

KAWASAKI VERSYS 1100 SE



CONTRAPONTO



APRILIA 457 RS / 457 TUONO

» **TESTE**

ITALJET DRAGSTER 700 TWIN

» **ENTREVISTA**

LUCA MARTIN CEO DA MV AGUSTA

» **NOSTALGIA**

TRIUMPH T100

» **TOM VITOÍN**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

CB
650R *E-Clutch*

HONDA
DreamTech

CONDUÇÃO DE NÍVEL SUPERIOR



MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

AGORA POR APENAS 8.660€

COM A OFERTA DO HONDA PLUS

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

HONDA PLUS



EXTENSÃO DE GARANTIA
3 + 3 ANOS



HONDA MAPIT
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO
GPRS



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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Venha o próximo!

Foi mais um ano a andar de moto! Um ano com muitas estradas, muitos quilómetros, muitas curvas, motos e viagens. Foram muitas horas de calor, outras tantas de frio, algumas de chuva, e incomparavelmente mais horas de prazer, adrenalina e convívio.

Mas também foram muitas horas de edição de fotos e vídeos, muitas páginas para ler e muitos textos para escrever. Tudo isto para chegar até si com a melhor qualidade, o máximo rigor e, sobretudo, grande respeito pelo seu tempo. Claro está que foi o trabalho de uma equipa incansável,

em conjunto com colaboradores e com os representantes das marcas. Um trabalho que dedicamos a todos aqueles que vivem o mundo das motos apaixonadamente, e que possa (porque não?) servir de inspiração para que muitos outros o possam descobrir e também desfrutar.

Esperamos que o ano, que agora está a terminar, seja um bom presságio para o que agora lhe vai suceder. Por isso, em nome de toda a equipa, faço votos de que, para si também, 2026 seja um excelente ano a andar de moto! //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

24 BRABUS 1400 R SIGNATURE EDITION

TESTE

32 KAWASAKI VERSYS 1100SE GRAND TOURER

40 APRILIA RS 457 E TUONO 457

48 ITALJET DRAGSTER 700 TWIN

ENTREVISTA

88 LUCA MARTIN CEO DA MV AGUSTA

NOSTALGIA

100 TRIUMPH T100

DESPORTO

106 SPORTNEWS

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: VENHA O PRÓXIMO!

30 ADELINA GRAÇA: PORQUE, AFINAL, PARA O ANO... É QUE É

86 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVE O SINAL DE STOP?

108 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

110 SUSANA ESTEVES: E SE UM DIA DEIXÁSSEMOS DE ANDAR DE MOTO?



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 carácter desportivo, enquanto as características irrepreensíveis, como a suspensão desportiva e o Riding Assistant, elevam as prestações e o conforto a um novo nível. Seja numa via secundária ou numa estrada de serra sinuosa, esta Roadster dinâmica reforça o teu estilo de vida. #NeverStopChallenging

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

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

*A tua vida é uma viagem.



Indian Motorcycle estabelece parceria com a Vance & Hines Motorsports

A VANCE & HINES VAI LIDERAR O PROGRAMA DE CORRIDAS DE FÁBRICA DA CENTENÁRIA INDIAN MOTORCYCLE NA SÉRIE KING OF THE BAGGERS DA MOTOAMERICA 2026.

A PARCERIA entre as duas companhias começa com a equipa de corrida oficial King of the Baggers da MotoAmerica de 2026 e com pilotos de topo. O campeão de 2024 Troy Herfoss, o campeão de 2023 Hayden Gillim e a estrela em ascensão Rocco Landers, todos a pilotar as novas motos de corrida Indian Challenger construídas pela Vance & Hines.

A equipa de corridas de fábrica Indian Motorcycle-Vance & Hines começa 2026 com um objetivo concreto: dominar a série King of the Baggers de 2026! No coração da equipa de corridas de fábrica encontra-se uma nova Indian Challenger, modificada pela Vance & Hines, equipada com o motor Indian Motorcycle PowerPlus.

Assim, vão ter a bagger de desempenho mais premiada de sempre e uma equipa de pilotos acima da média, tudo para escrever o próximo capítulo da história das corridas americanas, começando com a corrida de abertura da temporada no Daytona International Speedway, nos dias 5 a 7 de março de 2026.

Mike Kennedy, Indian Motorcycle CEO, refere sobre esta parceria:

A Indian Motorcycle está a entrar numa nova era na sua jornada histórica em 2026, e o primeiro local onde

planeamos demonstrá-lo é na pista de corridas. Esta parceria é uma recordação do que significa o desempenho americano quando se recusa a recuar.

Como fornecedor líder de peças de performance aftermarket para V-Twin, com quase 50 anos de inovação e sucesso em corridas, a Vance & Hines é a parceira ideal para conduzir a próxima era das corridas da Indian Motorcycle e estamos entusiasmados por começarmos.

Já Terry Vance, Co-Fundador e Proprietário da Vance & Hines Motorsport destaca:

A Indian Motorcycle é lendária. Uma marca construída através das corridas e, na última década, tem sido uma concorrente feroz que nos tem levado a inovar tanto dentro como fora das pistas.

Diretamente de série, a Indian Challenger, com o seu motor PowerPlus refrigerado a líquido, oferece uma máquina de alto desempenho e fiável, capaz de vencer sempre que se alinha na grelha.

Tendo testemunhado as suas capacidades desde o início desta categoria, estamos entusiasmados por continuar o desenvolvimento desta plataforma dinâmica em parceria com a Indian Motorcycle, enquanto nos esforçamos para conquistar outro campeonato MotoAmerica King of the Baggers em 2026. //

QJMOTOR

SRT 600 SX

5.990€*

SEM LIMITES,
JUST RIDE

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

+ OFERTA DO KIT DE 3 MALAS "ONE KEY"

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matrícula, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Campanha de oferta do Kit de 3 Malas até 31/01/2026.





Bajaj estreia-se em Portugal e abre loja em Lisboa

O MAIOR EXPORTADOR MUNDIAL DE MOTOS ABRIU A SUA PRIMEIRA FLAGSHIP STORE NA AVENIDA DE BERNA E APRESENTA TRÊS MODELOS PARA CONQUISTAR OS MOTOCICLISTAS PORTUGUESES.

A MARCA indiana Bajaj deu um passo histórico na sua expansão internacional ao inaugurar, em Lisboa, a sua primeira loja oficial em Portugal. Situada na Avenida de Berna, a nova flagship store marca a entrada da empresa num mercado onde promete afirmar-se pela fiabilidade, versatilidade e preços competitivos.

Com presença em mais de 100 países e mais de 75 anos de experiência, a Bajaj chega ao país com o apoio do Grupo UMA, parceiro estratégico com longa tradição na distribuição de veículos motorizados na Europa e América Latina. O plano passa por consolidar a operação em Lisboa e avançar para o Porto e outras cidades-chave, criando uma rede sólida de serviços e assistência pós-venda.

Na inauguração, a marca apresentou três modelos que refletem a sua aposta em diferentes perfis de utilizadores:

- Pulsar NS125 - naked urbana, prática e ágil, disponível para quem possui carta B ou A1;

- Pulsar NS400Z - desportiva urbana com estilo irreverente e equipamento moderno;

- Dominar 400 - moto touring versátil, ideal para a cidade e pequenas viagens.

Os preços de venda ao público começam nos 2.599 euros para a NS125, 4.349 euros para a Dominar 400 e 4.649 euros para a NS400Z, todos com garantia comercial de cinco anos.

Segundo Vasco Ferreira, diretor de vendas da Bajaj em Portugal, "Lisboa é apenas o início de uma rede que queremos expandir para todo o país, oferecendo motos acessíveis e apoiadas por uma marca global". Johannes Woehrle, CEO do Grupo UMA na Europa, reforça: "Queremos crescer de forma sustentável em Portugal, com uma gama honesta, preços competitivos e uma experiência de marca consistente".

Com esta chegada, a Bajaj posiciona-se para disputar espaço num mercado cada vez mais atento à relação qualidade-preço e à fiabilidade das duas rodas. //

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



GSX-8T

GSX-8TT



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Conselho da Europa deixa cair a obrigatoriedade das Inspeções Periódicas às Motos na União Europeia

ESSA DECISÃO FOI COMUNICADA POR THOMAS DANIELSEN, MINISTRO DOS TRANSPORTES DA DINAMARCA, PAÍS QUE NESSE MOMENTO TEM A PRESIDÊNCIA ROTATIVA DA UNIÃO EUROPEIA.

NESTA já longa novela, cheia de avanços e de recuos, a decisão do Conselho da Europa, proferida por Thomas Danielsen, é histórica e vem dar razão a todas e a todos os que sempre se opuseram às IPOM – Inspeções Periódicas Obrigatórias para Motociclos.

O próprio afirmou:

Fico satisfeito por termos alcançado um resultado positivo e por termos agora uma abordagem geral sobre ambas as propostas do pacote. Com este acordo, estamos a garantir uma modernização das regras para a inspeção e teste periódico nas estradas e o registo de dados de veículos, enquanto minimizamos a carga administrativa.

Em causa estavam duas propostas focadas na atualização de três diretivas: uma sobre a inspeção periódica de veículos automóveis, uma sobre inspeções rodoviárias a veículos comerciais e outra sobre documentos de registo de veículos.

Em termos práticos, a posição do Conselho quanto às inspeções técnicas no âmbito dos testes e as frequências mínimas são mantidos como atualmente. Isso significa que a proposta de mudar para testes

anuais em vez de bienais após 10 anos não é seguida. Mais importante ainda, confirma a exceção atual de excluir motociclos do âmbito dos testes.

Dito de forma mais simples, a proposta de obrigatoriedade das IPOM não vai avançar em toda a EU, o que não invalida que vários Estados Membros as continuem a aplicar.

Faltam agora as negociações do Conselho com o Parlamento Europeu, mas pelo menos por agora não vamos ter IPOM, algo pelo que se têm batido muitos motociclistas e organizações, como o GAM (Grupo de Ação Motociclista), a FMP (Federação de Motociclismo de Portugal), a FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations) ou a FIM (Federação Internacional de Motociclismo).

Aliás, o Secretário-Geral da FEMA, Wim Taal, disse a respeito desta decisão do Conselho Europeu:

Os motociclistas cuidam das suas motos porque sabem que as suas vidas dependem disso. Os estudos mostram que educação, infraestruturas e sensibilização dos condutores têm um impacto muito maior na segurança do que inspeções obrigatórias aos motociclos. //



THE LUXURY OF FREEDOM*

* O LUXO DA LIBERDADE



AK 550 Premium



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

PRVP ~~11.930€~~
10.990€

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

AK 550 PREMIUM - ELEGÂNCIA E PERFORMANCE!

Importador **Multimoto**

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

Recomendamos Lubrificantes **moeve**



Ducati Scrambler leva dupla italiana a recorde mundial de resistência em terra batida

SILVIO SABBA E VALERIO BONI PERCORRERAM MAIS DE 1.462 QUILÓMETROS EM 24 HORAS, ESTABELECEANDO UM NOVO MARCO NO GUINNESS WORLD RECORDS.

ATENUTA ROVERBELLA, nos arredores de Milão, foi palco de uma façanha inédita. Os italianos Silvio Sabba e Valerio Boni inscreveram os seus nomes na história ao completar 1.158 voltas num circuito de terra compacta, acumulando um total de 1.462,114 km em apenas 24 horas, montados numa Ducati Scrambler de produção.

O feito, realizado de forma independente e seguindo as normas do Guinness World Records, aguarda ainda validação oficial. O anterior objetivo, fixado em cerca de 650 km, foi ultrapassado logo após a meia-noite, com a dupla a terminar a jornada com mais do dobro

da distância prevista.

Durante o desafio, os pilotos enfrentaram contratempos como dois furos, uma paragem obrigatória de 15 minutos e a substituição da roda traseira. Ainda assim, conseguiram manter o ritmo e, na fase final, reduziram a velocidade apenas para garantir a conclusão segura da prova.

Este recorde reforça a imagem da Ducati Scrambler como uma moto versátil e resistente, capaz de enfrentar condições exigentes e de se destacar em cenários de endurance. //



Porque te portaste bem este ano.



Condições muito especiais
em toda a **gama V2 da Ducati.**

*Esta oferta aplica-se a Panigale V2, Streetfighter V2 e Multistrada V2. Oferta válida até 31/12/2025. Consulta as condições em ducati.pt.



BMW Portugal escolhe Lino Braz para liderar a BMW Motorrad

A BMW PORTUGAL ANUNCIOU A NOMEAÇÃO DE LINO BRAZ COMO SENIOR MANAGER DA BMW MOTORRAD, CARGO QUE O GESTOR VAI ASSUMIR A PARTIR DE 1 DE JANEIRO DE 2026, REFORÇANDO A APOSTA DA MARCA NUM PERFIL COM PROFUNDO CONHECIMENTO TÉCNICO E DUAS DÉCADAS DE EXPERIÊNCIA DENTRO DA ORGANIZAÇÃO.

A **BMW** Portugal revelou que Lino Braz vai ser o novo Senior Manager da BMW Motorrad no mercado nacional, assumindo funções no início de 2026. A escolha recai sobre um profissional com um percurso de 20 anos dentro da empresa, marcado pela proximidade à rede, pela visão estratégica do negócio e por um forte vínculo ao universo das duas rodas.

Engenheiro mecânico e ligado ao setor automóvel desde 1996, Lino Braz integrou a BMW Portugal aquando do arranque da operação nacional, em 2004. Começou por desempenhar funções na área técnica do pós-venda, entre 2004 e 2008, transitando depois para Area Manager de pós-venda, cargo que ocupou durante 15 anos. Em 2023, assumiu novas responsabi-

lidades na área de Corporate After Sales, contribuindo para o desenvolvimento e execução das estratégias nacionais da marca.

Reconhecido pela experiência operacional, pela capacidade de gestão e pela paixão por motos, Lino Braz passa agora a liderar a divisão BMW Motorrad em Portugal. O novo responsável terá como missão reforçar a posição da marca no mercado, estreitar relações com clientes e parceiros e aprofundar a ligação da BMW à comunidade motociclística.

Com esta nomeação, a BMW Motorrad sublinha a continuidade de uma estratégia assente em talento interno e numa visão integrada do negócio num setor em rápida evolução. //

mytos[®] **mytos**
MOTORCYCLES



1749^{*}€

NEO
CAPACETE GRÁTIS!

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

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



MYTOS.Motorcycles



mytosmotorcycles



Imposto Único de Circulação (IUC): vai ficar tudo igual em 2026

TEM SIDO UMA MATÉRIA NADA PACÍFICA, NOMEADAMENTE NO QUE ÀS DATAS DE PAGAMENTO DIZ RESPEITO, MAS AGORA O GOVERNO, EM CONSELHO DE MINISTROS, VEIO DIZER QUE FICA TUDO NA MESMA E AS ALTERAÇÕES SÓ VÃO OCORRER EM 2027.

O IMPOSTO Único de Circulação, ou simplesmente IUC, era tradicionalmente pago no mês da matrícula da viatura, sendo que no caso dos motociclos todos os matriculados até 1991 estavam isentos, bem como os de cilindrada até 350 cc. Para 2026 estava previsto que a data de pagamento passasse a ser em fevereiro e as restantes regras se mantivessem.

Com vários avanços e recuos e fruto de muita contestação, eis que a decisão é que em 2026 tudo fique igual, sendo que só em 2027, se não houver novas alterações, o IUC passe a ser pago no mês de abril para todos os veículos, independentemente do mês da matrícula.

Como referiu Leitão Amaro, Ministro da Presidência, trata-se de uniformizar o calendário fiscal, ou seja: A ideia é que este pagamento deixe de ser feito no mês da matrícula e passe a ter um mês certo, como acontece com a maioria dos outros impostos. Assim, partir de 1 de janeiro de 2027, o pagamento do IUC será durante o mês de abril, com possibilidade de pagamento fracionado, algo muito útil nomeadamente para quem tem vários veículos:

Até 100 €: pagamento único em abril

De 100 € a 500 €: duas prestações (abril e outubro)

Acima de 500 €: três prestações (abril, julho e outubro)

No caso concreto dos motociclos, tem havido especial contestação ao modelo em vigor, nomeadamente por parte do GAM – Grupo de Ação Motociclista. Em 2024, o Governo PSD até apresentou um “pacotão” que continha várias propostas que diziam diretamente respeito a quem anda de moto, mas de lá para cá o assunto deixou de estar na ordem do dia.

Por último, relativamente aos valores a pagar em 2026, de acordo com a informação conhecida não

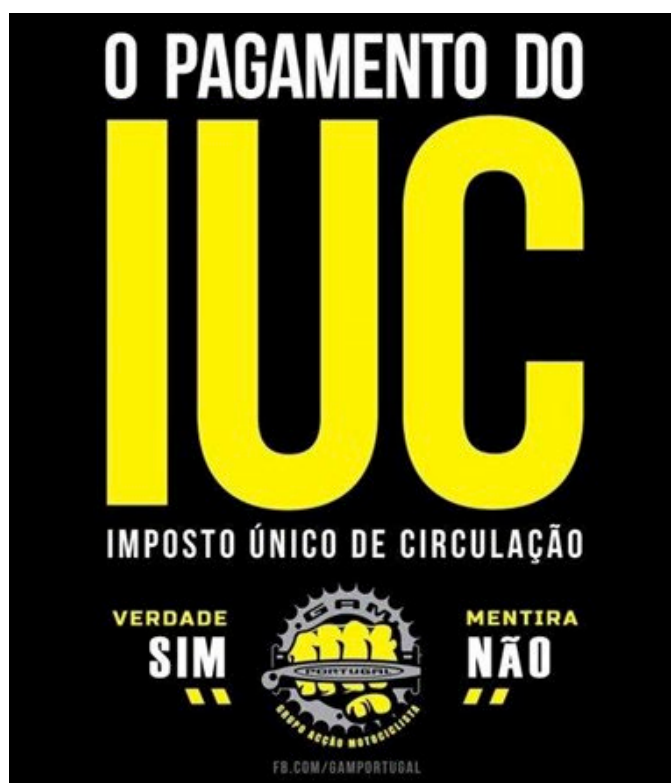


Tabela IUC motociclos e similares aplicável no ano 2026
impostosobreveiculos.info

Cilindrada (cm3)	Matrícula de 1997 a 2026	Matrícula de 1992 a 1996
Até 119	Isento	Isento
120 a 250	Isento 6,19€	Isento
251 a 350	Isento 8,76€	Isento 6,19€
351 a 500	21,18€	12,53€
501 a 750	63,62€	37,47€
Mais de 750	138,15€	67,76€

há qualquer alteração nas tabelas. Por exemplo, um motociclo com mais de 750 cc e matrícula igual ou posterior a 1997, pagou em 2025 um total de 138,65€ e em 2026 vai pagar exatamente o mesmo. //

CAISMOTOR

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



STARK

VARG MX 1.2

A revolução elétrica chegou
à Caismotor!



» Galeria de fotos aqui

FIM inaugura Museu das Motos de Corrida em Mies

A FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO ABRIU OFICIALMENTE O RACING MOTORCYCLE MUSEUM, TRANSFORMANDO A ANTIGA SEDE EM MIES, NA SUIÇA, NUM ESPAÇO DEDICADO À HISTÓRIA E AOS CAMPEÕES DA MODALIDADE.

