 rpm as boas sensações estão todas lá e a vibração que emana está no ponto certo. De tal forma que ao conduzirmos uma BMW atual com um boxer de quase 1300 cc e depois passarmos para a sua antepassada 51/2 ainda temos mais simpatia por esta joia de engenharia do meado do »

cardo
INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO
www.goldenbat.pt
DETEÇÃO
DE COLISÃO
45mm
COLUNAS JBL
AUTO ON/OFF
SEGURO. SONORO. ELEGANTE

século passado.

Já com o motor em funcionamento, deixamos que ganhe alguma temperatura e aproveitamos para nos familiarizar com a posição de condução que é francamente neutra, ainda que a posição do guiador possa parecer algo estranha. Está tudo à mão de semear e o ronronar dos dois escapes é pura música para os nossos ouvidos.

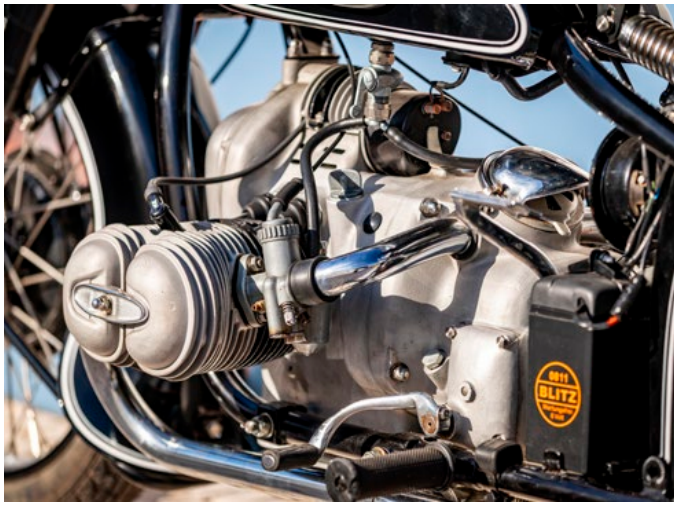
A embraiagem é pesada, mas cumpre a sua função e as 4 mudanças estão lá, mas exigem alguma decisão e firmeza no seu manuseamento para não surgirem falsos pontos mortos. É apenas uma questão de hábito e rapidamente lhe apanhamos o jeito e percebemos que até consegue curvar, mas com alguma moderação pois não é uma moto de corridas, nem o pretende ser.

Não se esperam prestações de eleição, até porque o seu peso em ordem de marcha de 185 kg (incluindo 14 litros de gasolina) não ajuda, mas velocidades na ordem dos 80 km/h são a sua praia e aí apresenta um comportamento soberbo. Mais rápido começam a sentir-se as limitações do quadro, das suspensões e os abrandadores (perdão, travões) chamam-nos à realidade. Já agora, usar a caixa para reduzir de forma intempestiva pode ser perigoso pelo risco de bloquear a roda traseira...

Por outro lado, estar equipada com dois pneus 3.50, de 19 polegadas, também não ajuda muito. Porém, quando a conduzimos em modo de fruição esquecemos tudo isso e simplesmente vamos focados no essencial, apreciando a forma descontraída como se deixa levar. Até arranca muitos sorrisos a quem passa por ela, ou seja, dificilmente se passa despercebido aos seus comandos.

NOTAS FINAIS

O construtor Bávaro tem uma longa história. Passou por vários altos e baixos desde a sua fundação no longínquo ano de 1921, sendo que a primeira BMW, na pura aceção do termo, foi fruto da genialidade do engenheiro Max Fritz e chegou ao mercado em 1923: a hoje cobiçadíssima R32, com motor boxer, pois claro!



Esta R 51/2 representa mais um passo importante na vida da marca. Embora pouca diferença tenha da sua antecessora R51 (uma das mais visíveis encontramo-la nas tampas das válvulas que continuam separadas, mas têm agora uma peça exterior que as une) significa que na marca alemã não baixaram os braços e mesmo nos escombros da guerra a marca conseguiu sobreviver.

Conduzir este "fragmento de história com rodas" faz-nos também perceber que por muito que a engenharia e a técnica tenham evoluído, partir de uma boa base faz toda a diferença e o boxer é uma excelente base!

No final do test ride a esta moto acabei por confirmar algo que todos nós sabemos, embora facilmente nos esqueçamos: a essência da moto não tem de estar necessariamente focada na potência ou na estética da moto. Todos esses atributos são importantes, dependendo de cada um, mas a moto continua a ser em boa medida um veículo de sensações e as que esta R 51/2 proporciona são ótimas! //

UMA VISITA **inesquecível**

No âmbito da minha viagem de moto à Escócia, que apresentámos nos meses de julho, agosto e setembro, fez parte do roteiro a visita ao National Motorcycle Museum (NMM) e a promessa de que, posteriormente, lhe faria uma visita guiada.

