



ZONTES 703F

TESTE

VOGE 625R



» TESTE

MOTO MORINI X-CAPE 1200

» NOSTALGIA

YAMAHA DT50 LC

» DESPORTO

DAKAR 2026

» 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

O tempo da época

Este inverno está a ser rigoroso e a exigir muita paciência a quem se desloca em duas rodas. Paciência e não só, mas também níveis de atenção elevados e uma gestão cuidada do equipamento e da montada.

Sob uma forte chuvada, mesmo com um bom equipamento e sobretudo em ambiente urbano e a baixa velocidade, há sempre água que insiste em chegar à pele, molhando tudo no seu caminho, causando desconforto. Secar luvas, forros do casaco ou do capacete, limpar a sujidade das botas, das calças e da moto, manter a corrente de transmissão limpa e bem lubrificada, verificar com mais regularidade a pressão e o estado dos pneus e da iluminação do veículo, são tarefas que fazem parte do dia de um motociclista.

Outra parte é navegar o trajeto diário, com visibilidade reduzida e piso escorregadio, no meio de um trânsito que assume proporções épicas de incompetência por parte dos demais utentes da estrada e de quem as mantém.

Por isso, e para garantir os níveis de atenção no máximo, evitando distrações que podem ter graves consequências, o conforto é indispensável. Um bom equipamento e um veículo em bom estado são, por isso,

fundamentais.

No entanto há um “cheat code” para os motociclistas urbanos que diariamente têm que enfrentar ambientes urbanos: chama-se scooter! Muito mais simples de conduzir, o que permite dispensar mais atenção ao que se passa em nosso redor, as scooters têm ainda a vantagem de serem mais fáceis de manobrar e estacionar. Muitas até oferecem excelente capacidade de carga, que evita ter que se andar de mochila e capacete às costas. E oferecerem maior proteção aerodinâmica (menos equipamento para limpar), menores custos de utilização e manutenção reduzida, sendo em muitos casos um investimento completamente amortizável pelo facto de a moto cara e mais-que-tudo estar guardada e protegida na garagem, pronta para as viagens maiores ou para aqueles dias especiais.

Pessoalmente, acho que uma pequena scooter 125cc é um complemento indispensável para a moto, seja ela qual for. Com o estacionamento cada vez mais difícil e os engarrafamentos cada vez maiores, não há nada que bata a versatilidade de uma scooter. Sobretudo no inverno! Porque não pensa nisso? //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 26 SUZUKI HAYABUSA SPECIAL EDITION
- 28 BMW 2026
- 30 HARLEY-DAVIDSON
- 38 GAMA ATAC
- 44 SUZUKI AVENSIS 125

TESTE

- 48 ZONTES 703F
- 56 VOGÉ 625R
- 66 MOTO MORINI X-CAPE 1200

REPORTAGEM

- 104 CF MOTO

NOSTALGIA

- 108 YAMAHA DT50 LC

DESPORTO

- 114 DAKAR 2026
- 120 SPORTNEWS

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: O TEMPO DA ÉPOCA
- 46 ADELINA GRAÇA: A REVOLUÇÃO SILENCIOSA DAS DUAS RODAS: O FUTURO PÓS-COMBUSTÃO
- 82 SUSANA ESTEVES: PARA QUE SERVE O SINAL DE STOP?
- 102 HENRIQUE SARAIVA: A TRADIÇÃO AINDA É O QUE ERA...
- 124 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 126 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVE O TRAÇO CONTÍNUO?





**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.



Salão Motorclássico regressa a Lisboa com mais de 100 expositores

A CORDOARIA NACIONAL VOLTA A RECEBER, DE 20 A 22 DE MARÇO, O MAIOR EVENTO PORTUGUÊS DEDICADO AOS VEÍCULOS CLÁSSICOS, REUNINDO EXPOSITORES INTERNACIONAIS, CELEBRAÇÕES DE MODELOS ICÓNICOS E UMA PROGRAMAÇÃO CULTURAL ALARGADA.

O **SALÃO MOTORCLÁSSICO** prepara-se para mais uma edição na Cordoaria Nacional, em Lisboa, ocupando cinco pavilhões e áreas exteriores com mais de uma centena de expositores vindos de vários países. O certame volta a juntar comerciantes de automóveis e motos clássicas, livrarias especializadas, vendedores de peças e memorabilia, bem como clubes, associações e museus, num encontro pensado tanto para entusiastas como para o público generalista.

A edição deste ano destaca várias datas marcantes da história automóvel e motociclista. Entre elas, os 80 anos da Vespa, símbolo da reconstrução italiana do pós-guerra; os 75 anos do Toyota Land Cruiser, um dos nomes mais respeitados do todo-o-terreno; e os 60 anos do Lamborghini Miura, modelo que redefiniu o conceito de supercarro moderno.

O programa inclui ainda a celebração dos 50 anos do Ford Fiesta, dos 40 anos do BMW M3 E30 (um ícone nascido da competição) e dos 40 anos do Citroën AX, referência da mobilidade económica dos anos 80. Um conjunto de efemérides que atravessa diferentes épocas e filosofias de engenharia.

Além das exposições, o Salão Motorclássico vai contar com as habituais Motor Talks, que trazem ao palco especialistas e figuras históricas do setor, passeios e concentrações de clássicos, e o Cinema Jornal dos Clássicos, com projeções contínuas ao longo dos três dias. Entre os lançamentos editoriais confirmados estão "Edfor - Do sonho à desilusão", de José Barros Rodrigues, e "Ferrari 1947-1972, 25 Anos de Glória", obra póstuma de João Carmo Santos.

Os bilhetes já estão disponíveis e podem ser adquiridos [AQUI](#). //

Montana XR1 125 evo

A mesma de sempre, mas melhor que nunca.



Tua por 3.699€*

Motor Monocilíndrico de 125 cc com 15 CV **ABS** e **TCS** (Sistema de Controlo de Tração)
Equipamento de série Kit de 3 Malas, Crash Bars, Proteção do Carter e Descanso Central
Painel de Instrumentos TFT de 5" com conectividade "mirroring" **Iluminação** Full LED
Cores ● Vermelho ● Azul ● Branco ○ Preto



VER VÍDEO XR1 125 EVO

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.



Ducati Panigale V4 R MY26: a nova referência de exclusividade e engenharia extrema chegou a Lisboa

A DUCATI LISBOA APRESENTOU A NOVA PANIGALE V4 R MY26, A MAIS RADICAL SUPERBIKE HOMOLOGADA PARA ESTRADA ALGUMA VEZ PRODUZIDA PELA MARCA DE BORGIO PANIGALE, ASSINALANDO TAMBÉM A ENTREGA DA PRIMEIRA UNIDADE EM PORTUGAL AO SEU PROPRIETÁRIO – UM MOMENTO QUE REFORÇA O PRESTÍGIO ASSOCIADO A ESTE MODELO DE PRODUÇÃO LIMITADA.