A **CERIMÓNIA** de inauguração do novo Museu das Motos de Corrida (RMM) reuniu dirigentes da FIM, autoridades locais e regionais, campeões mundiais de 2025 e figuras lendárias do motociclismo.

O corte da fita foi acompanhado pela presidente do Conselho de Estado de Vaud, Christelle Luisier Brodard, pelo presidente da FIM, Jorge Viegas, e pelo presidente da Câmara de Mies, Pierre-Alain Schmidt, entre outros convidados.

O espaço, instalado na antiga sede da FIM, pretende ser uma montra permanente da evolução do motociclismo de competição, desde os primórdios até à atualidade.

O museu integra ainda o novo Hall of Fame da FIM, que recebeu como primeiros homenageados nomes históricos como Giacomo Agostini, Harry Everts, Sammy Miller e Carmelo Ezpeleta. Cada um foi distinguido com um relógio e deixou a sua marca de mão numa peça simbólica que ficará exposta no jardim do museu.

Entre os destaques da coleção estão motos icónicas como a AJS Porcupine de Leslie Graham, vencedora do primeiro Mundial de Velocidade em 1949, a Honda RC166 de Mike Hailwood, a Yamaha YZR-M1 de Valentino Rossi ou a Kawasaki Ninja ZX-10R de Jonathan Rea. Juntam-se ainda modelos mais recentes, como a Honda RC213V de Marc Márquez ou a GASGAS EC350F de Andrea Verona, lado a lado com as máquinas dos campeões de 2025, incluindo Toprak Razgatlioglu, Toni Bou e Romain Febvre.

O presidente da FIM, Jorge Viegas, sublinhou que o museu é "um recurso histórico e educativo de classe mundial" e que permitirá às futuras gerações compreender a paixão e o progresso técnico da modalidade. Já Christelle Luisier Brodard destacou o impacto cultural e turístico do projeto para o Cantão de Vaud, enquanto Pierre-Alain Schmidt salientou o orgulho da comunidade de Mies em acolher um espaço que reforça a ligação da região ao desporto motorizado. //

PRIORITY FOR PROTECTION



TOUR-X5

SETTING THE STANDARD FOR MOTORCYCLE RIDER PROTECTION

ENHANCED IMPACT MANAGEMENT.

With a stronger, rounder, and smoother design, our helmets ensure optimal impact absorption. The Value of Arai is, and always will be, to protect what is priceless.

DISCOVERY COLLECTION

ADVENTURE

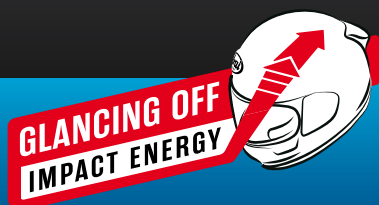


MULTI-PURPOSE

OFF-ROAD

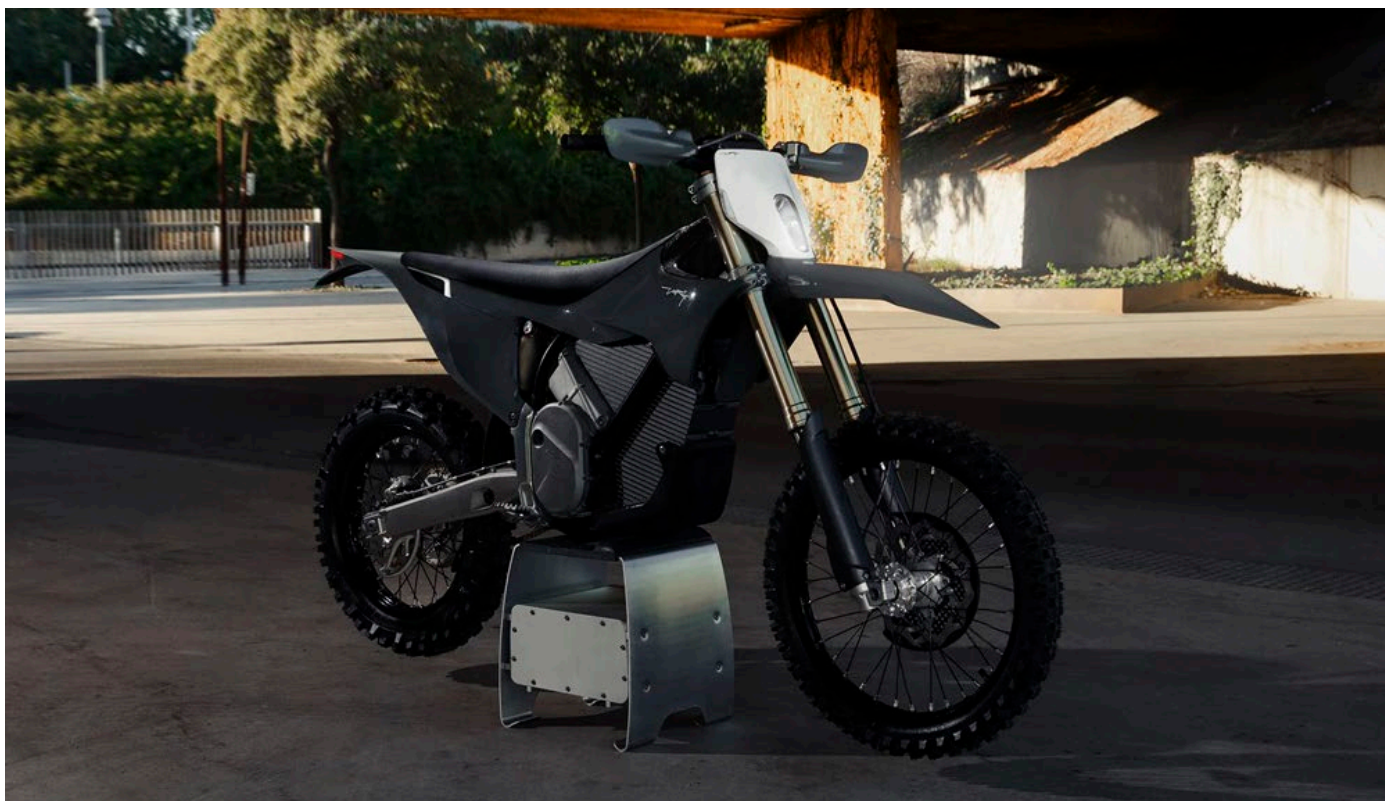


ON-ROAD



ARAI.COM |

DESCUBRA-O-EM myBihr.com



Stark Future prepara ofensiva nas motos elétricas de estrada

A MARCA ESPANHOLA, COM RAÍZES SUECAS, QUER CONQUISTAR O MERCADO DAS DUAS RODAS COM UMA NOVA GERAÇÃO DE MODELOS ELÉTRICOS QUE PROMETE SUPERAR RIVAIS A BATERIA E ATÉ OS MOTORES DE COMBUSTÃO.

A **STARK FUTURE**, que já se destacou no segmento off-road com os modelos Varg MX0 e EX Enduro, prepara agora a entrada no competitivo mercado das motos de estrada. A empresa, sediada em Espanha e liderada por Anton Wass, tornou-se lucrativa neste ano de 2025, num contexto em que muitas marcas de veículos elétricos continuam a enfrentar dificuldades.

O primeiro passo será uma supermoto homologada para estrada, baseada na Varg, com cerca de 80 cv de potência e uma bateria de 7,2 kWh, mantendo o peso próximo dos 120 kg da versão EX.

Entre os próximos lançamentos está a Älg, uma moto de aventura que pretende competir diretamente com modelos consagrados como a Suzuki V-Strom 800, a BMW F800GS e a Honda Transalp. Wass promete "50% mais potência com menos peso, carregamentos tão rápidos como beber um café e autonomia sufi-

ciente para rivalizar com os motores de combustão". O objetivo declarado em nota enviada à imprensa internacional é ousado: tornar-se a moto de aventura mais vendida do mundo.

A gama também vai incluir a Lo, um modelo desportivo com estética café racer, que partilha a mesma plataforma da Älg. Mais tarde, a Stark Future planeia atacar o mercado asiático com versões mais pequenas e acessíveis, entre os 100 cc e os 500 cc, além de diversificar para segmentos de lazer com uma freeride, uma moto infantil equivalente a 85 cc e até um ATV.

Com esta aposta, a Stark Future posiciona-se como uma das principais disruptoras no setor das motos elétricas, prometendo desempenho, rapidez de carregamento e autonomia capazes de desafiar os motores tradicionais.

Encontra mais informação no site oficial da Stark Future. //

MOTO GUZZI

V7

DESCONTO DIRETO DE 800€ + OFERTA 1ª REVISÃO




MOTO GUZZI®



Conhecidas as datas para os três Portugal de Lés-a-Lés 2026

A COMISSÃO DE MOTOTURISMO DA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL (FMP) ACABA DE REVELAR AS DATAS PARA OS TRÊS EVENTOS PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS 2026, PELO QUE É MELHOR ANOTAR JÁ NA SUA AGENDA.

DE ENTRE o vasto leque de atividades ligadas ao motociclismo turístico o Portugal de Lés-a-Lés é verdadeiramente especial. Começou por ser apenas on-road, depois também off-road e este ano, pela primeira vez, também o Classic. Assim, conhecer as datas para 2026 permite já aos potenciais participantes organizarem os seus calendários pessoais.

De 30 de abril e 3 de maio, terá lugar o 2º Portugal de Lés-a-Lés Classic, que cumprirá três etapas com extensão sempre abaixo dos 200 km. O percurso, depois da edição inaugural por terras nortenhas, de Bragança a Lamego, com passagem por Chaves e Famalicão, irá agora para as estradas do Centro de Portugal, que vão acolher o pelotão de motos com mais de 30 anos, onde não faltam verdadeiras joias sobre rodas.

A 10 de junho, Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, juntam-se os mototuristas

em Faro para dar início ao 28.º Portugal de Lés-a-Lés. Levará mais de 2000 motos até ao norte do País, ao longo de três etapas que, como sempre, prometem grande intensidade turística. Paisagens deslumbrantes, rica gastronomia, gentes acolhedoras, histórico património de aldeias, vilas e cidades...

Por fim, o 11.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road que, de 1 a 4 de outubro, atravessará o mapa continental, como habitualmente de Norte para Sul, congregando as maiores dificuldades serranas no primeiro dia quando o corpo ainda está fresco. Como nas edições anteriores, grande parte do percurso será realizado fora do alcatrão.

Da reunião realizada na Covilhã foi ainda ratificada a data do Dia do Motociclista de 2026, 12 de abril, tendo como palco a cidade de Espinho, além do calendário de Moto-Ralis e das Concentrações realizadas sob a égide da FMP, que divulgaremos oportunamente. //

Honda lança configurador online para personalizar motos ao detalhe

A MARCA JAPONESA DISPONIBILIZA UMA NOVA FERRAMENTA DIGITAL QUE PERMITE AOS CLIENTES CRIAR A SUA MOTO IDEAL, COM VISUALIZAÇÃO A 360° E ACESSÓRIOS MONTADOS EM TEMPO REAL.

A **HONDA** reforça a aposta na experiência digital com o lançamento de um novo configurador de acessórios no seu website oficial. A plataforma permite aos motociclistas explorar toda a gama da marca e personalizar cada modelo de acordo com o seu gosto, desde a escolha das cores até à aplicação de packs completos de acessórios.

A interface apresenta uma visualização a 360° e cenários diferenciados, permitindo imaginar a moto em ambientes variados. Os acessórios selecionados surgem imediatamente aplicados ao modelo, acom-

panhados da indicação do preço, oferecendo uma experiência realista e transparente.

Os utilizadores podem optar por configurar a moto com packs pré-definidos ou escolher cada acessório individualmente, criando uma versão totalmente personalizada. No final, é possível guardar a configuração em PDF ou agendar um test drive diretamente através da plataforma.

Com esta novidade, a Honda pretende dar mais flexibilidade e controlo aos clientes, garantindo uma apresentação detalhada dos acessórios e uma visualização fiel do produto final. //



Senhora DA ESCURIDÃO

Já nos habituámos a que a Brabus, também nas motos, nos presenteie com propostas que são verdadeiras joias, ao alcance de muito poucos e esta 1400 R Signature Edition, desenvolvida em parceria com a KTM, é tudo isso, sendo que vão existir apenas 100 exemplares no mundo inteiro!



» [Galeria de fotos aqui](#)



A Brabus 1400 R Signature Edition é uma Hyper Naked que tem por base a plataforma da KTM 1390 Super Duke R EVO, mas levada ao extremo em termos de luxo, pureza de linhas, redução de peso... tudo para construir uma moto que tem um objetivo preciso: estabelecer um novo padrão nas motos naked de performances avassaladoras e visual muito marcante.

Para que se tenha mais uma noção das suas reais capacidades, basta ver os seus números mais relevantes: são 190 cv de potência com um binário de 145 Nm extraídos do bicilíndrico em V a 75°, com 1350 cc, capazes de uma velocidade de ponta de 270 km/h. Para apimentar ainda mais a receita, a 1400 R cumpre os tradicionais 0 aos 100 km/h em apenas 3,2 segundos e tem um peso em ordem de marcha de apenas 212 kg.

Porém, há muitos outros aspetos que fazem desta Brabus um verdadeiro delírio e um convite a rumar para o lado negro, sendo que o facto de não ter lugar para passageiro reforça isso mesmo. Como diria a sinistra personagem da Guerra das Estrelas Darth Vader: Come, join the Dark Side!

ALGUNS DETALHES DESTA OBRA-PRIMA

Podemos começar logo pelo “Midnight Veil”, ou seja, o estilo característico da Brabus, na sua forma mais refinada e marcante. Um preto profundo e extravagante, com ligeiras nuances em azul, como »





que a capturar a intensidade silenciosa e a beleza do espaço intergalático.

Esta tonalidade foi escolhida para realçar os contornos arrojados da moto, criando um jogo dinâmico de luz e sombra, tudo conjugado com várias peças maquinadas, muita fibra de carbono de alta qualidade e realçando as superfícies polidas das jantes Monoblock II EVO “Platinum Edition” de três raios e de 17 polegadas. A jante traseira, assente num monobraço é ainda mais impactante, tal como o pneu que a envolve, de medida 200/55 ZR 17.

Há muitos outros motivos de destaque, sendo que a sonoridade não passa despercebida. A sinfonia que deve libertar das duas saídas de escape, negras e em posição elevada, será música para os ouvidos, tal como o som da admissão, potenciado por um sistema de ram-air, que melhora ainda mais a resposta do motor.

Naturalmente que uma fera destas necessita de ser controlada. Existem cinco modos de condução distintos. O Street é o mais adequado para o dia-a-dia. O Rain para piso molhado e pouco aderente. O Sport já é um modo mais agressivo e com menos eletrónica a intervir. Já os modos Performance e Track libertam por completo a fera e permitem configurações recomendáveis apenas em circuito e para pilotos com competências acima da média.

Naturalmente que a componente aerodinâmica não foi esquecida, mesmo sendo uma naked, tem vários apêndices específicos para um melhor

VERSYS 650

NÃO DEIXES NADA PARA TRÁS



Kawasaki

Oferta Pack Travel Shad

PRVP DESDE

8.870€



Malas laterais Shad
SH38X Carbon
(inclui suportes)



Encosto para
passageiro duplo



Topcase Shad
SH58X Carbon
(inclui suporte)

Oferta de pack no valor de 1.085€

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

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



comportamento. Outro destaque vai para o sistema de travagem Brembo Hypure que costumamos encontrar em motos de competição, tudo complementado por dois discos ondulados de 320 mm na frente e um traseiro de 240 mm, para garantir travagens eficazes e seguras.

Suspensões semi-ativas WP Apex, multiajustáveis e com o Pacote Suspension Pro, ecrã TFT de grandes dimensões, quickshifter bidirecional, amortecedor de direção, cornering ABS e supermoto ABS são mais alguns dos seus elementos de destaque. O mesmo vale para a assinatura luminosa, dominada por luzes diurnas ousadas e dois LED centrais, perfeitos para rasgar a noite mais escura.

Se a sua conta bancária lhe permitir esta ousadia, e ainda for a tempo, saiba que na Alemanha o preço previsto é de 49.900 Euros, sem alguns extras exclusivos Brabus. Ainda assim na compra, recebe alguns mimos, caso de uma capa para a moto, um tapete para a mesma, um porta-chaves em fibra de carbono ou ainda um emblema de

Pena o preço e a exclusividade, mas as obras de arte são assim mesmo! //



Montana XR5 510

~~5.999€~~

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

(660€, do seu PVP oficial de 1.320€) até 31/01/2026.



Motor Bicilíndrico de 498 cc com 47 CV

Painel de Instrumentos TFT de 5" com conectividade mirroring

ABS desconectável em 3 modos

Modos de condução (Sport / Safe)

Suspensões KYB

Travões Nissin

Jantes de raios cruzados Akront

Pneus Metzeler Tourance Tubeless

Iluminação Full LED

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

Cores ● Azul ● Vermelho ● Preto ● Branco



VER VÍDEO MONTANA XR5 510

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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

*Consulte as respetivas condições comerciais no nosso website.



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Porque, afinal, para o ano... é que é

Cada fim de ano traz consigo o silêncio em que o tempo parece abrandar. É como se fechássemos um livro, sabendo que ainda vamos voltar a ele. Ficam as aventuras vividas, guardadas na memória com carinho, e ficam também aquelas que nunca chegaram a acontecer — sonhos adiados, ideias deixadas, promessas feitas a nós próprios.

É nessa altura que olho para as minhas máquinas de outra forma. Não são apenas motos com marcas do uso; são mapas de tudo o que aconteceu. Cada risco conta uma história, cada avaria lembra um imprevisto, cada regresso são quilómetros somados àquilo que somos. Houve dias fáceis e dias difíceis, e ambos deixaram marcas que agora reconheço com uma certa ternura.

À mesa, entre pratos quentes e copos meio cheios, trocam-se prendas e memórias. As histórias repetem-se, como sempre, mas ninguém se importa. Pelo contrário: ganham novas cores, arrancam gargalhadas, até daquele tio mais sisudo, que acaba por ceder. Entre um par de luvas novas e umas meias quentes, já sei que tudo encontrará o seu lugar — dentro das botas velhas, gastas por tantas viagens, mas ainda fiéis.

Renova-se, quase sem darmos por isso, a esperança. Surge nos inevitáveis “para o ano é que é”, ditos com um sorriso cúmplice, como quem sabe que a vida nem sempre cumpre o plano, mas continua a valer a pena tentar.

E é na passagem de ano que o mundo se torna pequeno. O telefone toca e, do outro lado do mundo, alguém já entrou no Ano Novo. No meio da neve, chegam histórias de aventuras passadas e planos por fazer. E, sem esforço, regressam memórias antigas: as Palinkas partilhadas na fronteira da Ucrânia, o churrasco improvisado numa aldeia perto de Cracóvia, a bomba de gasolina presa à pressa com abraçadeiras que, surpreendentemente, ainda resistem.

O mundo continua a rodar e, com ele, ao telefone as vozes de quem encontrámos pelo caminho. Lembro-me dos franceses no Sahara, que nos mostraram que o off-road também pode ser elegante, mesmo quando tudo à volta é poeira e horizonte.