Texto e fotos: Pedro Pereira

Todos nós, que gostamos de motos, sabemos que o Reino Unido é quase a pátria das motos, sendo que muitas das marcas de que ainda ouvimos falar, apesar de a maior parte delas ter desparecido, tiveram aí as suas origens.

Durante várias décadas foi o Reino Unido que dominou a indústria motociclística mundial, foi a pátria de grandes pilotos e de várias das mais importantes competições mundiais. Ainda hoje os britânicos quase "respiram" motos, apesar de a sua indústria ser uma ténue sombra daquilo que já foi.

UM POUCO DA HISTÓRIA DO NMM

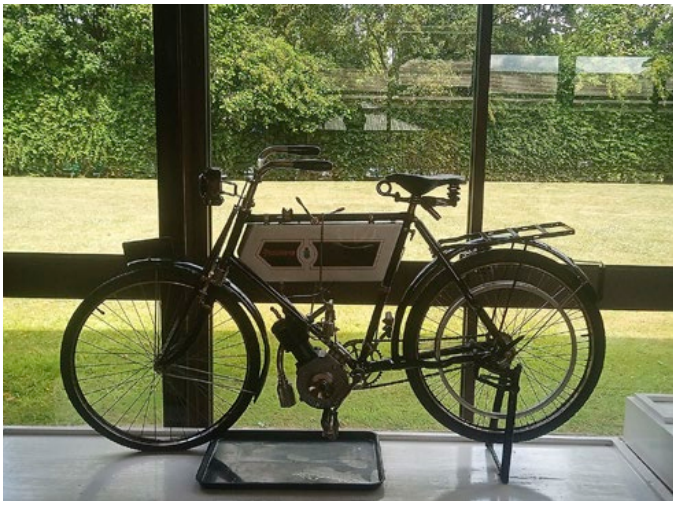
O National Motorcycle Museum situa-se mesmo ao lado da auto-estrada M42, próximo de Birmingham e tem uma história riquíssima, sendo que na sua génese está o nome de William Roy Richards, o visionário por detrás desta maravilhosa criação.

Nascido em 1931 foi um empresário de sucesso e um grande apaixonado por motos britânicas sendo que, ao longo dos anos, foi criando uma coleção magnífica e que decidiu que deveria ficar como legado para todos os apaixonados de motos e não apenas para fruição de alguns.

Assim, em 1984, nasceu o National Motorcycle Museum, à data com cerca de 350 exemplares em exposição. Nas décadas seguintes foi crescendo e acabou por se afirmar inequivocamente como a "maior coleção do mundo de motos britânicas".

Richards, apesar de ter uma paixão confessa pela marca Norton, sobre a qual afirmava "when God made the mountains he had Nortons in mind", ou seja, Deus quando criou as montanhas já foi a pensar nas Norton, optou por diversificar as suas escolhas! Mas era suficientemente eclético para gostar de todas as marcas britânicas e a tudo o que com elas se relaciona, incluindo peças, acessórios, competição, personalidades.

Atualmente o museu está "pelas costuras" com todas as salas de exposição recheadas e pode



ser visitado durante os 7 dias da semana. Além disso, realiza exposições regulares, palestras, visitas guiadas, efetua restauros e até promove a realização de leilões de motos e demais memorabilia. Tem ainda uma simpática cafetaria (com preços bastante razoáveis) e dá-nos a possibilidade de adquirir recordações, como t-shirts, pins, livros, canecas, manuais... para imortalizar a nossa visita ou ajudar nos nossos restauros.

No meu caso apenas tive duas horas disponíveis para a visita e reconheço que gostaria de ter tido mais tempo, mas já deu para ficar com uma perspetiva geral e poder caraterizar este museu como um dos melhores que conheço, e já são uns quantos. Para a próxima vez vou optar por uma visita guiada por um especialista do museu.

Afinal de contas, são cerca de 1.000 motos, fora todo o resto, magnificamente restauradas e, como não estava quase ninguém, deu para dedicar-me às que mais me atraíam e chegar à conclusão de que as 17 Libras do bilhete, cerca de 20 Euros, foram perfeitamente justificadas.

O Museu não recebe quaisquer ajudas estatais, sobrevivendo da venda dos bilhetes, das motos que restaura, do trabalho de voluntários, dos espaços que tem para alugar para eventos ou de donativos individuais e de empresas. O que é mais um ponto a seu favor. A própria Coroa Britânica já reconheceu o seu mérito.

MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS

MOTO GUZZI®

Campanha válida para modelos E5 e limitada ao stock existente até 31.12.2025

WWW.MOTOGUZZI.PT

O QUE VAMOS ENCONTRAR NA VISITA

É do conhecimento público e até já abordámos a matéria aquando da apresentação da Norton Dominator 88 na Revista de julho, que a indústria britânica das duas rodas colapsou em definitivo na década de 60/70, mesmo ainda antes da afirmação da japonesa. Por detrás da queda há motivos vários que vão desde um menor interesse por motos graças à democratização do automóvel, erros grosseiros de gestão, fusões sem sentido e não atualização de produtos, apenas para referir alguns.