HERANÇA direta das motos que disputam o Mundial de Superbikes, a V4 R MY26 condensa o ADN competitivo da Ducati num conjunto técnico sem precedentes no segmento. O motor Desmosedici Stradale R de 998 cc, capaz de debitar 218 cv (e até 238,5 cv com escape racing e óleo Ducati Corse), aproxima a experiência de condução de patamares reservados às MotoGP, algo reforçado pela velocidade máxima que pode chegar aos 330,6 km/h.

Entre as inovações que cimentam a exclusividade do modelo destacam-se os inéditos "Corner Sidepods", estreando-se numa moto homologada para utilização em estrada. Estes elementos aerodinâmicos, concebidos para atuar em ângulos de inclinação extremos, aumentam significativamente a velocidade em curva e reduzem os tempos por volta, graças às novas asas de maior superfície que elevam a carga aerodinâmica em 25%.

Esta Ducati Panigale V4 R MY26 é também a pri-

meira moto desportiva de estrada equipada com uma Ducati Racing Gearbox, uma caixa de velocidades de competição, com o ponto morto abaixo da primeira velocidade, garantindo maior eficácia nas reduções violentas e passagens mais rápidas entre 1ª e 2ª. Também o sistema Ducati Neutral Lock evita desengates acidentais, replicando a lógica usada pelos pilotos oficiais de MotoGP e WSBK.

Com um melhoria de 7% no binário (às 6.000 rpm) e uma entrega de potência mais consistente em toda a faixa de regime, a nova V4 R reafirma o estatuto da Ducati como referência absoluta em performance, tecnologia e exclusividade. Esta primeira unidade entregue no nosso país, não pode deixar de ser admirada pelos apaixonados pela engenharia mais avançada que a indústria motociclística pode oferecer, pelo que foram muitos os fãs da marca que se dirigiram às bonitas instalações da Ducati Lisboa para a poderem admirar de perto. //

NOVO ANO

2026

NOVOS PREÇOS

10.499€

ANTES ~~11.499€~~

DESCONTO -1000€

V-STRON

V-STRON 800 DIE

PREÇO CAMPANHA

Campanha válida até dia 30 de junho de 2026, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Não acumulável com outras campanhas em vigor ou a lançar de futuro. A Suzuki Portugal reserva-se no direito de alterar, sem informação prévia, as condições da campanha.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI

**FIRST THEN.
FIRST NOW.
NEVER FINISHED.**



Indian Motorcycle lança a campanha Never Finished nos seus 125 anos de vida



A MARCA DE MOTOCICLOS NORTE-AMERICANA MAIS ANTIGA AINDA EM FUNCIONAMENTO, E UMA DAS MAIS VELHAS A NÍVEL GLOBAL, ESTÁ AGORA A COMEMORAR 125 ANOS DE HISTÓRIA, UM MARCO VERDADEIRAMENTE ESPECIAL.

AO LONGO destes 125 anos a marca tem vencido corridas, batido recordes e conquistado inúmeros troféus, mas nem por isso deixa de ser ambiciosa e vai continuar a esforçar-se por criar melhores máquinas e percorrer maiores distâncias. Ou seja, ainda que muito orgulhosa do caminho percorrido, maior ainda é o entusiasmo para a estrada que está para vir.

Desde que a sua primeira moto saiu da linha de produção em 1901, em Springfield, Massachusetts, a Indian Motorcycle tem sido sinónimo da construção artesanal, desempenho comprovado, fiabilidade inabalável e inovação constante. Assim, a marca vai continuar a promover as V-Twins americanas com a mesma determinação de sempre.

Campanha Never Finished

No âmbito da comemoração do seu 125.º aniversário, a Indian lançou a sua campanha Never Finished. Terá a duração de um ano e presta homenagem ao espírito pioneiro dos fundadores George Hendee e Oscar Hedstrom, enquanto declara que a Indian Motorcycle nunca

deixará de desafiar os limites.

Tal como refere Nate Secor, Director de Marketing da Indian Motorcycle:

A busca pela inovação que motivou os nossos fundadores continua a motivar-nos hoje. Seja através do design, da engenharia ou do marketing, esforçamo-nos todos os dias para honrar esse legado. A campanha Never Finished não é apenas uma celebração dos nossos 125 anos de história, é um compromisso com os motociclistas de que estamos sempre a inovar, sempre a competir e a avançar.

Em 1901, Hendee e Hedstrom lançaram a sua primeira moto nos Estados Unidos, marcando o nascimento da Indian Motorcycle. Em 1913, a empresa já era líder de mercado, produzindo 30.000 unidades por ano, naquela que era a maior fábrica de motocicletas do mundo.

Ao longo de 2026 a marca celebrará o seu 125.º aniversário com uma variedade de produtos, programas e promoções para motociclistas. Mais informações serão divulgadas ao longo do ano no seu site e nas respetivas redes sociais. //

NOVA

KLE 500 *SE*

Recomendamos Lubrificantes **motove**

Recomendamos Equipamentos **SCORPION EXO**

Alpinestars

Recomendamos Equipamentos



LIFE'S A RALLY. RIDE IT.