Quando chega a nossa vez, aqui neste canto da Europa, ligo para Marrocos. Do outro lado estão amigos, histórias de deserto, gestos simples de quem ajuda sem pedir nada em troca e o cheiro imaginado dos tagines. E, inevitavelmente, alguém puxa daquela história antiga: o dia em que me armei em Daniel Sanders e me espalhei logo a seguir. Rimo-nos como se fosse a primeira vez. Talvez porque, no fundo, rir também seja uma forma de regressar a casa.

E assim termina mais um ano. Não com grandes promessas, mas com a certeza tranquila de que ainda há caminhos por percorrer.

Porque, afinal, para o ano... é que é. //

Lambretta

GET REAL @ GO REAL



Lambretta

G350 SERIES II

A nova **G350 Series II** recupera a essência clássica da **Lambretta**. Uma ponte entre o passado e o futuro. Fusão icónica de potência e design clássico italiano. A scooter clássica mais potente. A cor que desperta memórias.



Lambretta
Portugal



lambretta.pt

CONHECE A NOSSA GAMA EM : WWW.LAMBRETTASCOOTERS.PT

ADRENALINA Express



KAWASAKI VERSYS 1100SE GRAND TOURER

Uma das melhores motos de viagem da actualidade, sobretudo para quem pretende levar passageiro e muita bagagem, ficou ainda mais apetecível. Fomos testá-la e confirmar que o seu desempenho ainda ficou mais refinado.

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

Desde 2012, com o primeiro modelo de 1000cc, que as Kawasaki Versys de alta cilindrada têm recorrentemente sido minhas companheiras de viagem. A primeira versão, que nada devia à beleza, era uma excelente moto para grandes tiradas e o seu motor, derivado do da Z1000, ainda que ligeiramente “acalmado”, reclamava (à data) uma potência muito interessante de 118cv às 9,000rpm, a partir de um binário que atingia os 102 Nm às 7.700rpm.

Era, à época, a primeira moto a provar que um motor tetracilíndrico, podia cumprir os requisitos necessários de uma moto de aventura, mas era necessário ser-se condescendente com o conceito de “aventura”, já que a própria Kawasaki declarava que esta não era uma moto de “off-road”. O lema “any roads” era bem claro, deixando patente que se tratava de uma Crossover, capaz de enfrentar maus caminhos, mas sem fazer concessões no comportamento dinâmico em asfalto.

Com um pacote eletrónico muito interessante, era uma moto que, apesar de algumas imperfeições,

sobretudo notadas ao nível das vibrações do motor a alta rotação e do comportamento da forquilha a alta velocidade, satisfazia os viajantes pela sua ergonomia, agilidade, polivalência, elevada capacidade de carga e relativamente baixo consumo, desde que não se exigisse que o motor mostrasse todas as suas capacidades.

Em 2014, surgiu uma nova versão, melhorada sobretudo na estética, que pude testar na sua apresentação internacional à imprensa, no espetacular cenário da Sicília. Em termos tecnológicos a única diferença era a incorporação de uma embraiagem deslizante. Mantinha todas as competências dinâmicas, sem causar sorrisos amarelos a quem a encarasse de frente!

Em 2019 a Versys foi agraciada com uma unidade de medição de inércia de 6 eixos, da Bosch, que coordena a intervenção do ABS e do Controlo de Tracção assim como, no caso da versão SE, das “cornering lights”, luzes de berma que se vão acendendo de acordo com a inclinação, para iluminarem a zona interior das curvas. A suspensão também passou a receber informações da UMI para manter a moto estável, sem afundamento, fosse em travagem ou em aceleração. >>



» Galeria de fotos aqui





"AS AJUDAS ELECTRÓNICAS À CONDUÇÃO SÃO UMA MAIS VALIA PARA REDUZIR O CANSAÇO E MANTER NÍVEIS DE ATENÇÃO ELEVADOS"

Esta versão pude testá-la na sua apresentação aos media nacionais, que a Multimoto, importadora da Kawasaki para Portugal, realizou em Março do mesmo ano, num evento muito bem organizado que decorreu na envolvente da Serra da Estrela.

Mais tarde, voltei aos seus comandos, numa voltinha terapêutica de mais de 800 quilómetros, partindo de Lisboa, rumando a sul, para depois, atravessando os Alentejos e as Beiras, chegar a Sta. Maria da Feira.

Ainda recorro o cansaço provocado pelas elevadas temperaturas com que o mês de agosto brindou a minha jornada, e pela excessiva proteção aerodinâmica da Versys que, aliada ao escasso isolamento do calor do motor, tornaram o posto de condução num verdadeiro forno, que me obrigou a várias paragens para hidratação e reganhar o ânimo!

A versão de 2025 que aqui lhe trago, foi alvo de muita atenção. A começar pela cilindrada do motor, agora com mais 56cc, totalizando 1099cc, que lhe permite ganhar mais de 10% de potência para uns

mais interessantes 135 cv, apesar de cumprir com a norma de emissões Euro5+.

A capacidade dos cilindros foi aumentada à custa de um incremento de 3mm no curso dos pistões, numa estratégia conjugada para conseguir uma distribuição mais eficaz do binário ao longo da curva de potência. Além de uma ECU reprogramada, as came das válvulas viram a sua amplitude reduzida e os corpos de admissão são 45mm mais longos que os anteriores potenciando o aumento de binário entre as 4 mil e as 7 mil rotações. Além disso o volante do motor é mais pesado, para melhorar a suavidade, foi introduzido um novo contrapeso para diminuir a vibração, um novo radiador de óleo e um novo coletor de escape.

A Kawasaki dotou esta nova Versys com uma nova relação de caixa, alongada, e na transmissão final foi também retirado um dente à cremalheira, o que além de teoricamente aumentar a velocidade de ponta, difícil de atingir com as malas colocadas e o ecrã para brisas elevado, objetivamente também



1099 CC
135 CV
20 250 €

» Mais dados técnicos aqui





"A CAIXA DE VELOCIDADES É MUITO SUAVE E PRECISA E O QUICKSHIFTER, DISPONÍVEL A PARTIR DAS 1.500 RPM, FUNCIONA NA PERFEIÇÃO"

diminui o regime de rotação do motor em autoestrada, melhorando os consumos.

Tudo isto sem perder a quase mágica suavidade do motor e da resposta do acelerador, nem a grande elasticidade que permite andamentos a muito baixa rotação com uma resposta suave e decidida ao enrolar o punho, mesmo nas relações finais.

Pelo contrário, o seu carácter bipolar saiu reforçado, com um desempenho muito interessante a alta rotação, que contrasta ainda com a suavidade dos regimes mais baixos.

A caixa de velocidades é muito suave e precisa e o quickshifter, disponível a partir das 1.500 rpm, funciona na perfeição, sem "engasganços" nem recusas, a qualquer regime ou relação, e não desliga o cruise control quando se troca de relação de caixa. Ainda assim a manete da embraiagem é muito suave, facilitando os períodos de pára-arranca em caso de congestionamento do trânsito.

A travagem também foi alvo de atenção e o eixo traseiro exhibe agora um disco de 260mm de diâmetro.

Soma-se a toda esta tranquilidade e facilidade de condução a suspensão Skyhook, equipamento de série nas versões SE, que transmite uma sensação de quase imponderabilidade face às irregularidades da estrada. Esse é precisamente o segundo ponto polémico do conjunto.

A suspensão funciona perfeitamente para absorver as irregularidades da estrada, mas a forma como o faz, em condução traduz-se como se as rodas não existissem, antes flutuassem rente ao piso, o que dificulta encontrar os limites da aderência. Não que isso afete o ritmo de condução, mas é preciso habituarmo-nos à sensação e a confiar na eletrónica. Em curva a alta velocidade apresenta uma estabilidade quase inabalável, mesmo em piso mais degradado.

No entanto, o aspeto menos positivo continua a ser o calor emitido pelo motor. Se nas versões anteriores era quase insuportável com temperaturas ambiente acima dos 30°C, sobretudo quando se exigia do motor muito do que ele tem para dar, esta nova versão continua >>



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO



a apresentar este problema, apenas ligeiramente mitigado. No dia deste teste, com temperaturas invernais na casa dos 15°C e até alguma chuva, bastava aumentar ligeiramente o ritmo para sentir o calor a invadir todo o posto de condução, das pernas às costas. Se no norte da Europa isto pode ser uma bênção, aqui neste nosso jardim abençoado com uma meteorologia amena, mesmo no inverno, pode ser uma penitência. Por isso, o uso de equipamento próprio, nomeadamente calças com bom isolamento térmico, é muito importante. Em contrapartida, a chuva e o frio, graças à excelente proteção aerodinâmica, são praticamente um não problema!

E a Versys tem predicados muito importantes que contribuem para viagens inesquecíveis! A sua grande agilidade, o conforto que proporciona a ocupante e passageiro graças a uma ergonomia bem conseguida, com amplo espaço para ambos, e a grande capacidade de carga são, logo à partida, um grande argumento.

As ajudas electrónicas à condução são uma mais valia para reduzir o cansaço e manter níveis de atenção elevados, sobretudo quando se pretende cobrir largas distâncias em vários dias consecutivos, mais ainda quando a meteorologia não colabora.

Fatores como a iluminação de berma automática, que ajuda a reduzir o stress caso se tenha que continuar a viagem depois do pôr do sol num esforço extra para chegar ao destino, o sistema anti-afundamento da suspensão, tanto em travagem como em aceleração, que além de reduzir o desgaste físico oferece uma maior confiança e o painel de instrumentos em conjunto com App Rideology que permite comando de voz e evita distrações, permitindo manter tudo sob controlo, são aspetos importantes para tornar as longas viagens muito menos cansativas. E ainda há a considerar o depósito, com capacidade para 21 litros, que facilmente permite autonomias superiores a 250 quilómetros.

E depois o motor! O 4 cilindros em linha proporciona um quase incomparável prazer de condução, seja qual for o ritmo ou o tipo de estrada. A Versys 1100, sobretudo nesta versão SE, apesar não ser tão performante como a BMW S1000XR, tão ágil como a Suzuki GSX-S 1000GX nem como a Honda CB1000GT, tem potência de sobra e, no seu estilo muito próprio, conjuga todas as suas valências na perfeição, sendo uma verdadeira “papa-quilómetros”, capaz de grandes viagens em ritmo rápido. Como lhe chamei a certa altura, é uma verdadeira Adrenalina Express. //



Duas máquinas DOIS CORAÇÕES



APRILIA RS 457 E TUONO 457

Há motos que vão muito para além da paixão. São motos que entram na vida de cada um e a transformam, para melhor, para mais tarde recordar. É o caso destas duas Aprilia.



457 CC

47,6 CV

6 699 €

» Mais dados técnicos aqui

457 CC

47,6 CV

6 630 €

» Mais dados técnicos aqui



Desde que compraram as suas novas motos, o ritual começa sempre da mesma forma. Olhar pela janela para ver a meteorologia e vestir o equipamento a condizer. Os capacetes reluzentes na prateleira por cima das chaves, os blusões de pele pendurados por baixo, com orgulho, as luvas a condizer arrumadas numa pequena gaveta e as botas de vários estilos e para vários tipos de utilização, alinhadas logo por baixo.

Para eles, equipar-se não é apenas uma questão de segurança: é um gesto simbólico, quase

cerimonial, que marca a transição entre a rotina e a liberdade. O casal jovem vive a paixão pelas motos como quem vive uma história de amor: intensa, cúmplice, despreocupada e cheia de curvas.

Durante a semana, a vida segue o seu ritmo. Ele confia na sua Aprilia Tuono 457, uma naked polivalente que se tornou a sua companheira inseparável do quotidiano. Com o motor bicilíndrico paralelo de 457 cc, capaz de entregar 47 cv, a Tuono oferece-lhe a mobilidade que ele precisa para diariamente enfrentar o trânsito da cidade.

A posição de condução elevada e os espelhos



"AS MOTOS DEIXAM DE SER APENAS MEIOS DE TRANSPORTE E TORNAM-SE **CÚMPLICES DE AVENTURAS**. JUNTOS, ATACAM A ESTRADA EM BUSCA DE CURVAS SINUOSAS"





"O QUE MAIS O FASCINA É A FORMA COMO A FORQUILHA KYB COM JARRAS DE 41 MM E O MONOAMORTECEDOR TRASEIRO AJUSTÁVEL, ABSORVEM AS IRREGULARIDADES DA ESTRADA"

retrovisores bem posicionados, a par do guidador mais largo, proporcionam-lhe uma grande visibilidade, fundamental para manter o trânsito controlado. O assento a 800 mm do chão e o depósito de 13 litros tornam-na prática e confortável, fácil de manobrar.

Mas o que mais o fascina é a forma como a forquilha KYB com jarras de 41 mm e o monoamortecedor traseiro ajustável, absorvem as irregularidades da estrada, garantindo estabilidade e confiança. Mesmo nas travagens mais exigentes, os discos de 320 mm com pinças radiais ByBre (do grupo Brembo) transmitem-lhe uma sensação de controlo absoluto. A Tuono é fiel, capaz de transformar cada deslocação banal numa

experiência prazerosa que lhe poupa rores de horas no trânsito.

Ela não pode viver sem a sua Aprilia RS457. A desportiva é o reflexo da sua personalidade: leveza, precisão e agilidade. Com apenas 175 kg de peso em ordem de marcha e uma potência máxima de 47 cv, a RS457 parece feita propositadamente para ela.

Muitas vezes inventa deslocações imprevistas, seja uma visita rápida ao centro comercial ou uma ida de emergência ao supermercado, apenas para poder voltar a desfrutar daquela sensação de liberdade, que lhe inspira confiança e lhe dá alento para continuar as suas tarefas.

O assento a 810 mm e o guidador de avanços,

mais baixo e estreito, obrigam-na a uma postura mais desportiva, mas é precisamente essa posição que lhe transmite a sensação de estar em sintonia com a máquina.

A forquilha invertida KYB e o monoamortecedor traseiro, ambos ajustáveis, oferecem-lhe conforto e precisão, enquanto o sistema de travagem, assistido por ABS de dois canais, lhe permite dosear cada travagem com suavidade ou firmeza, conforme a situação e sempre com enorme confiança. Para ela, cada curva é uma dança, cada aceleração um sorriso, cada travagem um embalo, cada rodar de punho uma dose de adrenalina.

Chegado o fim de semana, o casal transforma-se. As motos deixam de ser apenas meios de transporte e tornam-se cúmplices de aventuras. Juntos, atacam a estrada em busca de curvas sinuosas, de rotas gastronómicas e de encontros com amigos. Às vezes basta uma viagem curta rumo ao litoral, apenas para ver o mar, outras vezes partem em busca de uma montanha, para desfrutar das curvas.

Ele aprecia a postura descontraída da Tuono

que, graças ao guiador mais largo, revela a sua agilidade em estrada de curvas. Graças à pequena semi-carenagem frontal que mantém a imagem de família da Aprilia, interpretada de maneira inovadora, com um pequeno spoiler inferior, ainda beneficia de consumos que raramente ultrapassam os 4 litros aos 100 km, o que lhe permite enfrentar quilómetros sem esforço.

Ela vibra com a RS457, que lhe oferece precisão em cada curva, como se fosse uma extensão do seu corpo, e o som viciante do escape "2 em 1" que a faz querer acelerar só para ouvir a sua melodia rouca. Nas estradas sinuosas, a emoção atinge o auge. A RS457 mostra-se incrivelmente estável, mesmo em ritmos mais elevados. A travagem potente e progressiva permite-lhe entrar em curva com confiança, sabendo que pode aplicar pressão na manete sem receios.

Ambos sabem que não são apenas passeios de domingo: são sensações, encontros e experiências que se transformam em memórias.

Nas paragens, por vezes os amigos comentam: "Vocês são inseparáveis, tanto entre vocês como



TUDO O QUE É ESSENCIAL para viagens de moto de longa distância



ULTIMATE ROAD TRIP KIT : KIT OBRIGATÓRIO PARA TODAS AS MOTOS!

KIT COMPOSTO POR:

x-trem chain road; helmet'out; S.O.S tyre; toalha microfibrã; bolsa de alta qualidade

Distribuidor Oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

"CADA MÁQUINA REFLETE A PERSONALIDADE DO SEU DONO"

com as vossas motos." E é verdade. Cada máquina reflete a personalidade do seu dono. A Tuono 457 é versátil, prática e polivalente, tal como ele. A RS457 é leve, ágil e apaixonada pela performance, tal como ela. Juntos, formam um equilíbrio perfeito entre razão e emoção.

Ao longo das viagens, os detalhes técnicos surgem naturalmente na conversa.

Ele refere a boa autonomia e a posição de condução confortável da Tuono, e não se cansa de elogiar o motor bicilíndrico paralelo, refrigerado a líquido, com comando duplo das quatro válvulas por cilindro, a debitar uma potência máxima de 47,6 cv às 9.400 rpm e realça sempre o binário máximo de 43,5 Nm às 6.700 rpm, dos quais 82% ficam disponíveis logo às 3.000 rpm, permitindo retomas interessantes sem ser necessário usar frequentemente a caixa de velocidades.

Ela glorifica a resposta imediata e limpa do motor e fala muito da relação peso-potência imbatível da sua RS457 e do excelente comportamento da suspensão que, com 120mm de curso na frente e 130mm na traseira, ajustável em pré-carga, mantém as rodas bem coladas ao asfalto.

Mas, no fundo, ambos sabem que não referem apenas especificações: estão a traduzir em números a liberdade, o prazer e a adrenalina.

No regresso a casa, ao estacionarem lado a lado, há sempre um momento de silêncio. As motos repousam, mas o coração deles continua acelerado.

Para ambos, a paixão pelas motos não se resume apenas à ficha técnica, à velocidade ou ao design. É muito mais do que isso: é cumplicidade e a certeza de que cada quilómetro percorrido é sobretudo uma celebração das suas vidas. Cada curva, cada viagem, cada quilómetro, cada história partilhada, são memórias para o futuro. No fundo, não são apenas um casal apaixonado pelas motos, são dois corações que batem em sintonia, com o som dos motores das suas Aprilia. //





URBAN Superbike



ITALJET DRAGSTER 700 TWIN

O nosso colaborador Alan Cathcart já tinha estado na apresentação desta scooter, que consistiu apenas em três voltas ao circuito de Ímola. Juntou as experiências e contou-nos tudo sobre esta scooter que faz crescer água na boca aos adeptos da velocidade.

Texto e fotos: Alan Cathcart

A Italjet Dragster 700 Twin: uma moto que parece uma scooter, ou será uma scooter que se julga moto?

Só havia uma forma de descobrir: passar um dia com um dos primeiros exemplares saídos da linha de montagem e tornar-me o primeiro motociclista, fora da Italjet, a experimentá-la em condições reais de estrada. Bem melhor do que formar opinião com base em apenas três voltas ao circuito de Imola, que constituíram o “teste de estrada” durante a apresentação mundial à imprensa.