Dito de outra forma, tirando de algumas marcas, com o inevitável destaque para a Triumph, grande parte da coleção são modelos de marcas que sucumbiram nas décadas de 60 e 70, deixando um vazio enorme, prontamente aproveitado por outros fabricantes, em especial pelos nipónicos.

Um aspeto muito interessante do Museu é que, desde que não seja para fins comerciais, somos encorajados a tirar todas as fotos e fazer todos os vídeos que desejarmos, ou seja, não há aquelas restrições aborrecidas que acontecem em tantos lugares. Esta estratégia de divulgação aqui adotada é uma excelente forma de promoção do Museu.

Além disso, sempre durante o mês de outubro, há um "museum live" em que, durante uma semana, as entradas são livres, ainda que condicionadas à capacidade do espaço e há necessidade de reservar bilhetes previamente. Uma boa forma de recordar a criação do NMM e de chamar mais pessoas, incluindo jovens e crianças.

Depois de passar os torniquetes é como entrar na Gruta do Ali Babá, mas sem ter de encontrar os Quarenta Ladrões. Mesmo antes de entrar já estão em exposição várias motos, algumas delas únicas, para nos aguçar o apetite. Afinal de contas, são

exemplares de 170 marcas diferentes!

As marcas estão organizadas por ordem alfabética nas cinco salas e cada um de vós, de acordo com os seus interesses e gostos pessoais, é natural que se interesse mais por esta ou aquela marca, por este ou aquele estilo de moto, por esta ou aquela geração, mas está lá praticamente tudo!

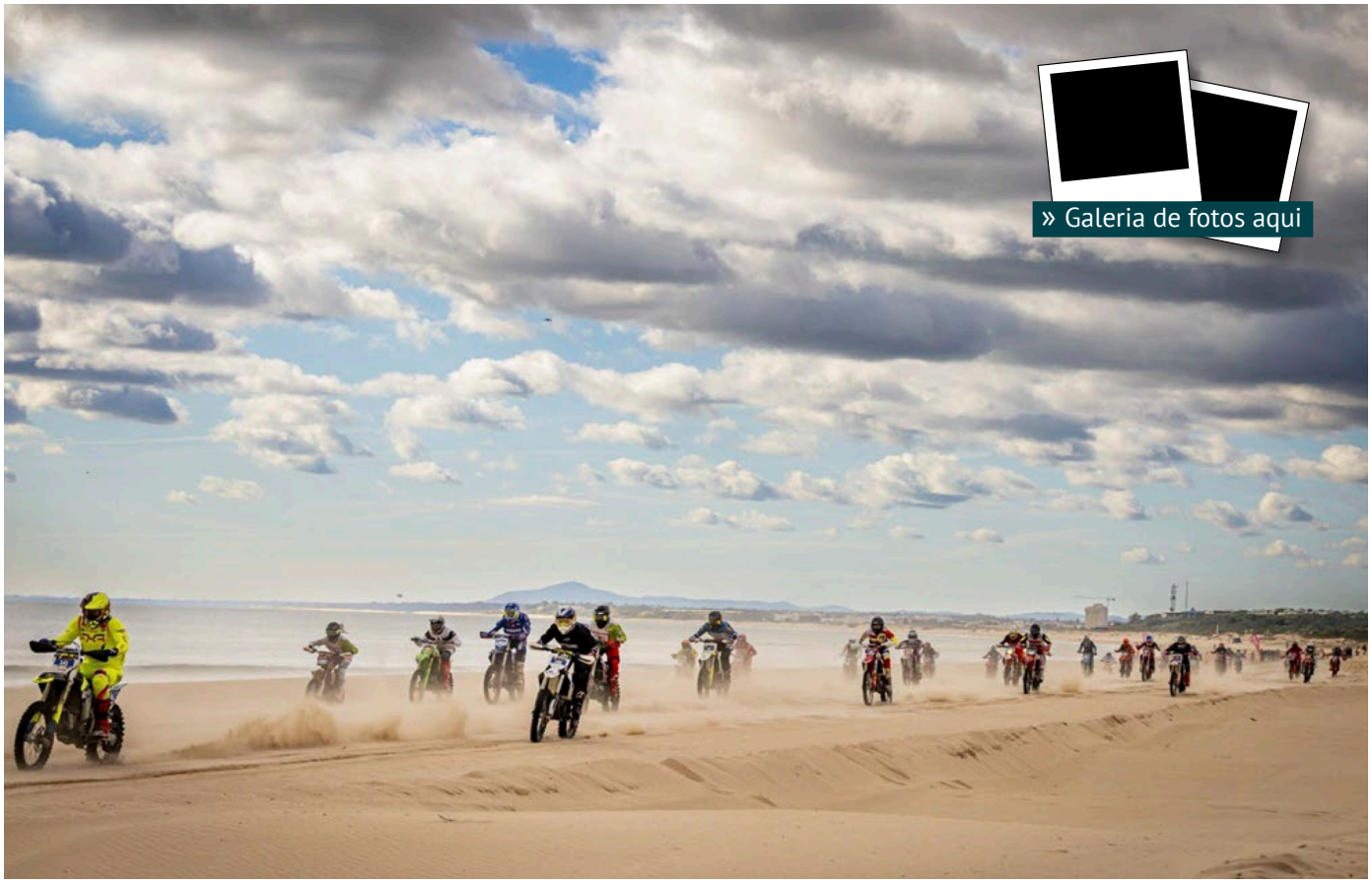
Naturalmente que o destaque vai para as marcas mais conhecidas, caso da Norton (também sou fã), da Triumph, da BSA ou da Royal Enfield, mas também de todas as outras marcas menos conhecidas, caso da Matchless, da Ariel, da Velocette, da Zenith, da Vincent ou da Francis Barnett, apenas para dar alguns exemplos.