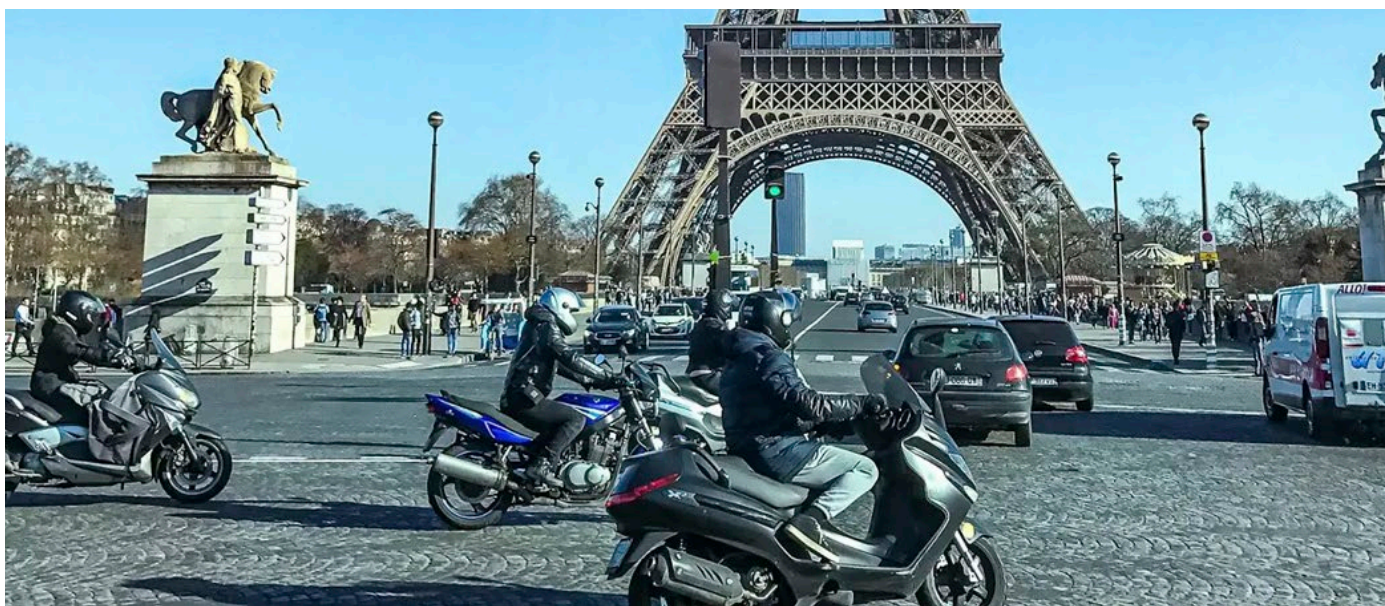
A nova Kawasaki **KLE500SE** combina design inspirado no rally raid, motor 451cc moderno e elevada capacidade off-road, oferecendo conforto e versatilidade para aventuras em estrada e fora dela.



Multimoto

Instagram: [/kawasakiportugal](#) ou Facebook: [/kawasaki.pt](#)

Kawasaki
Let the good times roll



Excesso de velocidade passa a ser crime em França

CONDUZIR MUITO ACIMA DO LIMITE LEGAL DE VELOCIDADE DEIXA DE SER APENAS UMA INFRAÇÃO GRAVE EM FRANÇA. DESDE O FINAL DE DEZEMBRO DE 2025, ULTRAPASSAR O LIMITE DE VELOCIDADE EM 50 KM/H OU MAIS PASSOU A SER CLASSIFICADO COMO CRIME PENAL.

A ALTERAÇÃO resulta da mais recente revisão do Código da Estrada francês, enquadrada numa estratégia governamental mais ampla de combate ao que o Executivo designa como violência rodoviária. A nova abordagem representa uma rutura clara com o regime anterior, ao prever consequências penais imediatas, mesmo em situações de primeira infração.

De acordo com a legislação em vigor, os condutores apanhados neste nível de excesso de velocidade arriscam até três meses de prisão, multas que podem ascender a 3.750 euros e, pela primeira vez, o registo do crime no cadastro criminal. Este último aspeto é particularmente sensível, podendo ter repercussões futuras ao nível profissional ou em processos de mobilidade internacional.

Até aqui, circular a velocidades muito acima do permitido era, regra geral, tratado no âmbito administrativo, com sanções como coimas elevadas e perda de pontos na carta de condução. As consequências penais surgiam apenas em casos de reincidência. Com a nova lei, essa distinção deixa de existir.

Além das penas criminais, mantêm-se e reforçam-se outras sanções já previstas para comportamentos considerados de elevado risco: apreensão imediata do

veículo, suspensão da carta de condução por períodos que podem chegar aos três anos, proibição de requerer novo título durante esse intervalo e perda automática de seis pontos na carta.

O Governo francês justifica o endurecimento da lei com dados de fiscalização recentes. Só em 2024, as autoridades registaram mais de 63 mil casos de condutores a circular pelo menos 50 km/h acima do limite legal, um número significativamente superior ao verificado em anos anteriores. Para o Executivo, trata-se de um comportamento que representa um perigo inaceitável para a segurança rodoviária.

Com esta medida, França alinha-se com os países europeus mais rigorosos no combate aos excessos de velocidade extremos. Embora os enquadramentos legais variem de Estado para Estado, a tendência é clara: tolerância cada vez menor para infrações que colocam em risco vidas humanas. A nova legislação aplica-se a toda a rede viária francesa e abrange todos os veículos a motor, reforçando a mensagem de que os excessos de velocidade mais graves deixam de ser apenas uma questão de multas; passam a ser tratados como matéria criminal. //



100%
ELÉTRICO



mytos
MOTORCYCLES



Neo

1 749€*
~~1 999€~~

Neo Plus

1 999€*
~~2 349€~~

WWW.MYTOS.PT



* IVA incluído à taxa legal em vigor (23%).
Acresce despesas de legalização e transporte

MOTOXPERT



Portugal de Lés-a-Lés: Motociclistas cumprem promessa e plantam árvores

A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL (FMP) CONTINUA EMPENHADA NA SENSIBILIZAÇÃO DE CLUBES E POPULAÇÕES PARA A NECESSIDADE DE RECUPERAR DE FORMA CONSCIENTE A PAISAGEM LUSITANA, TÃO FORTEMENTE FUSTIGADA PELOS INCÊNDIOS DOS ÚLTIMOS ANOS.

ASSIM, e cumprindo a promessa de concretizar estas ações para além das Campanhas de Sensibilização ligadas aos eventos Portugal de Lés-a-Lés, a FMP juntou, dia 4 de janeiro, motociclistas de vários pontos do País aos voluntários do Grupo Motard de Chaves e aos habitantes da aldeia flaviense de Faiões. O objetivo foi plantar mais de uma centena de árvores autóctones da região transmontana.

Destaque para os carvalhos roble e negral, típicos da região. Os motociclistas plantaram ainda os mais raros mostajeiros, juntamente com azereiros, amieiros, freixos, bidoeiros e sobreiros, cumprindo a palavra dada aquando da partida do 10º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road, em Chaves, em outubro passado.

A iniciativa contou, uma vez mais, com o apoio do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF).

Nas palestras de sensibilização, foi também apresentado o testemunho do presidente da Junta de Freguesia de Faiões, Luís Oliveira, e de responsáveis pelos baldios da área, sublinhando também os perigos inerentes à profusão de espécies invasoras, como as acácias, uma das piores pragas vegetais que afeta Portugal.

Foi ainda incentivada a continuação deste trabalho pelos montes da freguesia e do concelho, muito afetados por incêndios florestais, já que esta iniciativa foi apenas o 'pontapé de saída' para se voltar a ter verdadeira floresta na região, água nas fontes, saúde e proteção contra os incêndios.