A Dragster 700 Twin é a mais recente evolução da scooter de produção em série menos convencional e mais distinta jamais fabricada: a Italjet Dragster, que se estreou no Salão de Milão de 1994. Entre 1995 e 2003 foram produzidos e vendidos 70 mil exemplares desta máquina com quadro em treliça, direção por cubo central e estilo radical, até a empresa italiana entrar

em falência, tornando-se mais uma vítima europeia das importações de baixo custo provenientes de Taiwan e da China.

Mas em 2019 Massimo Tartarini ressuscitou o modelo, criando a novo Dragster no seu centro de design em Castel San Pietro, estância termal situada a 30 km a sudeste de Bolonha.

Se as Dragster originais eram scooters a dois tempos de 50 a 180 cc, as versões atuais, cuja produção sofreu um atraso de um ano devido à Covid-19, arrancando apenas em março de 2021, utilizam motores a quatro tempos de 125, 200 e 300 cc. Cada uma destas unidades motrizes é monocilíndrica de quatro válvulas, DOHC, arrefecida por líquido e concebida pela Piaggio, com transmissão CVT e correia final, anteriormente usada em vários modelos Aprilia e Vespa.

Estes motores eram fabricados na China para a Piaggio pela Jincheng, mas após a gigante italiana ter estabelecido uma parceria exclusiva com a Zongshen, a Jincheng reformulou-os para os seus próprios



» Galeria de fotos aqui





"“QUIS EXPLORAR OS LIMITES DO CONCEITO DE SCOOTER AO CRIAR UMA **SUPERBIKE URBANA!**”

modelos e para clientes como a Italjet. Como prova da estreita relação entre as empresas, Massimo Tartarini visita regularmente a China desde 2003, e a Jincheng fabrica atualmente todas as Dragster monocilíndricas naquele país. Posteriormente, são enviadas em formato CKD (Completely Knocked Down, ou em kit, para montagem posterior) para as linhas de montagem da Italjet na Malásia, Indonésia e Tailândia, destinadas à venda local, com taxas reduzidas, e à exportação para a Europa, Australásia e, talvez em breve, os Estados Unidos.

“Estabelecemos um limite de 8.000 Dragster por ano, apesar de termos encomendas para mais”, afirma Tartarini, o atual proprietário. “A Italjet é um produto premium, por isso temos de garantir elevados padrões de qualidade para corresponder às expectativas dos clientes. Além disso, preferimos manter os números baixos para que a Dragster 700 conserve o seu prestígio exclusivo, sem inundar o mercado com demasiados exemplares.”

Mas passar daí para uma “super-scooter” bicilíndrica de 700 cc, sem concessões, equipada com componentes Öhlins, Brembo, Bosch e Akrapovič, e jantes de 15 polegadas calçadas com pneus Pirelli Diablo Rosso supersport, é um salto gigantesco para a humanidade, ou pelo menos para os milhões que percorrem as estradas do mundo em “aceleras” mais

convencionais:

“Quis explorar os limites do conceito de scooter ao criar uma Superbike Urbana!” afirma Massimo Tartarini com um brilho nos olhos, percebendo-se ao falar com ele que é alguém que gosta de provocar o debate no design contemporâneo e que retira prazer em desafiar convenções, sobretudo quando isso pode ser feito de forma lucrativa.

“Queria oferecer aos clientes que apreciam performance um produto com o conforto e a conveniência de uma scooter, mas com a potência de uma moto. Em 2022 apresentámos a Dragster GT450 X com motor monocilíndrico, na EICMA, mas não fiquei satisfeito porque um motor bicilíndrico é muito melhor. No ano seguinte criámos a Dragster Twin 550, mas continuávamos infelizes, e por isso decidimos finalmente usar um motor de 700 cc na Dragster 700 que lançámos no Salão EICMA de 2024. Honestamente não tinha a certeza se desta vez não teria ido demasiado longe, mas os 700 exemplares da versão Limited Edition, cujas encomendas abrimos no primeiro dia do Salão, esgotaram em apenas duas semanas a €14.900 (IVA de 22% incluído). Foi uma grande mas agradável surpresa, e agora temos encomendas firmes para as primeiras 8.000 Dragster 700 Twin Premium, os modelos de série, com preço de €13.900.”



FICHA TÉCNICA:

CILINDRADA:	698 CC
POTÊNCIA:	67CV/51.5 KW @ 8,500 RPM
BINÁRIO:	70 NM @ 6,000 RPM
PESO A SECO:	190 KG
ALT. ASSENTO:	815 MM
CAP. DEPÓSITO:	16 LITROS





"O **MOTOR** TEM OS CILINDROS REFRIGERADOS POR LÍQUIDO, INCLINADOS 20° PARA A FRENTE, COM DUPLO COMANDO DE VÁLVULAS À CABEÇA"

Esta edição especial está disponível em duas cores: uma combinação discreta de Preto e Amarelo, e um esquema mais afirmativo em Vermelho/Branco/Antracite. A Italjet é patrocinadora principal da equipa Gresini Moto2 GP, sediada em Faenza, e por isso houve também uma versão da Dragster 700 com a distinta decoração azul-clara de competição da equipa, que também já está esgotada.

Um aumento para 16.000 unidades anuais é possível porque Tartarini assinou um acordo com a QJMOTOR, na China, não só para instalar na Dragster 700 o mesmo motor bicilíndrico paralelo de 698 cc que a Benelli utiliza na TRK702, mas também para fabricar a moto completa na sua moderna unidade de Wenling.

"Andava há muito tempo a tentar trabalhar com a QJ, depois de terem construído uma fábrica extraordinária com padrões de produção muito elevados", explica Tartarini. "Isto significa que não temos limite anual de produção por razões de controlo de qualidade nos

modelos Italjet de 700 cc e já estamos a trabalhar noutras versões que serão iguais, mas diferentes! Este é um modelo de fusão, uma combinação entre moto e scooter, é a scooter mais potente do mundo, se assim lhe quisermos chamar. Mas haverá futuras versões da família Dragster 700 Twin que possam variar em termos de design? É esperar para ver!"

Todos estes modelos serão equipados com o mesmo motor compacto bicilíndrico paralelo de oito válvulas e 698 cc, com cambota a 270°, medidas de 83 x 64,5 mm, idêntico ao da Benelli TRK702. Debita 68 cv às 8.500 rpm, com binário máximo de 70 Nm às 6.000 rpm. A Dragster 700 está também disponível numa versão de 35 kW para titulares de carta A2. O motor tem os cilindros refrigerados por líquido, inclinados 20° para a frente, com duplo comando de válvulas à cabeça acionado por corrente no lado esquerdo, e taxa de compressão de 11,6:1. Mantém a caixa de seis velocidades convencional, a embraiagem deslizante >>



em banho de óleo (aqui com uma distinta tampa DucaBike com janela transparente) e transmissão final por corrente, tal como no modelo Benelli.

Mas Tartarini revela que a Italjet está a trabalhar com a QJ numa transmissão contínua variável (CVT) de tipo scooter para este motor, embora não avance uma data para a sua introdução. “Precisamos dela urgentemente para o mercado asiático”, afirma, “por isso não demorará muito.” Também estará disponível em breve um conjunto de bagagem desenhado especificamente para a Dragster 700.

Tal como na TRK 702, a Italjet Dragster 700 utiliza acelerador por cabo em vez de RBW (ride by wire), pelo que não há modos de condução disponíveis, e o controlo de tração incluído não é desligável, o que inviabiliza “burnouts”, ao contrário do ABS de dois canais exigido pela norma Euro 5+, que pode

ser desativado (embora não se perceba bem porquê, tratando-se de um veículo estritamente para asfalto). Equipado com sondas lambda gémeas ligadas ao sistema de escape Akrapovič sob o banco, homologado Euro 5+ e dotado de dois silenciadores soldados, o motor do Dragster 700 Twin, que pesa 68 kg, é gerido por uma ECU Bosch e alimentado por um injetor em cada um dos corpos de borboleta de 41 mm produzidos internamente pela QJ. Um único veio de equilíbrio, acionado por engrenagem a partir da cambota, elimina vibrações indesejadas.

Este motor funciona como elemento estrutural do quadro, uma diminuta estrutura tubular em treliça, com um depósito de combustível de 16 litros colocado na frente, que a Italjet afirma permitir uma autonomia impressionante de 370 quilómetros. Estará a próximo Dragster 700 a caminho de uma versão ADV? O

“SERÁ APENAS UMA MOTO DE MÉDIA CILINDRADA BEM DISFARÇADA?”





conjunto apresenta uma distância entre eixos de 1.553 mm e uma forquilha invertida Marzocchi de 50 mm não ajustável, um choque visual, já que falta a suspensão dianteira por cubo central, ADN da família Dragster. “Porque queremos atacar o mercado das motos desportivas, decidimos que um braço oscilante dianteiro estaria demasiado afastado daquilo que um cliente Ducati espera”, explica Massimo Tartarini, com alguma resignação. “Precisávamos da sensação e do retorno de uma forquilha telescópica convencional. Mas estamos a trabalhar num futuro modelo com uma frente bastante diferente, que irá satisfazer a reputação da Italjet de fazer as coisas de forma distinta. Mais uma vez, é esperar para ver!”

Desta vez há evidências dessa filosofia na suspensão traseira: o elaborado braço oscilante em alumínio fundido, com um amortecedor em cantilever Öhlins, totalmente ajustável na versão Limited Edition (aparentemente, as versões Premium de série terão um amortecedor Marzocchi), opera um sistema patenteado pela Italjet de variação da progressividade da mola. Ao contrário dos sistemas convencionais, que apenas atuam na pré-carga da mola, este permite variar a própria rigidez da taxa de mola, alterando assim a altura traseira do veículo.

Para travar um conjunto com 190 kg a seco (ou 205 kg pronto a rolar), a Dragster 700 possui dois discos dianteiros em aço, de 270 mm, fabricados pela QJ, mas mordidos por pinças Brembo de quatro pistões, com ABS Bosch de dois canais desligável. Atrás, um disco único de 260 mm com pinça Brembo de dois pistões completa o sistema. Pneus Pirelli Diablo Rosso Corsa 120/70-R15 e 160/60-R15 asseguram a aderência.

Denotando a intenção de Massimo Tartarini de que mesmo a versão Premium de base seja um produto de classe, além de TC e ABS a Dragster 700 inclui ligação Bluetooth, manetes de travão e embraiagem ajustáveis, iluminação LED integral, sensores de pressão dos pneus (TPS), ignição sem chave, cinco idiomas no pacote de controlo da ECU (que é acessível através de um ecrã TFT de 5”), amortecedor de direção Öhlins e sistema de câmaras integradas com visão dianteira e traseira, para gravação a bordo na ECU. Todos estes elementos ajudam a justificar o preço elevado de €13.900. Ah, e os espelhos são uma lição para outros: excelente visibilidade, sem vibrações!

Quando se deixa a cidade e a estrada se abre, é aí que a Dragster muda de carácter e se começa a desfrutar do verdadeiro potencial do motor. Este tem uma personalidade dupla, quase de certeza deliberada: »



"É, SEM DÚVIDA, UM CONJUNTO RÁPIDO E PROVAVELMENTE A **SCOOTER DE PRODUÇÃO MAIS VELOZ** ALGUMA VEZ CONSTRUÍDA."

abaixo das 5.000 rpm é dócil, com uma resposta suave ao acelerador, ideal para uso urbano; mas acima desse patamar surge um acréscimo notório de potência e sobretudo de binário, que atinge o pico às 6.000 rpm com uns vigorosos 70 Nm disponíveis. O ralenti relativamente elevado, a 1.600 rpm, permite uma resposta limpa e suave ao acelerador, a baixa rotação, mas apenas acima das 3.500 rpm é que se consegue acelerar a fundo sem solavancos de transmissão. A escolha de relações de caixa da QJ é tão acertada aqui como na Benelli TRK702, embora a unidade de ensaio que testei tivesse curiosamente um padrão de mudanças "racing", com primeira para cima e cinco para baixo, provavelmente pensado para o circuito de Imola!

Esticar o motor até ao limitador de 9.500 rpm (como indicado no conta-rotações) proporciona velocidade séria, com vibrações mínimas em qualquer regime. No circuito de Imola, na descida para a curva Tosa, vi que marcou 160 km/h, com mais mil rotações ainda por explorar. É, sem dúvida, um conjunto rápido e provavelmente a scooter de produção mais veloz alguma vez construída. Ou será apenas uma moto de média cilindrada bem disfarçada?

A posição ereta significa que a alta velocidade se sente mais confortável em vias rápidas urbanas, já que o pequeno ecrã que não tem regulação, atua como defletor. A manobrabilidade em cidade é claramente "scooterescas", com direção leve mas precisa, fruto da roda dianteira de 15 polegadas e do guiador largo. Contudo, em velocidade não há instabilidade, nem sequer devido ao diâmetro reduzido das rodas. A única vez que senti o guiador a oscilar foi ao acelerar forte em Imola, na subida após a curva Tosa, resultado do binário a aliviar a frente e do meu peso corporal a contribuir. Provavelmente

teria resolvido o caso ajustando o amortecedor traseiro e a mola de progressividade variável da Italjet, mas, como disse, só tivemos oportunidade de dar três voltas ao circuito nessa moto...

“Moto”, acabei de o dizer, e é isso que a Dragster 700 Twin é na maior parte do tempo: uma moto diferente de qualquer outra já construída. A Honda tem há anos a X-ADV bicilíndrica de 748 cc, mas sem grande impacto, em parte por falta de promoção e por não ter a estética de scooter que a Dragster mantém, além da estranha mistura de tamanhos de rodas. A Honda oferece a conveniência da transmissão DCT sem embraiagem, que a Dragster 700 ainda não tem, algo que teria sido colmatado com um quickshifter que a Italjet bem poderia ter exigido à QJ.

De resto, dinamicamente, a Dragster 700 está no ponto, com boa qualidade de condução graças ao conjunto de suspensões da unidade de ensaio, embora a forquilha Marzocchi estivesse algo suave na compressão. Isso originou o único momento delicado nas três voltas que dei em Imola: ao travar forte em descida, na Rivazza, o pedal das mudanças tocou no asfalto em duas das três voltas. Por ser robusto, levantou a roda traseira na segunda vez, e tive sorte em sair ileso. Culpa minha, que devia ter corrigido a suspensão logo à partida. Mas não faz sentido

montar pneus topo de gama com tanta aderência se a distância ao solo é um problema crítico. Fica o reparo: mais compressão na dianteira, Massimo, por favor!

Fora isso, esta nova versão daquilo que um PTW (Powered Two-Wheeler) pode ser, mas raramente é, revela-se o sucesso que merece. É a “Urban Superbike” que Massimo Tartarini concebeu. Muitas marcas apresentam conceitos inovadores que nunca chegam à produção. A Italjet, inicialmente sob a visão do pai, o genial criador, fumador de cachimbo e condutor de Jaguar, que faleceu em 2015, Leopoldo Tartarini, e agora do filho, sempre foi o contrário: coragem para antecipar tendências, pensar fora da caixa e acreditar na inovação genuína, em vez de ser diferente apenas por o ser. O lema “Always Dare” assenta-lhe na perfeição.

A minha descrição favorita da Dragster original a dois tempos vem de outro jornalista, que a apelidou de “a fase de lagarta de uma Superbike WSBK”. Brilhante, gostava de ter pensado nisso! Porque é exatamente isso que a família Dragster representa. Só que desta vez a 700 Twin metamorfoseou-se numa borboleta de alta potência, uma verdadeira Superbike urbana, com desempenho à altura dessa designação. Ou será, afinal, uma Hyperscooter? Vamos deixar que sejam os 8.000 clientes a decidir... //



Proteção PREMIUM

A BMW MOTORRAD LANÇOU O MORENO, UM CONJUNTO DE CASACO E CALÇAS CONCEBIDO PARA RESPONDER ÀS EXIGÊNCIAS DOS MOTOCICLISTAS QUE VIAJAM DURANTE TODO O ANO. COM CONSTRUÇÃO EM GORE-TEX LAMINADO DE TRÊS CAMADAS E PROTEÇÃO NP3, O EQUIPAMENTO PROMETE CONFORTO, ROBUSTEZ E SEGURANÇA EM CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS ADVERSAS.

O novo conjunto Moreno chegou ao mercado como uma solução premium para quem opta por equipamento resistente às longas distâncias, às variações climáticas e ao desgaste típico das viagens de aventura. O laminado GORE-TEX de três camadas garante impermeabilidade total e proteção contra o vento, mantendo simultaneamente uma respirabilidade elevada que reduz a acumulação de humidade no interior.

Tanto o casaco como as calças foram equipados com zonas de ventilação estrategicamente posicionadas, permitindo gerir o fluxo de ar em rotações mais longas ou em dias de maior calor. O conforto prolongado é reforçado pelos forros interiores, pensados para utilização contínua.

No capítulo da segurança, o conjunto recorre a protetores NP3 colocados nos ombros, cotovelos, costas, ancas e joelhos para assegurar uma proteção de última geração que não compromete a liberdade de movimentos necessária para condução dinâmica.

A componente funcional também mereceu atenção: ambos os elementos incluem múltiplos ajustes ergonómicos, áreas refletoras para aumentar a visibilidade em ambientes pouco iluminados e vários bolsos internos e externos.