Além disso, sobretudo para os que necessitam de mais informação sobre este ou aquele modelo, incluindo para processos de restauro, podem contactar diretamente o NMM e pedir cópias digitais do seu acervo digital, tendo assim acesso a informação técnica especializada de forma rápida e eficaz.

No meio de tão majestoso acervo, se tivesse de coroar apenas uma moto, assumo que não seria muito complicado, embora tema que a minha escolha seja também a de muita gente, o que mostra que sou pouco criativo: uma esplendorosa Brought Superior Golden Dream que me deixou completamente de queixo caído, nem sequer sendo descendente do Lawrence of Arabia, ele que teve 8 modelos da marca e faleceu aos comandos de uma (GW 2275)!

Ainda uma nota curiosa: se repararem nas fotografias, que ilustram bem que todas as motos estão em perfeitas condições de funcionamento, vão ver que em todas elas temos o tradicional tabuleiro para recolher o óleo.

Britanices, diria eu! //



Adrenalina NA AREIA

O Algarve voltou a acolher a terceira edição da Monte Gordo Sand Race, a quinta e penúltima ronda da FIM Sand Races World Championship.

Fotos: Luís Duarte

Com milhares de espectadores a assistir ao longo da praia, o primeiro dia da Monte Gordo Sand Race 2025 pautou-se por um domínio claro do inglês Todd Kellett, líder do Campeonato do Mundo e que aos comandos de uma Yamaha se impôs face aos franceses Cyril Genot, Milko Potisek e Jeremy Hauquier. Este quarteto completou 31 voltas num traçado renovado, mais uma que os quatro pilotos que se seguiram na classificação do primeiro dia da Monte Gordo Sand Race. Paulo Alberto e Luis Outeiro ambos em Yamaha encerraram o Top 10 sendo os primeiros entre os portugueses. Damien Prevoto, Amandine Verstappen e Evan Demeester foram os vencedores respetivamente entre os veteranos, senhoras e Juniores. Rui Alves destacou-se entre os iniciados, Duarte Marques venceu na YZ85 e Edgar Póvoa entre as YZ65.

No segundo dia de corridas a Praia de Monte Gordo, no Concelho de Vila Real de Santo António, no Algarve, recebeu milhares de visitantes que quiseram viver de perto as emoções da quinta e penúltima ronda do FIM Sand Races World Championship.

Os espectadores, desta que é a terceira edição da Monte Gordo Sand Race, tiveram o privilégio de assistir, no segundo dia, a uma competição com uma hora de duração, marcada por uma luta intensa pela vitória depois de o inglês Todd Kellett, dominador da corrida da véspera ,ter sido forçado a abandonar logo à nona volta.

A partir daí os franceses Cyril Genot e Jeremy Hauquier e o norueguês Hakon Fredrikssen foram-se alternando no comando da prova. As últimas voltas foram emocionantes com Genot e Fredrikssen a rodarem quase lado a lado, com a vitória a pender para o francês. Ao pódio subiu também Milko Potisek com o Top 5 a incluir ainda Lars Berkel e Julien Lieber.

Os nove primeiros classificados terminaram na mesma volta, grupo onde se incluía, no 9º lugar, Luís Outeiro, o melhor piloto luso. Damien Prevoto, vencedor entre os veteranos fechou o Top 10 e Paulo Alberto foi 11º. A Monte Gordo Sand Race foi uma organização conjunta da Câmara Municipal de Vila Real de Santo António e do Automóvel Club de Portugal, tendo-se disputado sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) e da Federação Internacional de Motociclismo (FIM). //

CYCLONE
RX6
NASCIDA PARA EXPLORAR SEM LIMITES
cyclonemotorportugal
Multimoto

Simply the Bezz

A penúltima corrida do ano foi, como tantas outras, pouco interessante. Um líder isolado e uma grande diferença de andamento entre os líderes e os outros.

A Sprint de sábado foi, sem dúvida, uma das melhores corridas do ano. Na primeira fila da grelha, Marco Bezzecchi era o primeiro, seguido por Pedro Acosta e Fabio Quartararo.