Só com uma reflorestação cuidada, privilegiando as espécies autóctones de cada região, é possível mitigar a degradação da paisagem, tarefa em que a Federação de Motociclismo de Portugal e os motociclistas continuarão inteiramente empenhados neste desígnio nacional. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

PCX 125cc

**Saiba mais!
Contacte-nos.**



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Suzuka põe à venda asfalto do circuito para fãs e colecionadores

O ICÓNICO TRAÇADO JAPONÊS, PROPRIEDADE DA HONDA, VAI DISPONIBILIZAR SECÇÕES DO ASFALTO ORIGINAL RETIRADAS DURANTE AS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO DE 2026. UMA OPORTUNIDADE RARA PARA OS ENTUSIASTAS POSSUÍREM UM MEMORIAL FÍSICO DE UMA DAS PISTAS MAIS RESPEITADAS DO MUNDO.

O CIRCUITO de Suzuka, palco de duelos lendários na Fórmula 1 e no motociclismo mundial, vai vender "amostras" da sua superfície de pista. A iniciativa surge no âmbito das obras de pavimentação da zona oeste (West Course), previstas para estarem concluídas antes do Grande Prémio do Japão de F1, em março de 2026.

As peças colocadas à venda são, na verdade, núcleos de asfalto (amostras cilíndricas) extraídos através de perfurações profundas na superfície da pista. Estes fragmentos carregam décadas de história, tendo sido fustigados pelos pneus das máquinas mais rápidas do planeta em provas como as 8 Horas de Suzuka e o Grande Prémio de MotoGP (cuja última edição no local ocorreu

em 2003, marcada pelo trágico acidente de Daijiro Kato).

Embora as imagens do processo de extração já tenham sido partilhadas, os responsáveis pelo circuito ainda não divulgaram os preços nem o tamanho exato de cada peça. Contudo, espera-se uma procura elevada, dada a aura mística que envolve o traçado desenhado por John Hugenholtz.

"Devido aos trabalhos de requalificação, vamos vender o asfalto onde tiveram lugar eventos de renome mundial", confirmou a equipa de Suzuka em comunicado enviado à imprensa internacional, prometendo novos detalhes para breve através das suas plataformas oficiais. //

RST

O U T O N O / I N V E R N O

C O L L E C T I O N

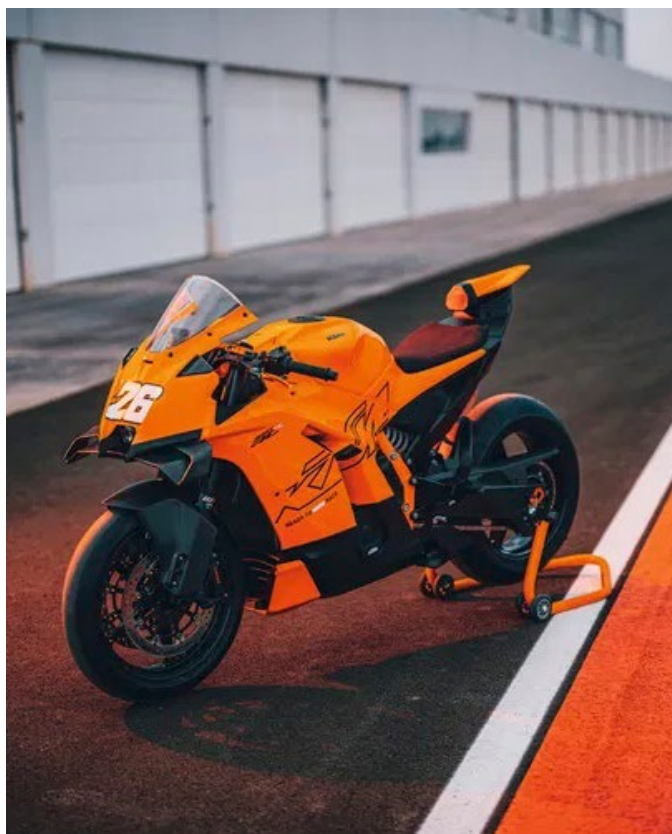


D E S C O B R E - O



T R U S T I S E V E R Y T H I N G

RST-MOTO.COM



KTM garante estabilidade com o CEO Gottfried Neumeister a renovar até 2028

APÓS SUPERAR O PERÍODO MAIS CONTURBADO DA SUA HISTÓRIA FINANCEIRA, A MARCA AUSTRIACA CONFIRMOU A CONTINUIDADE DO SEU HOMEM-FORTE.

A RENOVAÇÃO surge numa altura em que a KTM, agora sob controlo da Bajaj, procura retomar o caminho do crescimento e simplificar a sua estrutura operacional. A KTM AG e a Pierer Mobility (que vai passar em breve a designar-se Bajaj Mobility AG) anunciaram oficialmente a extensão do contrato de Gottfried Neumeister como CEO até ao final de 2028. O gestor, que assumiu o comando total em janeiro de 2025 substituindo Stefan Pierer, tinha inicialmente um vínculo previsto apenas até agosto de 2026.

Esta renovação é interpretada como um sinal de confiança dos novos proprietários maioritários, o grupo indiano Bajaj, que concluiu a aquisição da marca em novembro de 2025. Neumeister foi a figura central na navegação da crise financeira que assolou a KTM no final de 2024, período em que a empresa entrou em

processo de autoadministração, suspendeu a produção por duas vezes e enfrentou o despedimento de centenas de colaboradores.

O plano de recuperação começou com uma dívida de reestruturação avaliada em cerca de 548 milhões de euros, para a qual a KTM conseguiu recentemente o aval dos credores, validando o seu plano de viabilização. Para 2026, a estratégia de Neumeister foca-se na simplificação de processos e no regresso ao "core business" da marca: o mercado das motos.

"O objetivo é reforçar a confiança dos nossos parceiros, clientes e fornecedores a longo prazo", afirmou o CEO à imprensa internacional, confirmando ainda que vai abandonar todas as funções externas ao Grupo Bajaj para se dedicar exclusivamente à recuperação da marca "laranja". //

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

 [merlin_portugal](https://www.instagram.com/merlin_portugal)  [merlinportugal](https://www.facebook.com/merlinportugal)

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Honda reforça aposta na formação off-road com centros em Portugal e na Europa

A MARCA JAPONESA CONSOLIDA A SUA PRESENÇA NO UNIVERSO TODO-O-TERRENO ATRAVÉS DE UMA REDE INTERNACIONAL DE CENTROS DE FORMAÇÃO E DUAS ESCOLAS NACIONAIS QUE PROMOVEM SEGURANÇA, TÉCNICA E PAIXÃO PELA CONDUÇÃO FORA DE ESTRADA.