Disponível em versão masculina e feminina, o conjunto é comercializado em preto e em vários tamanhos. O casaco Moreno tem um PVP recomendado de 1.216,00 euros, enquanto as calças são propostas por 730,00 euros (valores com IVA). Mais informações podem ser obtidas junto da rede de concessionários BMW Motorrad. //





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

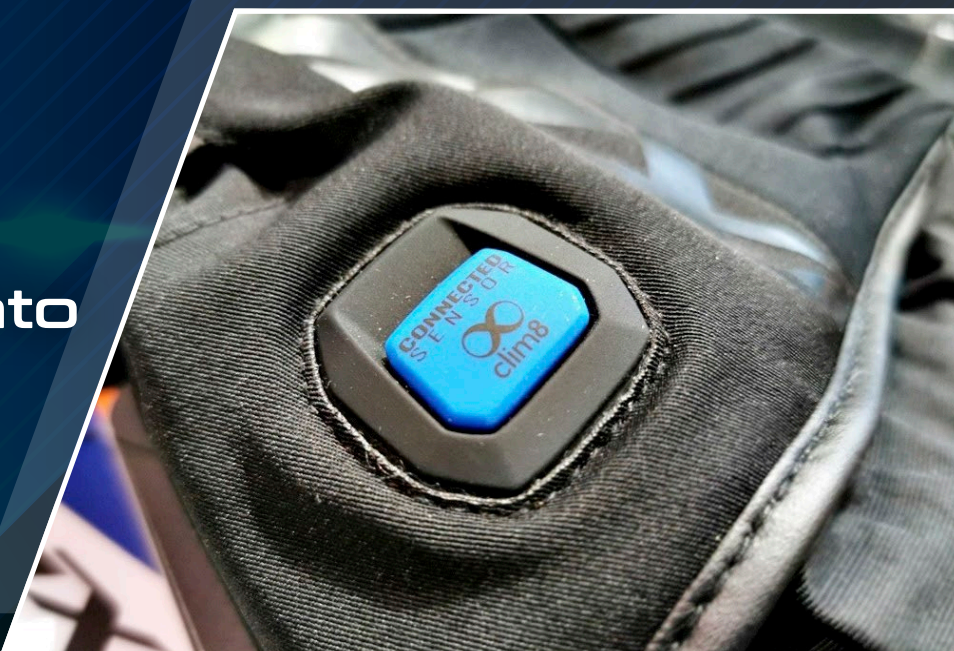


ACESSÓRIOS

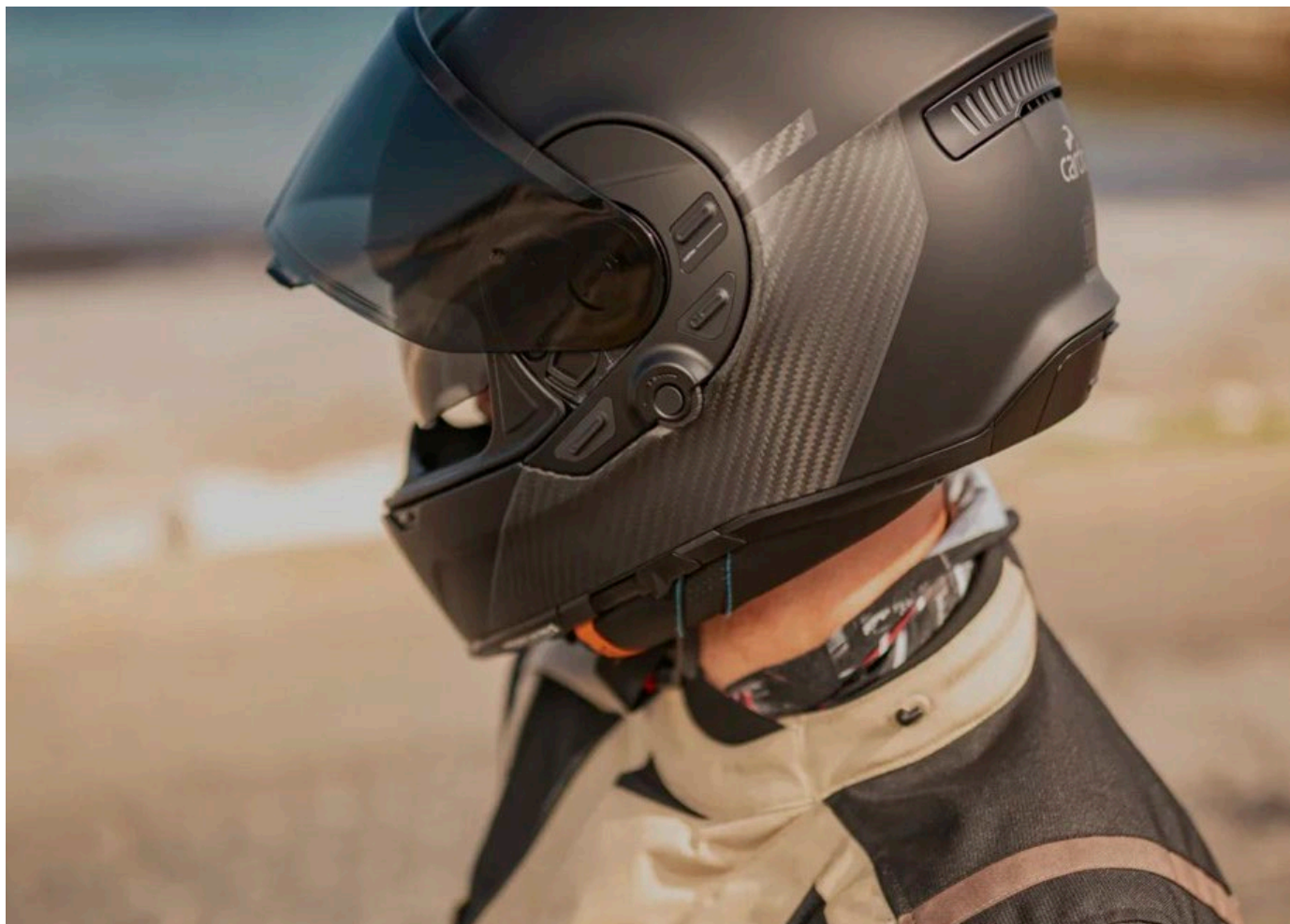
EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Proteção E MUITO MAIS!

A CARDO SYSTEMS, LÍDER EM COMUNICAÇÃO PARA MOTOCICLISTAS, REVELOU A SUA LINHA DE CAPACETES BEYOND GTS E BEYOND GT.

No culminar de duas décadas de inovação, estes capacetes estreiam tecnologias inéditas no mercado, incluindo altifalantes de 53mm afinados em laboratório, o primeiro sistema de Cancelamento Ativo de Ruído (ANC) específico para motos e um inovador indicador que monitoriza a integridade do capacete. O lançamento, que marca uma nova era na segurança inteligente, chega a Portugal no verão de 2026.

Mais do que um simples equipamento de proteção, o Cardio BEYOND é uma plataforma tecnológica multifuncional, projetada para

proteger, conectar e elevar a experiência de condução.

Fruto de quatro anos de investigação avançada, a linha BEYOND integra inovações cruciais para a segurança e performance:

- Tecnologia de áudio e segurança inéditas;
- O BEYOND estabelece novos padrões em várias áreas;
- Áudio de alta fidelidade: apresenta os primeiros altifalantes de capacete do mundo com 53 mm, afinados pelos "Cardo Sound Labs" para garantir clareza e potência sonora sem precedentes;
- Cancelamento Ativo de Ruído (ANC): Introduzido

pela primeira vez num capacete, o ANC é otimizado para motociclistas, combatendo o ruído do vento e do motor, o que reduz a fadiga e protege a audição;

- Segurança inteligente: O capacete inclui o primeiro Indicador de Saúde do Capacete, uma ferramenta integrada que monitoriza continuamente e reporta a integridade do equipamento ao motociclista;

- Detecção de Colisão: O modelo GTS integra um sistema de Detecção de Colisão que envia um alerta em tempo real em caso de impacto potencial.

O modelo topo de gama BEYOND GTS é construído com uma calota de fibra de carbono leve e aerodinâmica testada em túnel de vento, garantindo alta proteção contra impactos e estabilidade.

Alon Lumbroso, Diretor Executivo da Cardo, afirma, em nota enviada à imprensa, que o foco foi a integração fluida da tecnologia: "Sempre acreditámos que a tecnologia deveria melhorar a

experiência de condução sem causar distrações, e foi exatamente isso que conseguimos com este capacete. Não se trata apenas de adicionar funcionalidades; trata-se de integrá-las de forma fluida, natural, intuitiva e desenhada especificamente para motociclistas".

A inovação estende-se a funcionalidades como módulos tecnológicos atualizáveis, bateria destacável com carregamento sem fios (GTS), Auto On/Off e um campo de visão amplo melhorado pelo sistema Pinlock® 200 (anti-embaciamento).

A linha completa-se com o BEYOND GT, uma alternativa mais acessível construída em fibra de vidro leve, que mantém a compatibilidade com o ANC e oferece uma bateria de 1000 mA.

Os novos capacetes BEYOND GTS e GT estarão disponíveis em Portugal no verão de 2026, com preços de venda recomendados de 1199,00 euros para o GTS e 949,00 euros para o GT.

Para mais informações dirija-se a um dos revendedores autorizados em Portugal. //





Gaerne

ELEVA O PADRÃO

A GAERNE, REFERÊNCIA EM CALÇADO PARA MOTOCICLISMO, REVELOU OS MODELOS MAIS AGUARDADOS PARA A SUA COLEÇÃO 2026, COMBINANDO TECNOLOGIA DE PONTA E DESIGN PREMIUM.

O destaque da Gaerne vai para as SG22 Enduro GTX, que chegam com membrana GORE-TEX® impermeável e respirável para a máxima performance em longas distâncias, e para as novas versões das SG12, reforçando o foco da marca na proteção e no conforto em todos os segmentos.

Nas novidades da marca para a próxima temporada, garantindo que a tecnologia, o conforto e a proteção de nível profissional cheguem a todos os estilos de condução.

No segmento de aventura e enduro de longa distância, o grande destaque são as novas SG22 Enduro GTX. Estas botas são desenhadas para enfrentar as condições mais exigentes, incorporando a membrana GORE-TEX® que garante impermeabilidade total e respirabilidade. As SG22 Enduro GTX estarão disponíveis nas cores Battleship e Rocky Sunset, com um preço recomendado de 729,90 euros.

Para os entusiastas e pilotos de todo-o-terreno que procuram resistência e conforto comprovados em competição, as icónicas SG12 regressam em novas versões de cor: Gravel e Stone Grey (preço recomendado 559,90 euros).

A pensar no futuro do motociclismo, a Gaerne direciona-se aos jovens pilotos com as novas GXJ. Este modelo foi especificamente desenvolvido para combinar leveza e proteção profissional, um equilíbrio crucial para o desenvolvimento seguro das novas gerações em pista (PVP 259,90 euros).

A inovação da marca não se limita ao off-road. No segmento urbano e lifestyle, a Gaerne lança o

G-Zion GTX. Este calçado alia o estilo e a tecnologia necessária para o dia a dia na cidade, estando disponível nas cores Black e Warm Grey/Black (preço recomendado 199,90 euros).

A coleção 2026 da Gaerne já está disponível nos revendedores oficiais, convidando os motociclistas a equiparem-se com o máximo de performance e proteção para as suas próximas aventuras. Mais informações sobre o modelo estão disponíveis no site oficial da marca ou através da Lusomotos. //





Honda ESTÁ NA MODA

A HONDA REVELOU A SUA MAIS VASTA GAMA DE VESTUÁRIO ATÉ À DATA, UM PASSO ESTRATÉGICO QUE ALARGA AS OPÇÕES DE ESTILO DOS ENTUSIASTAS DAS DUAS RODAS.

Com a introdução de 80 novas peças distribuídas por seis linhas distintas, da Vintage à Racing, a coleção reflete o ilustre legado da marca e as suas campanhas motorizadas de sucesso, esbatendo as fronteiras entre a cultura motociclística e a moda contemporânea. A gama completa será apresentada no Salão EICMA 2025 em Milão.

Conhecida pela sua excelência em engenharia e pela paixão pela performance, a Honda avança num novo território com a sua coleção de vestuário mais extensa. A marca japonesa passa de duas linhas principais para um total de seis linhas distintas, elevando o catálogo total para 108 artigos. Esta expansão é vista como um movimento ousado para fortalecer a ligação entre as suas motos icónicas e o estilo de vida moderno.

A coleção 2026, que combina funcionalidade técnica com moda contemporânea, visa oferecer a motociclistas e entusiastas um guarda-roupa completo que celebra a liberdade, o design e a aventura do quotidiano.

As seis novas linhas da Honda são uma homenagem ao passado e um olhar para o futuro, cada uma com uma perspetiva estilística única, descritas abaixo:

- HONDA VINTAGE: Focada na nostalgia da competição, com designs ousados e a energia que definiu as primeiras gerações de pilotos;

- HONDA CLASSICAL HERITAGE: Destinada a quem aprecia a elegância, qualidade requintada e design intemporal, ligando-se diretamente às motos premium da marca;

- HONDA RACING: Inspirada na adrenalina e precisão do desporto motorizado. Cada peça ostenta o icónico logótipo HRC, símbolo de desempenho e herança da competição;

- HONDA TRIBUTE: Uma linha de tributo a modelos lendários como a Africa Twin, Monkey, X-ADV e Super Cub, utilizando materiais premium e detalhes sofisticados;

- HONDA URBAN FUN: Uma coleção vibrante e acessível que celebra a alegria e a energia associadas a ter um modelo Honda, ideal para o dia a dia na cidade;

- HONDA WING: Captura o espírito da marca com design funcional e atenção irrepreensível ao detalhe, oferecendo conforto e performance para o escritório, oficina ou uso casual.

Com esta nova abordagem, a Honda esbate os limites entre a cultura motociclista e a moda, refletindo o mesmo espírito subjacente à sua engenharia: a busca pela perfeição através da inovação, do design e da paixão. A coleção estreou no Salão EICMA 2025, em Milão.

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



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 carácter 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.





Fixação RÁPIDA

ESQUECER OS SISTEMAS TRADICIONAIS DE FIXAÇÃO DOS SACOS DE DEPÓSITO PROMETE SER MAIS FÁCIL PARA OS MOTOCICLISTAS.

A Lusomotos apresenta o inovador sistema Tanklock Kappa, uma solução prática e inteligente que promete revolucionar a forma como os motociclistas transportam a bagagem.

Longe dos sistemas tradicionais de fixação, o Tanklock Kappa foi desenvolvido para garantir rapidez, segurança e comodidade em cada viagem. O sistema permite encaixar e remover o saco de depósito num só gesto, dispensando ferramentas e evitando o contacto direto com o depósito da moto.

Compatível com uma ampla gama de modelos, o Tanklock Kappa conjuga design funcional com tecnologia de encaixe preciso, tornando-se a escolha ideal para quem valoriza a praticidade sem abdicar do estilo.

Entre as várias referências disponíveis encontram-se modelos específicos como:

- BF23K - Yamaha MT09 Tracer (2015/2017);
- BF17K - BMW R1200/1250GS;
- BF44K - Honda CB500X (2019/2023);
- BF84K - BMW R1300GS (2024);
- BF61K - Yamaha Ténéré 700 (2021/2022);
- BF11K - BMW R1200GS (2013/2018);
- BF34K - Benelli TRK702X (2023).

O Tanklock Kappa oferece opções compatíveis com diferentes estilos de condução e necessidades, sendo uma boa aposta para quem procura eficiência e conforto nas viagens de moto. Com o sistema Tanklock Kappa, basta encaixar e seguir caminho.

Para mais informações contacte a Lusomotos. //

MOTO GUZZI **V100** *Mandello*

2000€ DESCONTO DIRETO




MOTO GUZZI®



Prontas PARA O INVERNO

A BERING RTOOC ALARGA A SUA GAMA DE EQUIPAMENTO PARA MOTOCICLISTAS COM O LANÇAMENTO DAS LUVAS BGH1350, UM MODELO PENSADO PARA QUEM PRIVILEGIA CONFORTO, PROTEÇÃO E RESISTÊNCIA EM VIAGENS LONGAS, INDEPENDENTEMENTE DAS CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS.

Com um preço recomendado de 119,99 euros, estas luvas recorrem a uma combinação de softshell, Amara e couro, materiais reconhecidos pela sua durabilidade e flexibilidade. A presença da membrana GORE-TEX assegura impermeabilidade total e elevada respirabilidade, permitindo manter as mãos secas e protegidas mesmo em condução prolongada sob chuva ou frio intenso.

O conforto térmico é garantido por um forro de 110 gramas, complementado por malha REPVE® reciclada, reforçando o compromisso com soluções mais sustentáveis sem comprometer

o desempenho. Em termos de segurança, as luvas integram concha protetora, reforços na palma da mão e elementos refletivos que contribuem para uma maior visibilidade em condições de pouca luz.

Pensadas para utilização touring e adventure, as Bering RTOOC BGH1350 incluem ainda sistema Sensor, permitindo a utilização de ecrãs táteis sem retirar as luvas, bem como zonas de grip para melhor controlo dos comandos. O punho longo com duplo ajuste, os foles de flexibilidade e o design ergonómico contribuem para um encaixe seguro e confortável durante longos períodos de condução. //



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



Agarrar CONFORTO

A MACNA LANÇOU A SUA MAIOR INOVAÇÃO DA TEMPORADA: OS PRIMEIROS PUNHOS AQUECIDOS COM TECNOLOGIA BLUETOOTH® DO MUNDO. DESENVOLVIDO INTEGRALMENTE PELA MARCA AO LONGO DE TRÊS ANOS, ESTE PRODUTO ÚNICO PERMITE AOS MOTOCICLISTAS CONTROLAR TODO O SEU EQUIPAMENTO AQUECIDO, INCLUINDO VESTUÁRIO, DIRETAMENTE A PARTIR DO GUIADOR, ATRAVÉS DE UMA APLICAÇÃO MÓVEL.

De um esboço a uma inovação marcante, a Macna redefine o conforto e o controlo no motociclismo: os seus novos punhos aquecidos com Bluetooth®. Este lançamento é o resultado de um desenvolvimento interno intensivo que durou três anos, culminando num design, ergonomia e tecnologia interna únicos no mercado.

Estes punhos são os primeiros a chegar ao mercado a conciliar o aquecimento das mãos com

o controlo total do vestuário aquecido MACNA® a partir do guiador. Através da ligação Bluetooth®, os motociclistas podem utilizar a aplicação gratuita MACNA® Heated (disponível para Google Play e iOS) para gerir todo o seu equipamento.

A aplicação elimina a necessidade de procurar botões de ligar escondidos, permitindo ajustar facilmente os quatro níveis de aquecimento (que variam de 40% a 100%), agrupar peças de equipamento para alterar os níveis

simultaneamente e definir temporizadores para gerir a energia restante.

Os punhos são construídos com um corpo único (unibody) à prova de intempéries, feito de TPR (material semelhante a borracha), que é durável e capaz de absorver vibrações. Os quatro níveis de aquecimento são indicados por cores distintas.

Compatibilidade: Adequados para guiadores de 22 mm e comprimento de 125 mm (podendo ser aparados para 120 mm ou 116 mm);

Design: Botões integrados para um visual suave e textura para melhor aderência. Extremidade aberta para montagem de protetores de mão ou pesos de guiador (tampas incluídas).

As fontes de energia são à escolha do utilizador, incluindo baterias próprias ou a ligação direta à bateria da moto. A Macna reforça o seu ecossistema com tecnologias como os Easy Connect Plugs, o sistema Dual Power Technology™ (que permite o uso de 7.4 e 12 Volts) e o Power Expansion System™ para uma distribuição de peso otimizada das baterias. A marca oferece ainda uma versão dos punhos aquecidos sem a

funcionalidade Bluetooth®.

Consulte AQUI a lista de revendedores da Macna em Portugal. //



SCORPION
EXO®

SOLID
EXO-RACE

 Multimoto

 multimoto.pt  info@multimoto.pt



Reforço DE GAMA

A NOLAN REVELOU O N80-8 TRITTICO, UM NOVO CAPACETE INTEGRAL QUE SUCEDE AO POPULAR N87, COMBINANDO AVANÇOS DE SEGURANÇA, CONFORTO E TECNOLOGIA NUM MODELO PREPARADO PARA LONGAS VIAGENS.

A Nolan reforça a sua presença no segmento de touring rodoviário com o lançamento do N80-8 Trittico, o novo capacete integral que sucede ao emblemático N87. O modelo surge com uma estética renovada e gráficos exclusivos Trittico, mas é nos detalhes técnicos que afirma a sua ambição: tornar-se referência entre os motociclistas que percorrem tanto trajetos urbanos como viagens de longa distância.

Certificado segundo a norma europeia ECE 22-06, o N80-8 incorpora o sistema de segurança NERS (Nolan Emergency Release System), que permite remover rapidamente as almofadas das bochechas em caso de acidente. O fecho micrométrico Microlock², patenteado pela marca, acrescenta um mecanismo de dupla alavanca que reduz a probabilidade de abertura accidental. A viseira ampla, equipada com inserção antiembaciante de série, garante maior campo visual e segurança ativa, enquanto o protetor solar VPS, com proteção UV 400, oferece versatilidade perante diferentes condições de luminosidade.