Alex Marquez e Pedro Acosta rapidamente ultrapassaram o pole-sitter e travaram um duelo permanente, em que o vice-campeão não deu hipóteses a um desesperado Acosta, de vencer a sua primeira corrida em MotoGP.

Marco Bezzecchi atrás, isolado, assistia de bancada mas sem capacidade de atacar. Os lugares do pódio estavam já definidos.

Fabio Quartararo e Fabio Di Giannantonio lutaram pelo 4º lugar, com o piloto da Yamaha a conseguir resistir estoicamente aos ataques do piloto da Ducati, enquanto Francesco Bagnaia que tinha partido da 4 posição, tentava manter o 6º lugar, sempre ameaçado por Joan Zarco e Fermin Aldeguer, com o espanhol a levar a melhor sobre o francês, nas últimas curvas da última volta, já

depois de ambos terem ultrapassado o italiano bi-campeão do mundo, que cortou a meta em 8º lugar, com quase 9 segundos de atraso para o primeiro.

Nicolo Bulega, que estava basicamente a ser avaliado pela Ducati enquanto preenchia o lugar deixado vago por Marc Marquez (cuja lesão ainda vai demorar algum tempo a curar) não teve uma estreia auspiciosa, conseguindo apenas um modesto 18º lugar na grelha, e uma queda logo na 3ª volta. Miguel Oliveira, que tinha partido da 19ª posição, terminou em 16º lugar.

A CORRIDA DE DOMINGO

Se a Sprint foi emocionante do princípio ao fim, a corrida de GP nem por isso. No arranque Marco Bezzecchi fez o hole shot. Fabio Quartararo caiu para 4º, e logo de seguida foi ultrapassado também por Peco Bagnaia.

Acosta perdeu o 2º lugar logo na 2ª volta para Alex Marquez que iniciou a perseguição a Bezzecchi, mas entretanto o piloto da Aprilia já tinha conseguido um confortável avanço. Depois de ultrapassado, o piloto da KTM ia perdendo terreno gradualmente, enquanto que Bezzecchi dilatava a sua vantagem.

Atrás, a emoção ia sendo garantida por Quartararo, que foi resistindo a sucessivos ataques, perdendo primeiro para Fermin Aldeguer que depois de partir em 11º viria a terminar em 4º, e depois para Brad Binder que viria a cortar a meta em 5º, relegando o francês para um mais do que merecido, mas injusto, 6º lugar, extraído a ferros de uma moto notoriamente mais lenta.

Entretanto Bezz liderava com mais de 2,5 segundos de vantagem para Alex Marquez, que nas últimas voltas via Acosta a aproximar-se na expectativa frustrada de eventualmente lhe roubar o 2º lugar. O ritmo dos três primeiros parecia de outra categoria, já que Aldeguer, cruzou a meta com quase 13 segundos de atraso.

Miguel Oliveira, que ao longo do fim-de-semana foi acarinhado pelo público e pelos comentadores, nesta que muito provavelmente terá sido a sua última corrida em Portugal aos comandos de uma moto de GP, conseguiu terminar a corrida em 14º lugar.

A Ducati oficial teve mais uma jornada para esquecer, com Bagnaia a cair e a desistir à 10ª volta, e Nicolo Bulega a terminar a corrida em 15º. Bagnaia perdeu o 3º lugar no campeonato para Bezzecchi, ficando com uma desvantagem de 35 pontos e arriscando-se a perder também o 4º lugar para Pedro Acosta que tem apenas menos 3 pontos.

Todos os resultados em www.motogp.com //

A conclusão

Aprilia em excelente forma com Marco Bezzecchi e Raúl Fernandez a brilharem

Alex Márquez conquistou a vitória no derradeiro Tissot Sprint de 2025, ao dominar a corrida de sábado à tarde. Foi o segundo triunfo consecutivo em Sprint e o terceiro da temporada para o #73, que terminou à frente de Pedro Acosta, este obrigado a recuperar desde a segunda linha da grelha, numa perseguição fantástica mas sem sucesso.

Fabio Di Giannantonio assegurou o terceiro lugar após um ataque final pela última posição do pódio contra Raul Fernandez.

Após uma dura batalha, resultado de uma má partida, o pole sitter Bezzecchi conseguiu finalmente ultrapassar Quartararo para assumir o quinto lugar, mas a mais de um segundo de Fernandez e 'Diggia' que seguiam à sua frente.

Na dianteira, a diferença já tinha aumentado para 1,4 segundos a meio da corrida, com Márquez a gerir de forma exemplar a vantagem sobre Acosta, este ainda em busca da sua primeira vitória em MotoGP.