A LIGAÇÃO da Honda ao off-road não se mede apenas pelos títulos conquistados nas pistas. Com oito triunfos no Dakar distribuídos por duas gerações de máquinas e pilotos, a marca construiu uma reputação sólida que hoje se reflete também na formação especializada que oferece a motociclistas de vários níveis.

Ao nível internacional, a Honda mantém três centros oficiais dedicados ao ensino da condução fora de estrada, situados em França, Itália e Inglaterra. Cada um deles é liderado por nomes de peso do motociclismo: em Aveyron, o francês David Frégné - múltiplo campeão de Enduro e vencedor do Rali de Marrocos - dirige o centro local; em Piacenza, Itália, a escola está a cargo do ex-piloto Marcello Romano; e em Exmoor, no Reino Unido, o tricampeão mundial de motocross Dave Thorpe assume a liderança.

Em Portugal, o compromisso com a formação continua através de duas estruturas apoiadas pela Honda Portugal: a Dirt Ride Academy, em Manique (Cascais), e o OffRoad Center Bianchi Prata, no Carregado e em Marco de Canaveses. Ambas oferecem programas adaptados a diferentes idades e níveis de experiência,

desde iniciantes a praticantes avançados.

Fundada em 2018 por Diogo Salema, a Dirt Ride Academy disponibiliza pistas de motocross e áreas de treino preparadas para evolução técnica segura, orientada por profissionais experientes. Já o OffRoad Center Bianchi Prata combina escola, aluguer de pistas, motos e tours, proporcionando uma experiência completa para quem quer aprofundar competências no todo-o-terreno.

Além da formação regular, os dois centros organizam atividades estruturadas para os mais jovens, como festas de aniversário, campos de férias e programas para famílias ou empresas, promovendo o contacto com o off-road de forma divertida e controlada.

A Honda sublinha que estas iniciativas têm um objetivo claro: melhorar a segurança e a confiança dos motociclistas, mesmo fora de estrada, competências que acabam por se refletir na condução diária em estrada. Uma filosofia que reforça o papel da marca não só como fabricante, mas também como promotora de uma cultura de condução responsável e apaixonada. //

Nova identidade corporativa: KTM muda de nome

A EMPRESA DE MOTOS KTM OFICIALIZA A MUDANÇA DE NOME DA SUA HOLDING, A PIERER MOBILITY, PARA BAJAJ MOBILITY AG, REFLETINDO A CONSOLIDAÇÃO DO CONTROLO ACIONÁRIO INDIANO E INAUGURANDO UMA FASE DE REESTRUTURAÇÃO APÓS UM PERÍODO CRÍTICO NAS FINANÇAS DA EMPRESA.

A **KTM** deu um passo decisivo na sua reconfiguração organizacional, alterando a designação da sua empresa-mãe para Bajaj Mobility AG. A transição, antecipada desde a aquisição de participação majoritária pela indiana Bajaj Auto em novembro de 2025, formaliza a influência do novo acionista e encerra um ciclo conturbado na trajetória da marca austríaca.

A reestruturação, iniciada em finais de 2024 em resposta a uma grave crise financeira que ameaçou a sobrevivência da empresa, já resultou no corte de aproximadamente 500 postos de trabalho. Segundo a direção da KTM, o objetivo passa por "reduzir custos fixos, simplificar estruturas e concentrar o portfólio de produtos", medidas consideradas indispensáveis para assegurar a sustentabilidade a longo prazo.

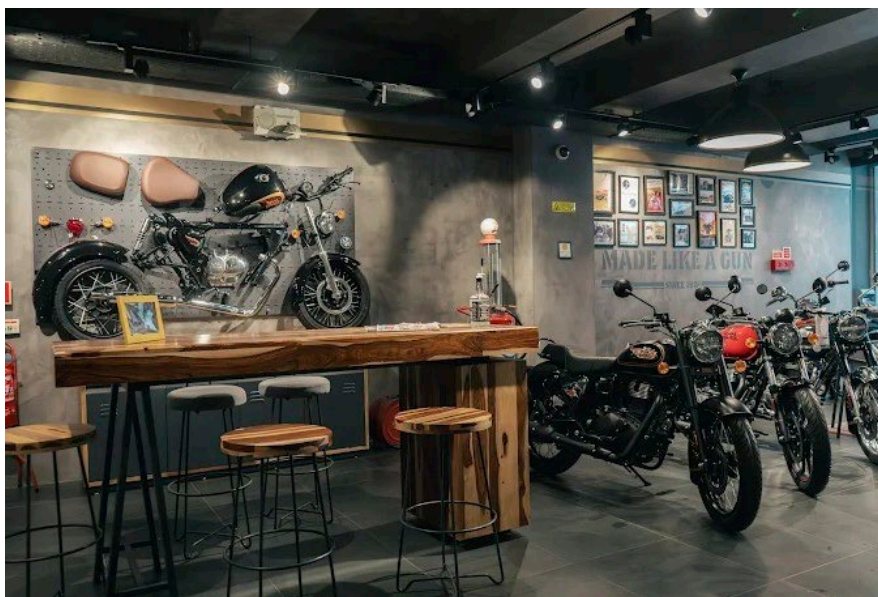
No final de 2025, a empresa contava com 3.794

colaboradores, número agora reduzido após uma reavaliação da organização interna. Gottfried Neumeister, CEO da KTM, justificou os despedimentos como "uma decisão difícil, mas necessária", referindo ainda que a simplificação abrange desde a linha de modelos até à eliminação de um nível hierárquico de gestão.

A estratégia foca-se agora nas três marcas nucleares do grupo: KTM, GasGas e Husqvarna. Paralelamente, a empresa desfez-se de vários projetos considerados secundários, como a venda da marca de bicicletas Felt, o encerramento do projeto X-Bow e o fim da parceria com a MV Agusta e da distribuição europeia da CFMoto.

A mudança de nome simboliza, assim, um recomeço para a KTM, agora alinhada sob a égide da Bajaj e empenhada numa trajetória de consolidação e maior eficiência operacional. //





Royal Enfield abre em Lisboa novo espaço de 1200 m² em Entrecampos

A HISTÓRICA MARCA DE MOTOS INAUGUROU O PROJETO U-DARE LISBOA, UM HUB QUE COMBINA SHOWROOM, OFICINA DE PERSONALIZAÇÃO PREMIADA E UM CENTRO DE CONVÍVIO PARA A COMUNIDADE MOTOCICLISTA.