No capítulo do conforto, o capacete utiliza a ventilação AirBooster Technology, concebida para direcionar o fluxo de ar para as zonas mais críticas. O interior, em tecido Clima Comfort ecológico, é totalmente removível e lavável. O sistema LPC (Liner Positioning Control) permite ajustar a posição do forro interno, adaptando o capacete a diversos formatos de cabeça, enquanto o sistema Eyewear Adaptive cria espaço dedicado para quem utiliza óculos.

O N80-8 Trittico está ainda preparado para integração com os sistemas de comunicação N-Com das séries B902L R, B902 R, B601 R e ESS III, respondendo às exigências de conectividade dos motociclistas atuais. Com um peso entre 1401 e 1500 gramas, posiciona-se no segmento médio, equilibrando robustez e conforto.

A Nolan destaca que todas as variantes cumprem as normas europeias UNE-ECE R22.06, alertando para a necessidade de verificar compatibilidade com legislações específicas fora da Europa.

Encontre AQUI um revendedor Nolan. //

V-STR0M

Mestres
das Grandes
Aventuras



Segue o teu sonho!
Conhece a gama V-STR0M



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Proteção AVANÇADA

O GRUPO MULTIMOTO, IMPORTADOR OFICIAL DA ALPINESTARS EM PORTUGAL, APRESENTOU EM OLIVEIRA DE AZEMÉIS AS NOVIDADES PARA 2026, COM FOCO NA SEGURANÇA DE VANGUARDA.

O evento marcou o lançamento nacional do capacete de topo S-R10, desenvolvido em MotoGP, e o novo sistema de airbag autónomo Tech-Air 5 Plasma, que incorpora modos de condução específicos e reforça a aposta da marca na proteção ativa.

A Sede do Grupo Multimoto, em Oliveira de Azeméis, foi o palco escolhido para a apresentação oficial das coleções 2026 da Alpinestars, marca de referência mundial em equipamento técnico. O evento, que decorreu nos dias 28 e 29 de outubro e foi dirigido aos pontos de venda oficiais,

confirmou o compromisso da Alpinestars em liderar a inovação na segurança do motociclismo.

O destaque do lançamento coube a dois produtos premium que incorporam tecnologia de competição:

Capacete S-R10

Este modelo representa o culminar de mais de uma década de investigação e desenvolvimento. Testado ao mais alto nível nas competições de MotoGP e WorldSBK, o S-R10 distingue-se pela sua aerodinâmica otimizada, leveza e desempenho excecional. O capacete visa estabelecer um novo padrão de segurança e conforto no seu segmento.

Airbag Tech-Air 5 Plasma

O novo sistema de proteção ativa simboliza a mais recente evolução da tecnologia de airbags autónomos da Alpinestars. O Tech-Air 5 Plasma integra novos algoritmos para uma proteção mais precisa e rápida em qualquer cenário e oferece, pela primeira vez, três modos de condução selecionáveis: Street, Off-Road e Race.

O Grupo Multimoto, enquanto distribuidor oficial da Alpinestars em Portugal, utilizou o evento para reafirmar a sua missão de disponibilizar ao mercado nacional produtos tecnologicamente avançados, orientados para a máxima segurança do motociclista.

O encontro incluiu apresentações técnicas e demonstrações, proporcionando aos parceiros comerciais uma visão aprofundada das soluções da marca italiana para o próximo ano. //



TOX
RACING
WWW.TOXMOTO.PT

PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!



VIPER VR
800E

VIPER VR
50

VIPER VR
110

VIPER VR
125

E-SAKER
500W

SAKER
49

VOLCANO
MX 110

VOLCANO
MX 125

VOLCANO
RACE 140



Alta TECNOLOGIA!

A REV'IT! APRESENTOU O AVERTUM STREET TECH-AIR® LADIES, UM SISTEMA DE AIRBAG AUTÓNOMO PENSADO PARA UTILIZAÇÃO URBANA E DESENVOLVIDO ESPECIFICAMENTE PARA PROTEGER MOTOCICLISTAS EM DESLOCAÇÕES DO DIA A DIA.

A REV'IT! reforça a sua oferta de proteção ativa com o lançamento do Avertum Street Tech-Air® Ladies, um airbag totalmente autónomo concebido para proporcionar maior segurança e conforto às condutoras em ambiente urbano. O equipamento pode ser utilizado por cima do blusão (ajustando-se ao tamanho correspondente) ou por baixo da roupa, desde que exista espaço suficiente para a expansão do airbag. Para quem procura proteção adicional, é possível integrar um protetor dorsal SEESOFT ou SEESOFT AIR.

O sistema incorpora seis sensores: três acelerómetros e três giroscópios triaxiais que monitorizam continuamente os movimentos da condutora, mesmo quando a moto está parada. Com base num algoritmo treinado com milhões de quilómetros e milhares de incidentes reais, o airbag é ativado em cerca de 50 milissegundos, oferecendo proteção eficaz em situações de perda de aderência (low-side) ou projeção (high-side).

A autonomia total é um dos principais argumentos do equipamento: não requer ligações externas nem sensores instalados na moto. Devido ao seu design compacto, o Avertum Street Tech-Air® Ladies pode ser facilmente guardado numa mochila ou debaixo do assento.

Construído para resistir às condições climatéricas urbanas, possui chassis impermeável e uma unidade de controlo eletrónico também protegida contra a água. A certificação CE Categoria II segundo a norma EN 1621-4:2013 assegura proteção ao peito e às costas durante pelo menos cinco segundos após o disparo. A camada exterior cumpre ainda a norma EN 17092-6:2020 Classe C, garantindo elevado desempenho na atenuação de impacto (nível 2).

Disponível em preto, nos tamanhos XS ao 4XL, o Avertum Street Tech-Air® Ladies chega ao mercado com um PVPR de 599,99 euros. Para mais informações e aconselhamento técnico, os interessados devem contactar um distribuidor autorizado REV'IT! //





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





À prova DO INVERNO

A MARCA BRITÂNICA APRESENTA OS CONJUNTOS VULCAN, MAVERICK EVO E ENDURANCE, PENSADOS PARA GARANTIR CONFORTO E PROTEÇÃO AOS MOTOCICLISTAS DURANTE OS MESES MAIS RIGOROSOS DO ANO.

Com a chegada do inverno, andar de moto torna-se um desafio acrescido. As baixas temperaturas, a chuva frequente e até a neve em condições extremas exigem equipamento capaz de proteger sem comprometer a mobilidade. Foi a pensar nisso que a RST apresentou a sua nova coleção outono/inverno 2025.

A grande novidade é o conjunto Vulcan, que recorre a um tecido laminado de três camadas (Lx3) com elasticidade em quatro direções, oferecendo máximo conforto e liberdade de movimentos. Inclui forro térmico removível, sistema de ventilação direta e até 11 bolsos funcionais. O blusão custa 379,95 euros e os calções 319,95 euros, com tamanhos até 6XL.

O Maverick EVO aposta na versatilidade: tecido MaxTex leve e resistente, sistema de camadas destacáveis com membrana impermeável SinAqua

e forro térmico acolchoado. Dispõe de zonas de ventilação reguláveis e elementos refletores para maior visibilidade. O blusão está disponível em seis cores, por 279,95 euros, e os calções a partir de 219,95 euros.

Já o Endurance privilegia a robustez. Produzido em MaxTex e Ballistic, combina durabilidade com proteção contra o frio e a chuva. O corte touring e os múltiplos pontos de ventilação, incluindo um sistema exclusivo nos punhos, tornam-no ideal para longas viagens. O blusão custa 229,95 euros e os calções 199,95 euros, com tamanhos até 8XL.

Com esta coleção, a RST reforça a sua aposta em equipamentos que aliam estilo, funcionalidade e adaptação às necessidades reais dos motociclistas, seja no dia a dia ou em aventuras de maior fôlego.

Para mais informações visite o website do distribuidor. Pode seguir a marca no Facebook, Youtube e Instagram. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R E-CLUTCH | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





Não meta **ÁGUA**

PENSADAS PARA MOTOCICLISTAS QUE NÃO DISPENSAM A MOTO NO INVERNO, AS NOVAS SPRINT SOBRE BOTAS RH3 APOSTAM NA IMPERMEABILIDADE TOTAL, NA ADERÊNCIA AO SOLO E NA VISIBILIDADE REFORÇADA, SURGINDO COMO UMA SOLUÇÃO PRÁTICA E ACESSÍVEL PARA A CONDUÇÃO DIÁRIA EM CONDIÇÕES ADVERSAS.

Com um preço recomendado de 29,52 euros, as SPRINT Sobre Botas RH3 (código SPW050) foram desenvolvidas para proteger o calçado e os pés da chuva, do vento e da humidade, mantendo o conforto e a segurança durante a condução. Totalmente impermeáveis, estas sobrebotas destinam-se à utilização urbana ou em viagens mais longas, sempre que as condições climáticas se tornam mais exigentes.

Um dos principais destaques é a sola completa em TPR, que garante boa aderência e elevada durabilidade, contribuindo para maior estabilidade tanto na moto como fora dela. Para reforçar a segurança em ambientes de pouca luminosidade, as

RH3 integram materiais refletivos, aumentando a visibilidade do motociclista no trânsito.

O fecho com aba de proteção assegura um ajuste firme e confortável, enquanto o ajuste elástico no tornozelo facilita a adaptação a diferentes tipos de calçado e melhora a praticidade no uso diário. Fabricadas em poliéster, as sobrebotas recorrem a materiais pensados para resistir ao desgaste provocado pela chuva e pela utilização frequente.

Disponíveis na cor preta e nos tamanhos XS a XXL, as SPRINT Sobre Botas RH3 posicionam-se como uma opção funcional e económica para quem procura continuar a conduzir com conforto e proteção ao longo de todo o ano. //



cardo



INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO

www.goldenbat.pt



DETEÇÃO
DE COLISÃO



45mm COLUMNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE



Impermeável E RESPIRÁVEL

A MARCA PORTUGUESA SPRINT MOTO REFORÇA A SUA OFERTA DE EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO PARA MOTOCICLISTAS COM O LANÇAMENTO DO BLUSÃO SPRINT PULSE, UMA PEÇA IMPERMEÁVEL E RESPIRÁVEL PROJETADA PARA COMBINAR SEGURANÇA, CONFORTO E VISIBILIDADE EM TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO.

Disponível por 119,99 euros, o Sprint Pulse surge como uma opção competitiva no segmento de blusões de moto com certificação CE nos ombros e cotovelos - elementos de proteção que cumprem os padrões europeus de segurança para condução em estrada. Além disso, o modelo incorpora materiais refletivos para aumentar a visibilidade em condições de pouca luz ou durante a condução noturna. A marca garante um design durável e confortável, pensado para resistir a diferentes climas e usos, desde deslocações urbanas a passeios mais prolongados.

A peça está integrada na gama têxtil da Sprint, reconhecida por oferecer equipamentos

impermeáveis e respiráveis, características que também se encontram noutros modelos da marca, como o SPRINT Hurricane, que destaca zonas de ventilação e materiais de qualidade para conforto térmico durante todo o ano.

Embora o Sprint Pulse seja um modelo recente e com menos informação técnica disponível publicamente, a estratégia da Sprint Moto tem sido, historicamente, apostar em produtos com proteções homologadas CE, resistência à água e à abrasão, e elementos refletivos para maior segurança do motociclista. O blusão posiciona-se, assim, como uma opção de entrada para motociclistas que procuram um equipamento funcional e seguro, sem abdicar de um preço competitivo. //

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.





Opção **VERSÁTIL**

A BEON REFORÇA A SUA OFERTA NO SEGMENTO DOS CAPACETES MODULARES COM O LANÇAMENTO DO MODELO 711, PENSADO PARA MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM PRATICIDADE NO DIA A DIA SEM ABDICAR DE PROTEÇÃO.

A BEON Helmets, nova marca de capacetes para motociclistas, chegou oficialmente ao mercado português através do importador Lusomotos, e apresentou agora uma nova gama de capacetes.

O reforço da mais recente oferta é no segmento dos capacetes modulares com o lançamento do modelo 711, pensado para motociclistas que procuram praticidade no dia a dia sem abdicar de proteção.

A viseira, com tratamento anti-riscos e preparada para receber sistema Pinlock, assegura maior visibilidade em diferentes condições climáticas. No interior, a BEON aposta em materiais premium, mais suaves ao toque, que garantem conforto prolongado. Os forros são amovíveis e laváveis, facilitando a higiene e prolongando a durabilidade do capacete.

Disponível em várias cores e tamanhos, o BEON 711 pretende afirmar-se como uma opção versátil e acessível para quem valoriza comodidade,

funcionalidade e segurança numa só peça.

Os preços de venda começam nos 114 euros (preço recomendado). //



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





Pedro Pereira

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

Para que serve o Sinal de STOP?

Na crónica do mês passado abordámos os nossos muy queridos faróis de nevoeiro. Este mês vamos falar do sinal de Stop (B2). Esta marca rodoviária vertical indica paragem obrigatória. Como refere o Art. 21 do Decreto Regulamentar n.º 22-A/98: B2 paragem obrigatória no cruzamento ou entroncamento: indicação de que o condutor é obrigado a parar antes de entrar no cruzamento ou entroncamento junto do qual o sinal se encontra colocado e ceder a passagem a todos os veículos que transitem na via em que vai entrar.

Tendo presente também o conceito de utilizadores mais vulneráveis da via, se estiver perante o sinal de Stop e tiver à minha frente peões e ciclistas, também lhes devo ceder prioridade e esperar pela sua passagem, antes de prosseguir.

Além disso, a paragem deve ser feita antes da linha de stop marcada no pavimento, caso exista, que indica o local exato da paragem. Se não existir, tem mesmo que ser antes do sinal, de modo a dar sempre prioridade aos restantes utilizadores da via.

Assumo que, enquanto motociclista assíduo, esta é uma transgressão que às vezes cometo e não serve de justificação circular com uma moto de caixa manual e ter de reduzir à 1.ª velocidade. Se for numa scooter ou numa moto de transmissão automática também há situações em que me descuido e só abrando, se a visibilidade for mesmo boa.

Mais uma vez, o Código da Estrada (artigos 136, 146 h) e 147) e o Artigo 21.º do Regulamento de Sinalização do Trânsito (diploma n.º 22-A/98) são os nossos melhores aliados e são bem claros neste quesito: não parar completamente num sinal de Stop é considerado uma contraordenação muito grave e as penalizações são dolorosas:

Multa entre 120€ e 600€;

Subtração de quatro pontos na carta de condução;

Inibição de conduzir entre dois meses e dois anos, dependendo da gravidade da infração;

Registo da infração no cadastro rodoviário, durante 5 anos.

Ou seja, eu e muitos outros condutores, andamos todos em incumprimento ao não imobilizar totalmente o veículo num sinal de Stop, mesmo que nos pareça desnecessário para a segurança da manobra.

Fazem-se campanhas rodoviárias e de sensibilização (diferente de caça à multa) que bem que esta podia ser também uma área de intervenção para todos, incluindo para os ciclistas que, até para “não perder balanço”, simplesmente afrouxam e seguem viagem no sinal de Stop ou no semáforo vermelho.

Do meu lado tenho tentado fazer um esforço para cumprir escrupulosamente neste ponto, mas esqueço-me e depois volto a prevaricar...

Espero que não seja necessário ser autuado para me emendar de uma vez por todas! //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

FORZA 350

**Saiba mais!
Contacte-nos.**



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada



215 865 685
lombasecurvas.com



CEO da MV AGUSTA

Um novo CAPÍTULO

A situação actual da MV Agusta, a resolução da fase de separação da KTM e o novo motor U5 de dupla cambota são os temas desta interessante entrevista ao homem que assumiu as rédeas da icónica marca italiana.

Texto: Alan Cathcart **Fotos:** Oli Tennent e MV Agusta

O protótipo do radical novo motor de cinco cilindros Cinque Cilindri da MV Agusta foi introduzido discretamente no stand da marca, na EICMA 2025, sem qualquer alarde, para não desviar a atenção do lançamento do novo modelo Brutale Serie Oro da empresa.

Só depois do salão terminado, é que o departamento de relações públicas da marca emitiu um comunicado de imprensa sobre o motor. Aqui, porém, está a entrevista de Alan Cathcart com o CEO da MV Agusta, Luca Martin, sobre como a empresa escapou à propriedade do falido grupo KTM/Pierer Mobility e sobre a sua situação actual e as perspectivas projectadas para o futuro. A entrevista inclui pormenores extensos e muito interessantes sobre o radical motor U5 de duas cambotas, passando por muitos detalhes não incluídos no comunicado de imprensa original, como o nome do projectista, a data prevista para o primeiro de uma vasta gama futura de modelos MV Agusta movidos por este motor, etc.

Luca Martin, nascido em Itália, 43 anos, é um engenheiro mecânico qualificado que, depois de um período de seis anos na Ducati, que culminou com a sua nomeação como responsável de Strategic Sourcing, foi recrutado em 2017 pela KTM para liderar a sua subsidiária asiática com sede em Singapura.

Quando a empresa austríaca adquiriu uma participação de 25% na MV Agusta em novembro de 2022, o então presidente Stefan Pierer pediu-lhe que assumisse a gestão quotidiana da prestigiada marca italiana como diretor de operações (COO).

Após o colapso financeiro da KTM, há um ano, Martin permaneceu na fábrica da MV em Varese enquanto procurava garantir a sobrevivência da empresa, ajudando a negociar a sua recompra pela família russa Sardarov, que a tinha vendido à KTM. O processo foi

devidamente finalizado em julho, com a propriedade da MV Agusta a passar (novamente) para a Art of Mobility S.A., sediada no Luxemburgo e pertencente à família Sardarov, tendo Martin sido nomeado CEO do fabricante renascido.

Após uma visita a Schiranna, para testar o protótipo da Brutale Serie Oro de 931cc de três cilindros, tive a oportunidade de conversar com Luca Martin na semana seguinte ao salão anual EICMA.

AC: Luca, quando é que a KTM se desfez completamente da MV Agusta? Quando é que a vossa empresa voltou a ser verdadeiramente independente?

LM: Tudo ficou finalmente concluído a 9 de julho, embora o acordo inicial tenha sido feito no final de janeiro. Mas exigências legais fizeram com que fosse adiado várias vezes, até que finalmente conseguimos libertar-nos.

AC: Foi simplesmente a reversão da aquisição anterior?

LM: Não, foi um negócio muito, muito complexo que envolveu negociações realmente difíceis que eu próprio conduzi em parte, mas não, não é exactamente uma reversão. O resultado final é que a MV Agusta agora pertence 100% à Art of Mobility S.A., que é inteiramente detida pela família Sardarov.

AC: Ou seja, Timur Sardarov e o pai recuperaram tudo de novo, internamente?

LM: Sim, exactamente.

AC: Mas tu ficaste, apesar de seres anteriormente um empregado da KTM nomeado por Stefan Pierer para assumir as rédeas da MV Agusta. Porque é que saíste da KTM para assumir o cargo máximo na MV Agusta renascida?