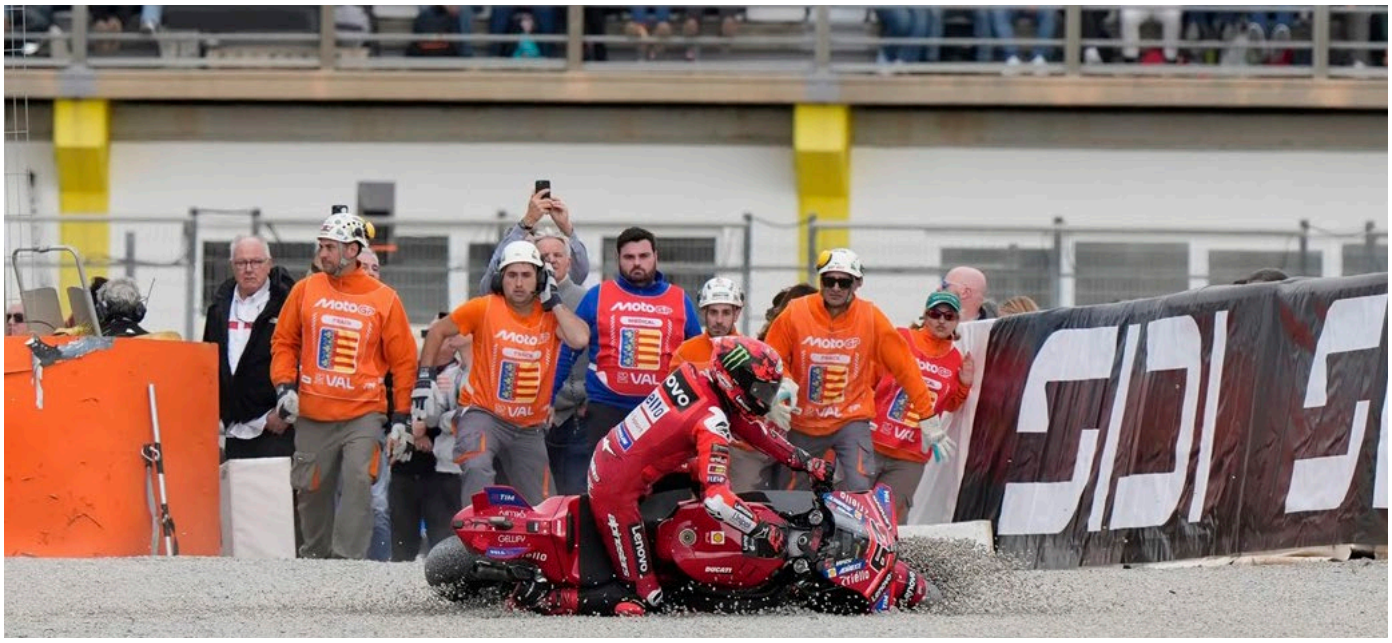
A ÚLTIMA CORRIDA DE 2025 TEVE DRAMA ANTES DA PARTIDA

As luzes estavam prestes a apagar-se pela última vez em 2025, para a corrida de MotoGP, quando um incidente insólito aconteceu com Franco Morbidelli, quando a grelha se alinhava para os lugares de partida. O #21 embateu na traseira de Aleix Espargaró , que tinha parado na sua posição. Após regressar à pista, Morbidelli recolheu às boxes, confirmando-se uma fratura na mão esquerda, afastando o piloto da VR46 também do Teste de Valência de terça-feira.

Na partida Marco Bezzecchi conseguiu o arranque desejado e manteve a liderança sobre Álex Márquez, enquanto o drama se desenrolava no pelotão, na curva 4. Johann Zarco entrou descontrolado na curva para a direita onde, no local errado e à hora errada, estava Francesco Bagnaia.

O italiano foi forçado a sair para a escapatória de gravilha e acabou por cair, assinando o fim da sua corrida e da temporada. Zarco recebeu uma Long Lap Penalty pelo incidente.

Na frente, na 3.ª volta, Raúl Fernandez mostrava um ritmo forte e, após ultrapassar Di Giannantonio, o vencedor do GP da Austrália começou a aproximar-se de Bezzecchi e Márquez que entretanto tudo fazia para não perder o contacto com o piloto da Aprilia oficial. Seguiram-se voltas sucessivas em ritmo recorde, com o piloto da Trackhouse a apenas 0,6s da traseira de Márquez.



Mais atrás, Pedro Acosta também ultrapassava Di Giannantonio.

À 10.ª volta, os três primeiros já tinham 2,6s de vantagem sobre Acosta em P4. No final da 11.ª volta, Fernandez atacou Márquez na última curva. Bezzecchi mantinha 1,3s de vantagem sobre espanhol da Trackhouse. Márquez, que era claramente o mais lento do top 5 e Acosta e Di Giannantonio aproximavam-se perigosamente.

Com 11 voltas para o final, Acosta reduziu a diferença para menos de meio segundo, enquanto Fernandez encurtava a margem de Bezzecchi para cerca de 0,8s. Na luta pelo 3.º lugar, após várias voltas de defesa de Márquez, Acosta atacou na Curva 4 da 20.ª volta e passou com sucesso. Logo depois, Di Giannantonio replicou a manobra na mesma curva, relegando Márquez para P5.