A **ROYAL ENFIELD**, uma das marcas de motos mais antigas do mundo em produção contínua, deu um passo estratégico na sua expansão em Portugal com a abertura da U-DARE Lisboa. Localizado em Entrecampos, no centro da capital, o novo espaço de 1.200 metros quadrados rompe com o conceito tradicional de concessão, posicionando-se como um ponto de encontro dedicado à cultura das duas rodas e ao estilo de vida clássico e neoclássico.

O projeto U-DARE Lisboa foi desenhado para ser uma "segunda casa" para os entusiastas da marca. Para além da exposição dos novos modelos da Royal Enfield, o espaço integra uma área de vestuário e acessórios (lifestyle) e uma zona de lazer. O objetivo é criar um ambiente familiar e de convívio, servindo já como sede para o grupo de motociclistas Jumpers.

De acordo com os responsáveis pelo projeto, a intenção é que o espaço funcione como uma "sala de estar" onde os clientes podem planejar viagens, trocar ideias ou simplesmente socializar, reforçando a componente emocional que liga os condutores às suas máquinas.

Um dos grandes destaques desta nova unidade é a integração da UNIK Motorcycles. A oficina especiali-

zada, cujas criações personalizadas já foram premiadas internacionalmente, oferece aos clientes a possibilidade de transformar e customizar as suas motos. Com uma equipa técnica qualificada, o espaço pretende dar resposta à crescente procura por veículos únicos, onde o design clássico da Royal Enfield serve de tela para projetos de engenharia e estética personalizada.

A parceria entre a U-DARE, a UNIK e a Royal Enfield surge num momento de renovação da gama da marca britânica de origem indiana. Conhecida por produzir motos "honestas", com um design intemporal e preços competitivos, a Royal Enfield tem vindo a atualizar o seu catálogo para responder às exigências tecnológicas do mercado moderno sem perder o seu ADN histórico.

Para a U-DARE, este novo espaço representa o "próximo passo" na consolidação da marca em Portugal, servindo de motor para aumentar a sua disseminação no mercado nacional. Com uma abordagem focada no "fazer" e na proximidade com o cliente, a Royal Enfield em Entrecampos assume-se como um forte concorrente no segmento das duas rodas em Lisboa, alavancando-se numa história centenária para escrever um novo capítulo na capital portuguesa. //

Réplica da mítica Britten V1000 chega ao mercado em miniatura

A ICÓNICA MÁQUINA CRIADA POR JOHN BRITTEN GANHA NOVA VIDA NUM KIT À ESCALA 1:12, PENSADO PARA COLECIONADORES E APAIXONADOS PELO MOTOCICLISMO.

PARA quem sempre sonhou ter uma Britten V1000, surge finalmente uma alternativa realista...ainda que em ponto pequeno. A Britten Motorcycle Company apresentou oficialmente um modelo à escala da lendária moto de competição, permitindo que fãs de todo o mundo tenham uma versão fiel daquela que é considerada uma das máquinas mais revolucionárias da história do desporto motorizado.

Ter uma V1000 verdadeira é praticamente impossível: existem menos de dez exemplares, quase todos em museus ou coleções privadas, e qualquer venda implicaria valores astronómicos. Este kit, embora não substitua a experiência de possuir a moto original, aproxima-se tanto quanto possível desse sonho.

O modelo, aguardado há vários anos, destaca-se pelo nível de detalhe. Não se trata de um simples objeto decorativo, mas de uma montagem complexa, com mais de 200 componentes, mais de 150 decalques e um manual de instruções de 25 páginas. O motor, os elementos em fibra de carbono e até as pinças de

travão Brembo foram reproduzidos com rigor. Cada unidade é numerada individualmente e inclui duas opções de pintura, além da possibilidade de aplicar ou não o efeito de fibra de carbono nos painéis.

A produção, deliberadamente lenta devido à complexidade do kit, começou com um lote inicial de apenas 60 unidades e todas já estão reservadas. Existe atualmente uma lista de espera com cerca de 150 interessados, alguns inscritos há vários anos. Os candidatos serão contactados por ordem de inscrição e terão a oportunidade de adquirir o kit; se recusarem, a vaga passa para o seguinte. A marca prevê novos lotes a cada dois ou três meses, embora a disponibilidade continue limitada. Quando a procura estabilizar, o kit será vendido diretamente no site oficial da Britten.

O preço é de cerca de 455 euros, um valor elevado para um modelo à escala, mas simbólico quando comparado com o custo milionário de uma V1000 real. E, para muitos, é a oportunidade de ter uma Britten em casa. //





BMW Motorrad mantém liderança com 200.000 unidades vendidas

A BMW MOTORRAD CONSOLIDOU O SEU DESEMPENHO EM 2025, ALCANÇANDO PELO QUARTO ANO SEGUIDO MAIS DE 200.000 MOTOS ENTREGUES MUNDIALMENTE, NUM TOTAL DE 202.563 UNIDADES, SUPERANDO UM AMBIENTE DE MERCADO DESAFIANTE E REFORÇANDO A SUA PRESENÇA EM DIVERSOS PAÍSES.

A BMW MOTORRAD registou um resultado robusto em 2025, com 202.563 motos entregues a clientes em todo o mundo, mantendo assim uma trajetória de quatro anos consecutivos acima da marca das 200.000 unidades.

Num contexto marcado por condições voláteis, forte concorrência de preços, regulações mais apertadas e novas regras aduaneiras, além de um declínio global no segmento acima dos 500 cc, a BMW Motorrad conseguiu atingir um volume de vendas sólido. Destacam-se vários mercados que bateram recordes históricos,

como Itália, Espanha, Japão, Austrália, Portugal, Canadá, Malásia e Países Baixos.

Em dezembro, foram comercializadas 15.109 motocicletas, o terceiro melhor resultado de sempre para o mês, funcionando como um importante impulso de final de ano. Markus Flasch, CEO da BMW Motorrad, sublinhou em nota enviada à imprensa: "Num ambiente exigente, soubemos aproveitar os nossos pontos fortes e superámos expectativas em muitos mercados e segmentos. Em mercados-chave como a Alemanha, conseguimos até ganhar quota de mercado (+4,1 p.p.

acima dos 500 cc) e reforçar a nossa liderança".

A Europa confirmou a sua importância, com um total de 118.814 motos vendidas, ligeiramente acima do ano anterior. Para além dos recordes em Itália, Espanha, Portugal e Países Baixos, a região da Europa Central também alcançou um novo máximo, com 12.248 unidades. A Alemanha mantém-se como o maior mercado individual, com 25.516 motos, seguida pela França (19.019), Itália (16.692) e Espanha (14.005).

Fora da Europa, os Estados Unidos (14.869), o Brasil (14.488) e a China (10.555) contribuíram de forma significativa para o resultado global, mesmo perante restrições pontuais.