LM: Porque desde o primeiro dia, depois de ter





saído de Singapura em 2022 e ter regressado a Itália, o meu compromisso total e toda a minha dedicação foram para a MV Agusta. Por isso não fazia realmente diferença se vinha da KTM ou de outra empresa; quando aqui cheguei foi para promover os melhores interesses da MV Agusta.

AC: Então quando foi a tua primeira vinda a Schiranna?

LM: Entrei para o conselho de administração da MV Agusta em novembro de 2022, quando a KTM comprou a participação inicial de 25% do capital da MV, e depois mudei-me para cá de forma permanente em abril de 2023. Desde então tenho estado à frente das operações diárias da MV como COO, e em julho fui encarregue de dirigir a empresa como CEO.

AC: Quantos trabalhadores têm agora aqui? O quadro de pessoal da MV manteve-se constante durante a recente incerteza?

LM: Temos pouco mais de 200 colaboradores aqui em Itália, e estou muito orgulhoso de que ninguém nos tenha abandonado apesar da incerteza quanto ao futuro da empresa. O meu receio era que o colapso da KTM pudesse ter um impacto negativo

na nossa situação, porque nos últimos dois anos conseguimos recrutar muitos jovens talentos, e uma das razões para isso foi, claro, o envolvimento da KTM com a empresa, que parecia ser uma garantia de estabilidade. Na verdade, provou-se o contrário, mas apesar disso nenhum deles saiu desde que começámos as negociações sobre o nosso futuro, que acabaram por levar ao anúncio público da KTM de que a MV Agusta já não era um activo estratégico para eles. Mantivemos todos os nossos engenheiros extremamente talentosos, assim como os nossos principais quadros comerciais. De facto, todos os dias há alguém da concorrência que quer juntar-se a nós, e agora, depois da revelação do motor de cinco cilindros, têm sido ainda mais os que nos procuram para entrar na equipa!

AC: Sim, mas do ponto de vista da engenharia, foi transferido algum aspecto do desenvolvimento da MV Agusta para a Áustria?

LM: Não. O departamento de I&D manteve-se sempre aqui em Itália. OK, houve várias sinergias, por exemplo, aproveitámos os laboratórios internos como as bancadas dinamométricas de motores e a simulação por computador que a KTM possui, apenas »



SCHUBERTH

goldenbat.pt



C5 ZENITH

NOVO DESIGN 2026



Capacete Modular
em fibra de vidro (DFP)



SEGURO: Homologação
ECE 22.06 e P/J



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



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



CONFORTÁVEL: Forros
interiores personalizáveis



SCHUBERTH



ZENITH BLUE



ZENITH BLACK



ZENITH RED



para realizar alguns ensaios e fazer análises. Porque, na prática, pouco importa quem realiza esses testes, e tiramos partido da capacidade da KTM para os executar lá. Mas todo o processo de desenvolvimento em termos conceituais permaneceu com os nossos engenheiros, aqui em Itália, e estamos muito orgulhosos de tudo o que alcançaram. Sempre foi muito importante para nós que os futuros modelos da MV Agusta não fossem motos laranja pintadas de vermelho e prateado.

AC: Contudo, dentro de Itália, fizeram uma alteração significativa ao transferir o Centro Stile CRC de San Marino para aqui, para Schiranna. Porque é que fizeram isso?

LM: Basicamente, temos ponderado esta mudança há pelo menos uma dúzia de anos, desde os tempos em que a Harley-Davidson detinha a marca, muito antes da KTM. O propósito é muito simples: precisamos de ser mais eficientes e de ter o nosso design, desenvolvimento de engenharia e produção todos sob o mesmo tecto, como uma operação verdadeiramente integrada. Não fazia sentido que parte da criação de cada novo modelo ocorresse a 500 km de distância, em San Marino, e outra parte aqui em Varese.

Assim, o desenvolvimento do motor e o laboratório de electrónica ficavam aqui, enquanto o estilo e o desenvolvimento da plataforma do veículo estavam lá em baixo, o que implicava várias deslocações constantes de pessoas entre os dois locais. Era demasiado complexo e um encargo excessivo e desnecessário para o tamanho da nossa empresa, por isso decidimos transferir tudo para cá.

Fizemos um investimento substancial para criar um novo Centro Stile aqui, o que significa que todos os futuros modelos da MV Agusta serão concebidos no mesmo local, desde o primeiro desenho CAD até ao momento em que saem da linha de montagem. Temos agora uma operação verdadeiramente integrada pela primeira vez desde que Claudio Castiglioni relançou a MV Agusta há 30 anos.

AC: Quantas pessoas vieram de San Marino trabalhar aqui em Schiranna?

LM: Sete em quinze. Embora houvesse muita duplicação de recursos, demos a todos a oportunidade de se mudarem para cá. Claro que mudar-se a 500 km de casa não é uma escolha fácil, mas os mais jovens, que estão muito comprometidos com a marca, encararam isto como uma oportunidade para alargar os seus conhecimentos



e aprofundar um pouco mais o mundo MV Agusta. Estou a apostar muito na sinergia entre os diferentes departamentos, porque se os nossos designers puderem dar um passeio pela linha de produção e falar com os trabalhadores, vão compreender melhor porque o desenho tem de ser moldado respeitando a função, e a função tem de fazer parte do desenho.

AC: Com todas estas mudanças importantes, como correu 2025 para a MV Agusta?

LM: Tem sido um ano realmente complexo. Vamos ter produzidas um pouco menos de 4.000 unidades, porque a primeira metade do ano foi incrivelmente difícil devido à separação da KTM. A notícia chocante sobre a insolvência deles, que surgiu no final do ano passado, obrigou-nos a parar a produção em dezembro, e só conseguimos reiniciá-la com as motos Euro 5+ em maio, por isso basicamente perdemos meio ano de produção que nunca recuperaremos. Mas com o apoio da família Sardarov, depois de terem retomado o controlo da empresa, planeamos construir e vender 6.000 motocicletas em 2026, especialmente com a família Brutale a impulsionar este crescimento.

Com isto não me refiro apenas à nova versão de 930 cc, porque também reposicionámos completamente a Brutale 800, cujo preço é muito atractivo face à concorrência. Creio que agora estamos alinhados com a nova Ducati Monster, que é ligeiramente mais cara apesar de ser apenas um V-twin e não um tricilíndrico.

AC: Então a MV Agusta teve um EICMA 2025

bem-sucedido?

LM: Sim, de facto. Mostrámos ao público pela primeira vez o nosso modelo totalmente novo Brutale Serie Oro, e tenho o prazer de dizer que vendemos quase todas as 300 unidades que vamos produzir, ao preço de €27,000 em Itália, incluindo 22% de imposto local. Mas para além da Serie Oro sei que todos estão à espera da versão de produção em série do modelo, que vamos chamar apenas Brutale e não Brutale 930 nem 950. Começaremos a fabricar esta na segunda metade do próximo ano, e pretendemos construir pelo menos 1.000 exemplares em 2026 a um preço de €17,600 em Itália. Acho que esse preço é o adequado, nem demasiado alto, nem demasiado baixo. Isto reflecte a nossa nova estratégia de preços na MV Agusta, onde queremos praticar preços racionais para os nossos produtos, em vez de excessivos. Queremos deixar de olhar para a lua e começar a construir volume, e reconhecemos que o preço é uma parte fundamental disso, embora não seja tudo. Mais recentemente, como parte da Pierer Mobility, éramos a cereja no topo do bolo e as nossas motos eram tabeladas em conformidade, mas agora que somos independentes outra vez, queremos fazer o nosso próprio bolo, com preços mais alinhados com o valor percebido pelo mercado para os nossos produtos.

AC: Mas na EICMA também surpreenderam toda a gente ao exibirem um radical motor de cinco cilindros, o Cinque Cilindri. Conte-me sobre ele.

LM: Bem, foi certamente uma surpresa até para os



nossos concessionários, que nada sabiam, e também para o nosso departamento de RP! Foi difícil mantê-lo em segredo, mas penso que, no fim, fizemos um excelente trabalho para evitar que a notícia deste desenho super inovador se filtrasse. A nossa grande preocupação era não desviar a atenção da Brutale, porque queríamos que todos se concentrassem num produto acabado e totalmente novo que estava a entrar no mercado.

Além disso, o Cinque Cilindri é um projecto que só iniciámos agora, que ainda está longe de entrar em produção. Mas quisemos mostrar a capacidade de inovação dinâmica que a MV Agusta ainda possui. Contudo, deixe-me sublinhar que isto é definitivamente uma plataforma de motor totalmente nova da MV Agusta para uma futura gama de modelos diferentes.

AC: Quando começaram a trabalhar nele?

LM: Na verdade, é um projecto antigo que esteve a ferver durante algum tempo! No primeiro dia em que aqui vim assumir a responsabilidade pela gestão da MV Agusta, pedi a todos os engenheiros do departamento de I&D que me mostrassem os desenhos inovadores que estavam a desenvolver e

qual seria o projecto ideal que mais gostariam de concretizar. Vários eram muito interessantes, e um deles foi este projecto de cinco cilindros, que não é realmente um V5 como o da Honda ou o motor Proton de MotoGP, cada um com uma única cambota. Este é mais parecido com um «square-five» fechado, o que se reflecte no nome que demos internamente ao projecto; não o F5, mas o Quadro!

AC: Explique-me isso: um quadrado não tem cinco lados!

LM: OK, basicamente temos dois motores acoplados, um tricilíndrico em linha na frente e um bicilíndrico em paralelo atrás, para facilitar que os joelhos do piloto fiquem mais próximos. Cada bancada de cilindros tem a sua própria cambota, são acoplados entre si através de um pinhão central, e são contra-rotativos para anular a inércia giroscópica das massas rotativas. Isto melhora o comportamento da moto, especialmente a direcção, e também minimiza as vibrações. A nossa Cagiva 500 a dois tempos para GP tinha um desenho semelhante, embora essa, claro, tivesse apenas quatro cilindros, não cinco!

AC: Nesse caso, quem o desenhou, porque isto soa



a trabalho de um projectista de motores de Grande Prémio?

LM: Bem, na verdade o líder do projecto deste motor específico é um engenheiro muito jovem e muito talentoso chamado Edoardo Volpi, que se juntou a nós há pouco mais de seis anos. Partindo do esboço inicial, ele redesenhou completamente a cabeça do cilindro, que é uma das partes mais complicadas neste conceito, e produziu o protótipo existente, que tem 1000 cc de cilindrada. A plataforma é capaz de entregar mais de 243 cv a mais de 16.000 rpm, e uns impressionantes 135 Nm de binário às 8.500 rpm, tudo isto mantendo uma suavidade excepcional.

Mas além disso, decidimos tentar poupar peso, bem como simplificar o desenho, electrificando este motor tanto quanto possível, para também reduzir o atrito e aumentar significativamente o desempenho. Assim, o Cinque Cilindri é um motor de combustão interna convencional, mas, como acontece cada vez mais no mundo automóvel, várias funções auxiliares, como a bomba de água, a bomba de óleo e outros componentes vitais do conjunto, são accionadas electricamente em vez de mecanicamente, com motores eléctricos dedicados.

AC: Isso significa que existe um gerador eléctrico separado para tratar disso?

LM: Exactamente, haverá um motor de arranque-gerador integrado, como os que agora se encontram nas scooters ou em automóveis, mas ainda não em motociclos, e este funcionará como motor de arranque autónomo, bem como gerador para carregar a bateria que alimenta esses motores eléctricos auxiliares.

AC: Quando é que tiveram o motor a funcionar pela primeira vez?

LM: Ainda não tivemos, porque estamos ainda na fase de simulação de I&D, e neste momento estamos a fazer a simulação 3D da câmara de combustão. Um dos maiores desafios que temos relativamente a um formato de motor como este, prende-se sobretudo com o ruído e as vibrações, pelo que precisamos de encontrar a sequência de injeção correcta para minimizar as vibrações e otimizar a entrega de binário. Já temos uma solução em mente, mas estamos a trabalhar com o conceituado Politecnico di Milano para correr com os algoritmos e modelação de combustão mais avançados, para termos a certeza de que acertamos no ponto certo.



AC: São quatro válvulas por cilindro, ou atrevo-me a sugerir cinco, como a Yamaha noutros tempos? E suponho que também têm de considerar o diâmetro e o curso, porque não podem ter um diâmetro demasiado largo.

LM: Como sabe, a MV gosta de contrariar a convenção, por isso aqui temos um motor tricilíndrico e um bicilíndrico acoplados para formar uma configuração U5 mas, neste caso, com cabeças de cilindro de quatro válvulas! Neste momento estamos a considerar diferentes configurações, dependendo do espaço disponível, e podemos optar, por exemplo, por capacidades de 850 cm³, 1150 cm³ ou até 1200 cm³. Mas, falando de válvulas, ainda estamos a trabalhar no sistema de admissão, porque, como referi antes, o componente mais complexo do projecto é a cabeça do cilindro.

Isso deve-se ao facto de termos de considerar que este motor poderá trabalhar a regimes muito elevados, pelo que a simulação termodinâmica nos dirá se conseguimos tornar o cilindro ainda mais compacto. Sabemos que o espaço será uma limitação, já que precisamos de perceber qual o pacote que melhor se adapta a uma Supersport.

AC: Por isso é que o motor que mostraram no EICMA

tem 1000 cc?

LM: Exactamente! É uma boa cilindrada para Superbike. Mas é também um motor mais estreito do que um quatro em linha e mais curto do que um V4, por isso trata-se de um projecto muito compacto e de alto desempenho.

AC: Então são verdadeiros os rumores de que já correu em resistência de 24 horas por uma equipa belga?

LM: Não, isso não é verdade, mas temos de deixar as pessoas sonhar! Uma pessoa perguntou-me: “Ah, este é o motor desenvolvido para vocês pela Ferrari, certo?!” Sim, claro que é!

AC: Planeiam levar este motor U5 à produção e, em caso afirmativo, quando?

LM: Sim, é definitivamente nosso objectivo construir uma nova plataforma de modelo usando este motor. Como pode imaginar, queremos começar com o formato de 1000 cc porque se adequa perfeitamente à próxima Superbike da MV Agusta que todos aguardam, mas para além disso prevemos um motor versátil que possamos incorporar na nossa gama Naked, bem como para impulsionar uma Sport Turismo, uma Adventure Tourer e talvez até uma Enduro.



AC: Mas o peso não será um problema para modelos polivalentes, porque certamente o motor será bastante pesado?

LM: Não, de todo! Pesa menos de 60 kg, por isso não é mais pesado do que o motor equivalente de quatro cilindros. É verdade que temos duas cambotas, mas também reduzimos o peso em várias outras áreas, incluindo a eliminação de componentes agora redundantes. Por exemplo, não precisamos de um contrabalanço porque as duas cambotas são contrarrotativas, o que por si só elimina as vibrações.

AC: À medida que me fala mais sobre este motor, penso que o Edoardo Volpi é um engenheiro muito inteligente!

LM: Sim, concordo! Estou muito satisfeito com o resultado deste desenho, porque lhe dei muita liberdade apesar de ser ainda jovem. Precisamos de ideias frescas e isso é precisamente o que o Cinque Cilindri representa.

AC: Qual é o vosso calendário? Quando esperam ter uma versão final pronta para produção?

LM: Bem, agora é a fase mais crítica, porque precisamos de concluir os estudos de viabilidade. Quando estes estiverem completos com o resultado

positivo que esperamos alcançar, acredito que a construção do protótipo acontecerá bastante depressa, por isso digamos entre seis e doze meses a partir de agora. Uma vez pronto o motor protótipo, pretendemos industrializá-lo rapidamente. Assim, idealmente na EICMA 2029 verá não só o motor acabado, mas também um chassis acoplado a esse motor. Isso marcaria o fim do nosso actual plano quinquenal para o renascimento da MV Agusta e o início de um novo, com este motor como estandarte.

AC: Olhando para o presente em vez do futuro, a recuperação da MV após a KTM está a correr conforme o planeado?

LM: Até agora, tudo bem, excepto pelo atraso na primeira metade de 2025 ao resolver as consequências do período de propriedade pela KTM. Mas para além disso estamos muito satisfeitos, porque a nova Brutale está a correr bem. Acabámos de regressar dos testes em Nardò e ficámos realmente surpreendidos não só pelo desempenho, mas pela fiabilidade da moto a velocidades extremas, o que é um ponto que quero realmente sublinhar. A fiabilidade é um elemento chave da nossa nova filosofia de produto, e outro é que não queremos apenas procurar ter a moto mais rápida da sua categoria. A facilidade de condução, ou



melhor, o prazer de condução dos nossos produtos são os pilares principais da nossa nova filosofia, que já experimentou ao conduzir o protótipo de pré-produção da Brutale Serie Oro. E além disso, a nossa nova estratégia de preços e o serviço pós-venda melhorado que estamos a planear em parceria com a DHL, são todas as medidas de que precisávamos para que a MV Agusta, agora independente, se torne finalmente um interveniente genuíno no topo da tabela dos fabricantes.

AC: Qual é a vossa ligação com a DHL?

LM: Investimos numa parceria com eles para a entrega rápida e global de peças sobresselentes, e existe um forte compromisso conjunto para que isto funcione. O CEO da DHL Itália veio à nossa reunião de concessionários na segunda-feira da EICMA e explicou aos nossos 300 concessionários que não é apenas responsabilidade da MV Agusta, mas também um compromisso da DHL conseguir entregar peças sobresselentes em qualquer parte do mundo em 72 horas, e na Europa em 48 horas. Portanto, isto não veio de mim nem dos meus colegas; veio diretamente da principal empresa logística mundial. Reconhecemos que a satisfação pós-venda foi sempre o ponto mais fraco da MV Agusta anteriormente, e por isso juntámo-nos à melhor empresa de entregas do mundo para resolver esse problema.

AC: Continuam a projetar fabricar e vender 15 000 motos por ano até 2030?

LM: Sim, esse é o nosso plano, porque o nosso principal investimento neste momento vai em duas direcções. Uma é o produto, e é uma das razões pelas quais mostramos o Cinque Cilindri, porque quero que os nossos clientes percebam que somos uma empresa focada em desenvolver modelos de produção em série de referência. Continuaremos a fazer algumas

edições especiais, mas quero que os potenciais clientes entendam que, se procuram uma moto que lhes ponha um sorriso na cara quando a conduzem, que seja também fiável, bem tabelada e esteticamente muito apelativa, com boa relação qualidade-preço, não há melhor escolha do que uma MV Agusta. E o segundo investimento é na nossa rede de concessionários, que já ultrapassa os 300 a nível mundial e continua a crescer.

AC: Isto sempre foi uma questão chave para expandirem a vossa presença na América do Norte, em particular.