Na 22.ª volta, Bezzecchi mantinha pouco mais de meio segundo de vantagem sobre Fernandez, ambos a rodar em ritmos semelhantes. Sob pressão, o italiano baixou para os 1:31s, mas Fernandez reduziu a diferença para 0,4s a três voltas do fim.

Na luta pelo pódio, Di Giannantonio pressionava Acosta intensamente. A duas voltas do final, o italiano conseguiu ultrapassar o piloto da KTM na Curva 4.

Na derradeira volta, Bezzecchi liderava Fernandez por 0,3s, enquanto Di Giannantonio mantinha apenas uma décima sobre Acosta. O #72 conseguiu conservar a margem até à bandeira axadrezada, conquistando vitórias consecutivas pela primeira vez no MotoGP. Foi também o primeiro 1-2 da Aprilia desde o GP da Catalunha, com Fernandez em P2. Di Giannantonio resistiu ao ataque final de Acosta e terminou a temporada com um duplo pódio em Valência.

Na sua última corrida como piloto de MotoGP, antes de ingressar nas fileiras da WSBK, Miguel Oliveira terminou em 11º lugar. //

aprilia

TUONO V4

APRILIA RIDING DAYS

DESCONTO DIRETO DE 1.500€

#be a racer

Campanha válida para os modelos E5 e limitada ao stock existente, de 08.04 a 31.12.2025

apriliaportugal.pt

Primeiras impressões MUITO POSITIVAS

Os dois novos pilotos da BMW M1000RR mostraram uma rápida capacidade de adaptação ficando ambos no top 8, nos seus primeiros testes em Jerez de la Frontera.

Miguel Oliveira e Danilo Petrucci são as duas novidades da BMW para a sua equipa de WorldSBK para 2026. Recentemente puderam fazer os primeiros testes em Jerez de la Frontera, mostrando ambos uma rápida capacidade de adaptação à moto e à nova equipa. Vão para o lugar do campeão Toprak Razgatlioglu que ruma ao MotoGP e Michael Van der Mark que passa a ser pilotos de testes.

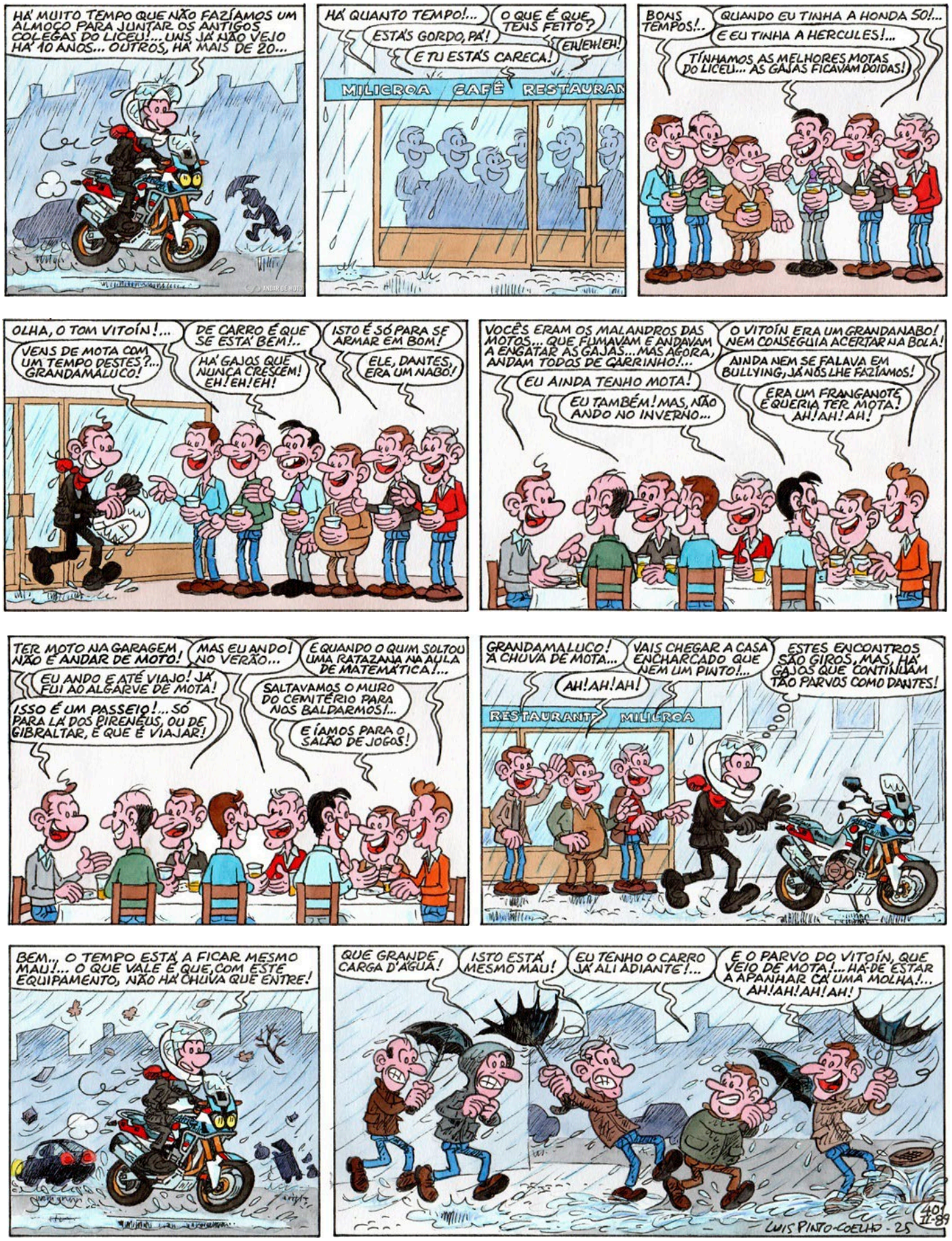
No primeiro dia de testes Andrea Locatelli terminou na liderança. O piloto italiano da Pata Yamaha fez o melhor registo da sessão com um tempo de 1:38.641 e uma vantagem de 0.385 segundos sobre o segundo classificado.