O sucesso foi impulsionado por uma oferta de produtos atrativa e pelo lançamento de novos modelos, como a BMW R 1300 RT, R 1300 R e R 1300 RS, que foram recebidos com grande entusiasmo. A R 1300 GS Adventure, apresentada no ano anterior, também registou um desempenho relevante, assim como a nova R 12 G/S, que superou as expectativas já no primeiro ano.

Os modelos mais vendidos continuam a ser a BMW

R 1300 GS Adventure (33.570 unidades) e a R 1300 GS (32.555), seguidos da BMW S 1000 RR (11.643). Na cilindrada média, as vendas ascenderam a 41.166 unidades, sustentadas pelos modelos F 800 GS, F 900 R e F 900 GS. No segmento até 500 cc, a família G manteve um desempenho estável, aguardando-se o lançamento da nova F 450 GS.

Na mobilidade urbana, os modelos C 400 GT, C 400 X e as versões elétricas CE 04 e CE 02 totalizaram mais de 18.400 vendas. Já os modelos desportivos de quatro cilindros, incluindo as versões M, representaram 28.408 unidades comercializadas.

Para 2026, a BMW Motorrad aposta numa continuidade confiante, com o objetivo de reforçar a sua posição de liderança no segmento premium global. Os clientes poderão contar com novos lançamentos, como a BMW F 450 GS na primavera, e com eventos emblemáticos, entre os quais a edição do BMW Motorrad International GS Trophy, a realizar no outono na Roménia.

Mais informações podem ser obtidas junto da rede de concessionários BMW Motorrad. //



Visual EXCLUSIVO

A marca japonesa reforça a gama Hayabusa com uma edição especial limitada, que combina atualizações tecnológicas, detalhes exclusivos e uma nova cor: Pearl Vigor Blue.



A Suzuki revelou uma nova Edição Especial da icónica Hayabusa, um modelo que continua a ser referência no universo das motos de alta performance. A marca descreve esta versão como um passo em frente na história da máquina, que mantém o emblemático motor de quatro cilindros em linha de 1340 cc, capaz de debitar 140 kW (aproximadamente 190 cv) às 9700 rpm e 150 Nm de binário às 7000 rpm.

A edição agora lançada integra já as mais recentes evoluções da Hayabusa, incluindo uma bateria de lítio ELIY Power, mais leve e eficiente, e sistemas eletrónicos atualizados como o Launch Control, o Power Mode Selector e o Smart Cruise Control. Estas melhorias visam otimizar o comportamento da moto sobretudo em regimes baixos, proporcionando uma condução mais suave e controlada.

Para além das alterações técnicas, a Edição Especial distingue-se por elementos estéticos exclusivos: um emblema tridimensional Suzuki, outro alusivo à edição no depósito, jantes com

detalhes em azul, protetores térmicos do escape anodizados e a inclusão de série da tampa do banco do passageiro. A nova cor Pearl Vigor Blue (YKY) reforça o carácter distintivo desta versão.

A Hayabusa Edição Especial já está disponível em Portugal com um preço de 20.499 euros, IVA incluído. A Suzuki confirma que o número de unidades destinadas ao mercado nacional será limitado.

Os interessados deverão contactar um concessionário Suzuki ou um representante Moteo. //





Novas cores E EQUIPAMENTOS PARA 2026

Em 2026 alguns dos modelos BMW têm reforços no equipamento e há um novo leque de cores alargado, também com algumas saídas, sendo que a aposta é nos metalizados.

O próximo ano, no que às decorações de vários modelos da marca bávara diz respeito, vai trazer importantes mudanças, como é o caso dos 6 modelos que de seguida se apresentam. Em alguns dos casos vamos ter também novos equipamentos.

BMW R 1300 GS

Estilo Trophy na nova combinação de cores Branco Alumínio Mate metálico / Azul Racing metalizado.

BMW R 1300 GS Adventure

Equipamento especial: Extensão da proteção de mãos no Pacote Touring

Protetor de motor Enduro no Pacote Enduro Pro.

BMW S 1000 XR

Equipamento opcional: Porta USB para carregamento incluída no Pacote Dynamic

Estilo Sport na nova combinação de cores



Verde Sálvia metalizado e a cor Azul Gravidade metalizada deixa de estar disponível.

BMW F 900 GS

Estilo Passion na nova combinação de cores Azul Snapper Rocks Mate metalizado. O Amarelo São Paulo deixa de estar disponível

Estilo Trophy na nova combinação de cores Azul Racing metalizado / Branco Claro / Vermelho Racing e Vermelho Racing na traseira. A combinação Branco Claro / Azul Racing metalizado deixa de estar disponível.

BMW C 400 GT

Estilo Exclusive na nova cor metálica Azul Ridge Mountain e rodas douradas. A cor Diamond White metalizada sai do catálogo.

BMW C 400 X

Estilo Rugged na nova cor White Aluminum Matt metalizada e rodas pretas. A cor Kalamata Matt metalizada também desaparece. //





Touring EXTRAORDINAIRE

Limited, Custom
Vehicle Operation
(CVO), Glide3,
Pan America 1250
Limited e uma
Enthusiast Collection
- Liberty Edition para
comemorar os 250
anos dos EUA.

Os novos modelos agora anunciados incluem as grandes viajantes Street Glide Limited e Road Glide Limited, que apresentam uma grande evolução da plataforma Grand American Touring da Harley-Davidson. Os novos modelos Street Glide 3 Limited e Road Glide 3 elevam os tricilos da marca a um novo patamar e estilo, enquanto a versátil Pan America 1250 Limited é uma nova moto Adventure Touring, altamente equipada e pronta para grandes aventuras.

Três modelos da Enthusiast Collection - Liberty Edition celebram, com pintura e grafismos exclusivos, o 250º aniversário da fundação dos Estados Unidos da América.

Para completar a gama de motos Harley-Davidson 2026, a coleção de motos Custom Vehicle

Operation (CVO) de produção limitada, inclui cinco modelos com pintura e características de performance super premium.

Todos estes modelos estarão brevemente disponíveis nos concessionários autorizados Harley-Davidson em todo o mundo.

STREET GLIDE LIMITED E ROAD GLIDE LIMITED

Estas Grand American Touring são motos otimizadas para clientes que dão prioridade ao luxo, performance e conforto em viagens longas, tanto para o condutor como para o passageiro.

Os novos modelos Street Glide Limited e Road Glide Limited ostentam todas as mais recentes melhorias de design e tecnologia da gama Grand American Touring, além da performance melhorada de um novo motor Milwaukee-Eight VVT 117, um porta-bagagens Grand Tour-Pak redesenhado, sistema de áudio Harley-Davidson de alta performance powered by Rockford Fosgate, sistema operativo Harley-Davidson Skyline com navegação integrada num ecrã tátil e uma série de novas características de conforto e conveniência.