LM: Absolutamente. Acreditamos que a América do Norte tem um potencial enorme por explorar para a MV Agusta, porque temos uma gama de produtos que os clientes aí vão apreciar, mas até agora não tínhamos a estrutura para lhes dar o apoio adequado na compra. Isso está a mudar. Sob a nossa anterior propriedade, a MV Agusta USA estava instalada na sede da KTM em Temecula, Califórnia, naquilo a que chamam Inland Empire. Isso serve para motos off-road, mas está totalmente desligado do epicentro dos utilizadores de motos de estrada no sul da Califórnia, mais perto da Costa Oeste. Por isso transferimos para Los Angeles a nossa sede de distribuição para a América do Norte, concretamente para o edifício Roland Sands em Long Beach, onde se respira a paixão pelas motos de desempenho, o que é perfeito para nós. Temos uma equipa pequena mas em crescimento sediada lá, altamente focada no desenvolvimento da MV na América do Norte. Também criámos uma nova entidade autónoma na Austrália, bem como nos países de língua alemã, e em Espanha e Portugal. Estamos a expandir a nossa presença global de forma contínua, focados em poder oferecer aos nossos clientes um serviço mais pessoal e próximo, tanto antes como depois de entrarem para a família MV Agusta. //

MOTO GUZZI

V85TT

OFERTAS DAS MALAS LATERAIS + KIT FECHADURAS



MOTO GUZZI®

Quase DE CORRIDAS

No mês de novembro apresentámos um modelo icónico da casa bávara: a BMW R 51/2. Agora voltamos com um mais uma moto marcante, mas desta vez do fabricante britânico Triumph, a fantástica T100!

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





Esta clássica, do mais puro estilo e charme britânico, é uma moto que nos consegue arrebatrar o coração e mesmo nos dias de hoje o fabricante de Hinckley continua a lançar modelos de perfil mais clássico, as suas modern classics, que vão beber muita inspiração a modelos históricos, como esta Tiger 100 ou, simplesmente, T100.

Já agora, uma curiosidade: a designação 100, que a marca já usava há alguns anos, não foi escolhida à toa! Dizia respeito à sua performance, ou seja, a capacidade de alcançar as 100 milhas por hora! A mítica Ton! Algo como 160 km/h! Uma marca incrível à época e que fazia da T100 uma moto de corridas sem necessidade de grandes alterações.

UM POUCO DE HISTÓRIA

Por detrás deste modelo estão os nomes de duas pessoas geniais, Val Page e Edward Turner. O primeiro era chefe de design da Ariel e Turner fora contratado para desenhar novos motores. Esta junção de talentos, ainda no final da década de 1920, deu muitos e bons frutos, incluindo motores como o Ariel Square Four e o Twin Cylinder Parallel que esteve na génese desta T100.

Tal como aconteceu com tantas outras marcas e modelos, também para a Triumph a Segunda Guerra Mundial foi um conflito que veio mudar praticamente tudo e não necessariamente pelas melhores razões.

Quando chegou ao mercado em 1939 deixou muita gente de boca aberta! Elevadas performances, uma estética singular e um carácter dual very british que lhe permitia, ao mesmo tempo, ser usada no dia-a-dia de forma

descontraída, mas também participar e vencer competições, tal como fez logo nesse ano. Porém, em 1940, tudo mudou. Numa altura em que a Inglaterra sofria pesadamente com os bombardeamentos alemães, a fábrica Triumph Engineering Co. Ltd, à data em Coventry, foi arrasada no dia 14 de novembro de 1940. A produção apenas pode ser retomada em pleno depois do conflito terminar, embora em 1942 a marca recuperasse a produção em Meriden, com motos destinadas sobretudo às forças armadas. Ainda o mundo lambia as feridas da guerra e já a marca inglesa voltava à mó de cima, sendo que a exportação para os Estados Unidos deu uma grande ajuda. Surgiram novos modelos, caso da icónica Thunderbird, equipada com um motor de 650 cc e que conhecemos, por exemplo, do filme de 1953 *The Wild One* (O Selvagem), com Marlon Brando, que muito ajudou a promover a marca.

PURO CHARME

Este magnífico exemplar nacional de 1955, completou a bonita idade de 70 anos. Está num estado de coleção, mas para chegar aqui foi necessário um longo caminho. O seu proprietário adquiriu-a desmontada e demorou vários anos a conseguir que voltasse à vida numa forma muito aproximada ao original, ainda que aqui ou acolá possam haver pequenas melhorias, até ao nível mecânico.

Quadro, suspensões, sistema de travagem e carburação, têm atualizações face ao modelo original de 1939, mas continua a ser-lhe tão fiel que nos faz perceber porque a marca britânica ainda hoje continua a lançar modelos com um visual clássico e intemporal.





A T100 estava disponível em várias cores, mas esta, em cinzento e preto, assenta-lhe particularmente bem, até porque os extensos cromados fazem um contraste muito interessante que agrada de sobremaneira aos mais puristas.

Como se não bastasse, a harmonia estende-se por toda a moto. O enorme farol dianteiro em negro, com os manómetros instalados na sua base, o depósito longo e estilizado, com as tradicionais borrachas laterais (neste caso com uma grelha metálica por cima), o longo assento de uma só peça, os aros e raios cromados... tudo faz sentido! Naturalmente que o maior destaque tem que ir para o motor, em particular para os cilindros (aqui em alumínio), com os seus vistosos coletores de escape que terminam com peculiares silenciadores que ainda hoje são uma imagem de marca e associamos imediatamente à Triumph! Era difícil fazer melhor!

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Admito que tinha muita curiosidade em conduzir este modelo. Conheço a Thunderbird da

mesma época, mas a T100 não. Queria perceber a real capacidade do conjunto, nomeadamente do “pequeno” twin vertical de 498 cc, com uns declarados 32 cv às 6500 rpm.

Ainda antes de a conduzir fui informado que existiam alguns “pozinhos de perlímpimpim” que poderiam tornar a experiência de condução ainda mais interessante, uma vez que no restauro mecânico, feito por um dos poucos profissionais que ainda faz magia em Portugal com estas máquinas, foram implementadas algumas melhorias.

Aliás, a construção em alumínio já permite fazer mais algumas coisas, mas se a isso associarmos uns pistões forjados, árvores de cames com um comportamento mais agressivo, melhorias na instalação elétrica e o carburador Amal devidamente trabalhado... tem tudo para dar certo... e dá mesmo!

Sento-me em cima da moto e, para minha surpresa, a posição de condução não é demasiado desportiva, carregando apenas o peso suficiente >>



CYCLONE



RX600

A AVENTURA CHAMA POR TI. NÃO A FAÇAS ESPERAR!

nos pulsos, ainda que depois, em andamento, haja uma natural tendência para nos apoiarmos na dianteira da moto, numa postura mais desportiva. Já numa toada mais calma o conforto é acima do esperado. A tal dualidade de que falei antes e que se sente perfeitamente.

Coloca-se facilmente a trabalhar (o pedal de arranque não é rebatível) e temos de “mudar o chip” antes de iniciar a marcha. Ainda que sendo um modelo de exportação (até o conta km, original ou não, está em km e não milhas), tem a função dos pés trocadas! Ou seja, o pé esquerdo comanda o travão traseiro e o direito as quatro mudanças!

Curiosamente, a ordem na caixa de velocidades é a comum e não a usada em competição, ou seja, engrenamos a primeira para baixo e as outras para cima.

A embraiagem é progressiva, mesmo que muito pesada, mas o melhor é a caixa de velocidades que está ao nível de uma moto moderna e mostra que a Triumph sabia bem o que andava a fazer. Não existem falsos pontos mortos ou dificuldade

em engrenar nenhuma das quatro velocidades e mesmo a reduzir não há hesitações. Depois dos primeiros quilómetros, percebemos que o motor se expressa particularmente bem nos médios regimes e fazemos-lhe a vontade, mas como a moto curva bem, trava o suficiente e as suspensões cumprem... a vontade é acelerar um pouco mais! Damos por nós a adotar uma forma de condução mais radical e atrevida, atrasando as passagens de caixa e deixando os escapes gritarem a plenos pulmões! É diversão em estado puro e nem mesmo os pneus na medida 3.25" X 19" na frente e 3.50" X 19" na traseira nos intimidam e fazem abrandar o ritmo, até porque o conjunto é ágil e o peso a seco a rondar os 170 kg não nos dificulta a tarefa. Para ajudar, o depósito carrega mais de 13 litros de combustível, o que nos garante uma autonomia para várias horas de diversão.

Se esta T100 fosse minha não me atrevia a fazer dela uma companheira diária, mas assumo que lhe iria dar uso com bastante frequência. É quase como se fosse uma moto bipolar: dependendo do nosso



estado de alma, assim é o seu comportamento. Apenas o seu cavalete central, necessita de alguma atenção na sua colocação (não tem descanso lateral). Não queremos que esta jóia tombe ao chão!

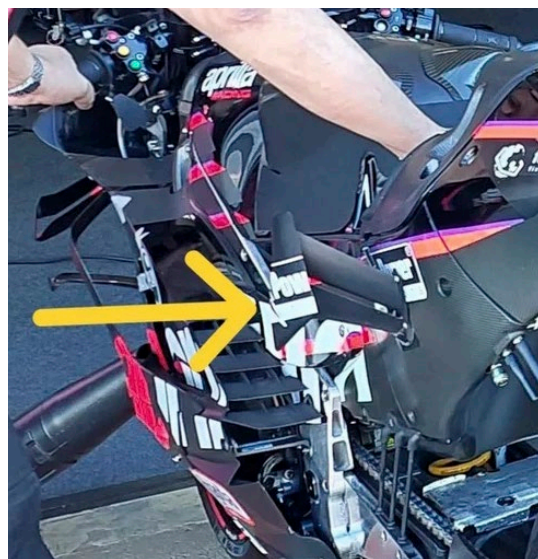
NOTAS FINAIS

O histórico construtor, objetivamente falando o único que sobreviveu e está ainda hoje em mãos britânicas, tem nesta T100 um modelo verdadeiramente especial e que a marca continua a reinterpretar por ser tão intemporal.

Com mínimas alterações, esta Triumph estava perfeita para umas corridas, por exemplo no Circuito Internacional de Vila Real... e para usar durante a semana no caminho casa-trabalho.

Não é à toa que a sua produção, com diferentes variantes, se manteve até 1973, numa altura em que o mercado estava a mudar profundamente, nomeadamente com a chegada das motos japonesas, na competição e fora dela, mas essa história vai ficar para outra vez! //





MotoGP aponta baterias aos dispositivos aerodinâmicos da Aprilia

A APRILIA VÊ O SEU INOVADOR DESENVOLVIMENTO AERODINÂMICO AMEAÇADO POR UMA POTENCIAL PROIBIÇÃO IMEDIATA.

OS CHAMADOS "leg wings", introduzidos pela marca italiana no Grande Prêmio da Grã-Bretanha em maio, podem vir a ser banidos devido a preocupações de segurança levantadas pela Direção de Corrida do MotoGP, pela Dorna (detentora dos direitos comerciais) e pela IRTA (associação das equipes).

Montados junto às pernas do piloto, estes equipamentos visam aproveitar o fluxo de ar gerado quando o piloto se levanta para travar, aumentando a carga aerodinâmica na traseira da moto e, consequentemente, a aderência. A Aprilia atribui a estes dispositivos parte do crédito pela sua notável evolução competitiva durante a temporada de 2025, que culminou em três vitórias nas últimas quatro corridas.

A proposta de interdição foi formalmente submetida pela FIM (Federação Internacional de Motociclismo) à MSMA (associação dos fabricantes). Fontes ligadas ao processo garantiram que a iniciativa partiu do grupo e não de um concorrente específico, sublinhando que as apreensões se centram na "proximidade dos dispositivos às pernas do piloto".

Apesar de os componentes serem concebidos para se desprenderem em caso de acidente - chegando a

partir-se ocasionalmente quando os pilotos esbarram neles nos boxes - a sua localização é considerada um risco potencial.

O processo de decisão encontra-se agora nas mãos da MSMA, que deverá votar a proposta nos próximos dias. Regra geral, alterações ao regulamento técnico exigem um voto unânime dos cinco fabricantes. No entanto, tratando-se de uma questão de segurança, esse requisito é anulado, o que significa que a Aprilia poderá ver-se obrigada a aceitar a decisão, mesmo votando contra.

Especula-se, contudo, que possa ser alcançado um compromisso. Em vez de uma interdição imediata, a proibição poderá ser adiada até 2027, ano em que está prevista uma profunda reformulação técnica no campeonato, incluindo a redução da aerodinâmica de downforce.

Este caso surge num contexto histórico onde outros desenvolvimentos técnicos, como os dispositivos de "holeshot" para partidas, foram igualmente classificados como perigosos por alguns especialistas, mas permaneceram dentro da legalidade. A comunidade do paddock aguarda, agora, o desfecho de mais um capítulo no permanente equilíbrio entre inovação e segurança no desporto-rei das duas rodas. //

Prova de início do MotoGP de 2026 pode não se realizar na Tailândia

AINDA FALTAM MAIS DE DOIS MESES PARA A TEMPORADA DE MOTOGP DE 2026 COMEÇAR, MAS A PROVA INAUGURAL, PREVISTA PARA O CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT, DE 27 DE FEVEREIRO A 1 DE MARÇO, PODE NÃO SE REALIZAR ALI.

OS CONFLITOS armados entre países estão na ordem do dia e um dos mais recentes está a ocorrer entre a Tailândia e o seu vizinho Camboja, por causa de uma disputa territorial antiga. Por enquanto, o conflito não alastrou e ambas as partes querem resolver a situação rapidamente, mas há efeitos colaterais, caso das pessoas que fogem da guerra iminente.

Acontece que o epicentro do conflito fica a apenas cerca de 100 km do circuito e toda a província de Buriram está em polvorosa. De tal forma que as instalações do circuito albergam nesta data cerca de 15.000 refugiados, que podem aumentar a qualquer momento, se a situação se agravar.

Além disso, está previsto que os últimos treinos antes do início da época sejam nesse circuito, mais precisamente dias 20 e 21 de fevereiro, ou seja, uma semana antes da prova, numa temporada em que Miguel Oliveira já não estará presente.

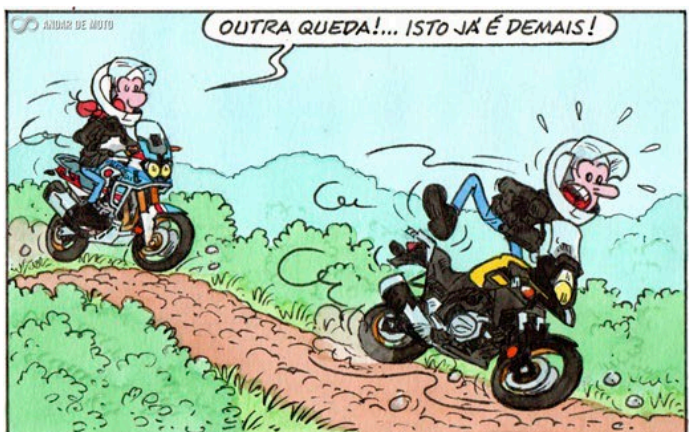
Por outro lado, já foi anunciado que a seguir a 2026, depois de 7 temporadas consecutivas a receber a prova rainha da velocidade, este circuito vai deixar de fazer parte do calendário oficial. Foi o próprio Newin Chidchob, chairman do Chang International Circuit, a expressar o seu descontentamento por esta decisão:

Lamento profundamente esta decisão, uma vez que o governo só precisaria de investir 500 milhões de baht por ano (cerca de 13,5 milhões de euros), enquanto patrocinadores privados contribuiriam com 300 milhões de baht anualmente. Por outro, o evento gera 5 mil milhões de baht em receitas para o país.

Certamente que a organização do MotoGP está a analisar de perto a situação. Caso a prova inaugural da temporada não se venha mesmo a realizar na Tailândia fica a questão de saber qual a alternativa, tendo presente que a prova seguinte é no Brasil em Goiana, Estado de Pernambuco, de 20 a 22 de março. //

2026 CALENDAR		
 FEB MAR 27-01 BURIRAM THAILAND	 MAR MAR 20-22 GOIANA BRAZIL	 MAR MAR 27-29 AUSTIN USA
 APR APR 10-12 LUSAIL QATAR	 APR APR 24-26 JEREZ SPAIN	 MAY MAY 08-10 LE MANS FRANCE
 MAY MAY 15-17 BARCELONA CATALONIA	 MAY MAY 29-31 MUGELLO ITALY	 JUN JUN 05-07 BALATON HUNGARY
 JUN JUN 19-21 BRNO CZECHIA	 JUN JUN 26-28 ASSEN NETHERLANDS	 JUL JUL 10-12 SACHSENRING GERMANY
 AUG AUG 07-09 SILVERSTONE GREAT BRITAIN	 AUG AUG 28-30 MOTORLAND ARAGON	 SEP SEP 11-13 MISANO SAN MARINO
 SEP SEP 18-20 SPIELBERG AUSTRIA	 OCT OCT 02-04 MOTEGI JAPAN	 OCT OCT 09-11 MANDALIKA INDONESIA
 OCT OCT 23-25 PHILLIP ISLAND AUSTRALIA	 OCT NOV 30-01 SEPANG MALAYSIA	 NOV NOV 13-15 PORTIMAO PORTUGAL
 NOV NOV 20-22 CHESTE VALENCIA		

MotoGP



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves

Jornalista e motociclista

E se um dia deixássemos de andar de moto?

Esta é uma daquelas perguntas que empurramos para aquele sítio onde colocamos as coisas sobre as quais não queremos pensar, nem falar. Há uma ideia errada muito comum sobre motociclistas: a de que somos todos inconsequentes, viciados em adrenalina ou incapazes de parar, mas não é verdade.

Esta questão já surgiu inevitavelmente, seja como medo ou possibilidade mais real.

Ou porque perdemos alguém, ou porque a vida muda, o corpo muda. Porque há momentos em que o cansaço pesa mais do que a vontade, porque há dias em que a chuva e o vento incomodam especialmente. Porque às vezes sentimos que já estamos velhos demais para isto...

Mas quem tem o “bicho” não abandona... quando muito faz pausas, mas acaba por voltar, ou vive num misto de eterna saudade e puro arrependimento o resto da vida.

Eu pensei seriamente nisso no dia em que tive o acidente e os médicos me aconselharam deixar a moto de lado. “Foi complicado, vai ter dores se andar e pode agravar.” E tenho. Sempre que ando. Isto não é romantizável, nem heroico, é apenas a verdade.

Há muitos motociclistas a andar com lesões antigas, dores crónicas e inúmeras limitações. Continuamos não porque ignoramos isso, mas porque a alternativa é pior – a sensação de amputação, como se tirassem qualquer coisa que faz sentido em nós.

Para amigos e família esta minha decisão: “é muito estúpida”.

E eu não a consigo explicar. Mas a malta do bicho percebe que não é uma questão lógica, nem de hobby, é um lugar, é identidade, é forma de estar.

É uma parte do meu equilíbrio mental que não aparece nas radiografias que os médicos tinham.

É verdade que a moto não nos poupa, mas isso não é necessariamente mau. Ela obriga-nos a estar ali, e num mundo que anda em piloto automático, a presença que ela nos exige é viciante. É um lugar onde desligamos desse automático e entramos num espaço único. E talvez seja isso que nos faz voltar, mesmo quando não é confortável. A moto não anestesia, acorda-nos para a vida.

Enquanto subir para a moto fazer mais sentido do que não subir, mesmo com tudo o que isso implica, continuamos.

Boas curvas.

Mesmo quando doem.//



EDIÇÃO LIMITADA

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

TRANSALP SP

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

**PROMOÇÃO
EXCLUSIVA**

10.390€

COM 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 matriculadas até final de setembro, limitada ao stock existente. Valor da Documentação não incluído.