Porém, o ponto alto do dia coube aos pilotos BMW da Rokit BMW Motorrad WorldSBK Team, que terminaram na 6ª e 8ª posição, com Danilo Petrucci (+0.793) a ser o piloto mais rápido do fabricante germânico e Miguel Oliveira um pouco mais atrás (+1.174). Foi para ambos o primeiro teste já que em outubro Oliveira ainda estava no MotoGP e Petrucci não tinha ainda recuperado de uma lesão.

O piloto de Almada, que ainda há bem pouco tempo deixou o MotoGP, aproveitou bem o dia tendo realizado mais de 60 voltas ao circuito espanhol na BMW M1000RR.

Mantendo-se o calendário de SBK previsto, vamos ter oportunidade de ver Miguel Oliveira a correr no AIA na segunda prova do campeonato, de 27 a 29 de março, e no Estoril, na penúltima ronda, dias 9 a 11 de outubro. //

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



MOTOS USADAS

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

ANDAR DE MOTO

Susana Esteves
Jornalista e motociclista

As motos vão entrar na maior revolução tecnológica desde o ABS – e quase ninguém está a falar disso

Sou, assumidamente, uma geek. Tecnologia é algo que faz parte da minha vida profissional e do meu gosto pessoal desde sempre. Apesar de inovação ser algo totalmente incompatível com a minha conta bancária, tenho seguido e lido muitas das coisas que as marcas andam a fazer, e é incrível a revolução tecnológica que está a caminho do universo motociclista.

Alguns exemplos: até agora, os sistemas de radar eram mais uma moda premium dos afortunados, mas começam a tornar-se a nova base de segurança ativa.

As primeiras implementações (Ducati Multistrada V4, KTM 1290 Super Adventure, BMW R 1250 RT, entre outras) provaram que o radar dianteiro e traseiro funciona de forma fiável em contexto real: ACC, Blind Spot Detection, Rear Collision Alert... E o que vem aí traz maior resolução, fusão com câmaras e deteção lateral mais precisa.

Toda a eletrónica está a deixar de ter um papel reativo para assumir um preditivo. O que hoje chamamos de "assistência" (TC, anti-wheelie, cornering ABS, slide control) baseia-se numa lógica simples: algo acontece - a eletrónica corrige (ou não).

Mas marcas como a Bosch e a Continental estão a desenvolver modelos preditivos, que têm por base a leitura do estado do pavimento (vai ser desafiante nas estradas portuguesas), telemetria de longo alcance e dados partilhados. Isto significa que a moto passa a "saber" que o condutor está prestes a entrar demasiado rápido numa curva ou que há baixa aderência mais à frente, e reage antes do erro acontecer.

Depois temos a conectividade V2X e a inteligência artificial. Ao contrário dos carros, ninguém quer motos autónomas, nem faz sentido, mas coisas como deteção inteligente de riscos (trajetória de veículos, comportamento errático, obstáculos pequenos impossíveis de ver a alta velocidade), manutenção preditiva real ou aprendizagem do estilo do condutor fazem todo o sentido.

A KTM, BMW e Yamaha participam em projetos europeus de Vehicle-to-Everything (V2X) específicos para motos. O objetivo é alertar o condutor de um carro que há uma moto no ângulo morto, comunicar travagens de emergência em tempo real e reduzir colisões frontais e laterais, o tipo de acidente mais mortal para motociclistas. E tendo em conta os números mais recentes...

Estamos "psicologicamente" preparados para isto?

Muitos motociclistas continuam a ver eletrónica como "ruído" que tira pureza à condução. Mas a evolução não dá tréguas: teremos motos mais assistidas, mais conectadas e mais inteligentes. O desafio é encontrar o ponto de equilíbrio que permita integrar tecnologia avançada sem perder aquilo que torna o andar de moto uma experiência humana, visceral e livre.

O que acham disto? //

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.