Equipados com o motor Milwaukee-Eight® VVT 117, possuem maior cilindrada graças a um fluxo de admissão e escape melhorados e à abertura de válvulas variável (VVT) que oferece mais 7,4% de binário e mais 14,0% de potência do que o motor Twin Cooled™ Milwaukee-Eight® 114 dos modelos Grand American Touring de 2024.

O Variable Valve Timing (VVT) alarga a faixa de potência em geral e melhora o consumo médio de combustível em ciclo urbano/autoestrada em

2% a 3%, em comparação com o mesmo motor de abertura de válvulas fixa. O motociclista sentirá um melhor desempenho a baixas rotações, ideal para ultrapassagens, acelerações no trânsito e subidas íngremes em estradas de montanha com passageiro e bagagem.

O sistema de arrefecimento da cabeça dos cilindros melhora a eficiência do motor em comparação com o Milwaukee-Eight® 114, especialmente em situações de condução a baixa velocidade e em clima quente.

A suspensão traseira conta com amortecedores SHOWA, com tecnologia de emulsão dupla exterior, substituindo a anterior suspensão traseira que utilizava tecnologia de emulsão em apenas um dos dois amortecedores. Isto proporciona uma resposta de amortecimento melhorada e uma condução mais previsível. O curso é de 76 mm (3 polegadas) e possui um botão de ajuste hidráulico remoto da pré-carga localizado no lado esquerdo do moto, à frente do alforje. Os ajustes da pré-carga da suspensão traseira podem ser feitos facilmente sem ferramentas ou remoção do alforje, para acomodar até 45 kg adicionais de carga ou ajustes temporários para passageiros para além da condição de carga primária da suspensão.

O novo porta-bagagens Grand Tour-Pak foi concebido para complementar os elementos de design visual do novo design Grand American



APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON

Touring. O espaço total para o passageiro foi alargado, juntamente com uma melhoria geral da ergonomia. O encosto foi concebido para otimizar o conforto e permitir a instalação de uma almofada de encosto inferior aquecida opcional, que faz parte da gama de acessórios Harley-Davidson. As colunas foram reposicionadas para otimizar o conforto do passageiro, mantendo o desempenho áudio. Um novo forro moldado incorpora um bolso para guardar pequenos objetos. Todo o forro é removível para facilitar a limpeza.

O interior do porta-bagagens possui uma tomada de 12 volts para carregar dispositivos pessoais.

A capacidade do porta-bagagens Grand Tour-Pak é a mesma do porta-bagagens King Tour-Pak anterior (68 litros), pelo que continua a poder acomodar dois capacetes integrais de grandes dimensões. Com o suporte de bagagem Premium instalado na tampa da bagageira Grand Tour-Pak pode ainda fixar bagagem adicional flexível.

STREET GLIDE 3 LIMITED, ROAD GLIDE 3 E ROAD GLIDE 3 CVO

Uma nova geração do design Trike da Harley-Davidson, que apresenta uma suspensão traseira totalmente nova, que proporciona um conforto significativamente maior tanto para o condutor como para o passageiro, para além da performance do novo motor Milwaukee-Eight 117 VVT.

Ambos os modelos proporcionam conveniência, tecnologia e estilo que se alinham com as motos premium Grand American Touring da Harley-Davidson.

O novo design da suspensão substitui o eixo rígido anterior por uma suspensão do tipo De Dion. A nova suspensão traseira viu um aumento de 117% no seu curso – de 58,4 mm para 127 mm. Desta forma o peso não suspenso foi reduzido em aproximadamente 31 kg, o que permite a utilização de molas mais suaves e ajustes dos amortecedores para tirar o máximo partido do maior curso da suspensão, proporcionando





TIMELESS *Desire*

LEONCINO BOBBER 400

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

PRVP* de 5.990,00€

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

Descobre-a num concessionário Benelli.



APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON

conforto ao condutor e ao passageiro.

A via traseira é 38,1 mm (1,5 polegadas) mais larga do que a Trike anterior para criar a folga necessária para o novo movimento das rodas. Os guarda-lamas traseiros foram ligeiramente modificados para acomodar esta amplitude de movimento e redesenhados para complementar as restantes superfícies com um design atualizado. O formato dos "footboards" traseiros também foi alterado para proporcionar mais espaço para os pés do passageiro. A distância entre eixos foi aumentada em 40 mm (1,6 polegadas) para manter a distribuição de peso dianteira/traseira desejada.

A marcha-atrás é agora realizada com recurso ao motor de arranque, substituindo o motor elétrico de marcha-atrás separado encontrado nos modelos Trike até 2025. Este novo sistema de marcha-atrás é por isso significativamente mais leve do que o sistema anterior.

O novo motor Milwaukee-Eight VVT 117 equipa os modelos Road Glide® 3 e Street Glide® 3 Limited. Com maior cilindrada, fluxo de admissão e escape melhorado e abertura de válvulas variável, VVT, o motor Milwaukee-Eight VVT 117 oferece até 7,5% mais binário e 13% mais potência do que os motores Milwaukee-Eight® 114 dos modelos Trike 2025.

O sistema de arrefecimento das cabeças dos

cilindros melhora a refrigeração do motor em comparação com o motor Milwaukee-Eight 114, especialmente em situações de condução a baixa velocidade e clima quente. As cabeças de cilindro incorporam canais para a circulação do líquido de refrigeração em torno das válvulas de escape. Uma bomba elétrica faz circular o líquido de refrigeração pelo sistema até um permutador de calor, auxiliado por uma ventoinha com controlo termostático, localizada na parte inferior frontal do quadro. O fluxo de ar da ventoinha é direcionado para baixo da moto, proporcionando um maior conforto do condutor e passageiro, principalmente a baixas velocidades.

Um conjunto de tecnologias concebidas para aumentar a confiança do condutor em situações inesperadas ou condições adversas da estrada, os Rider Safety Enhancements, foram concebidos para adequar o desempenho da moto à tração disponível durante a aceleração, desaceleração e travagem. Os sistemas são eletrónicos e utilizam o que há de mais moderno em controlo de chassis, controlo eletrónico de travões e tecnologia de motor.

Modos de Condução Seleccionáveis controlam eletronicamente as características de desempenho da moto e o nível de intervenção tecnológica. O condutor pode alterar o modo de condução ativo enquanto conduz a moto ou quando está parada.





CUSTOM VEHICLE OPERATION (CVO)

Os cinco modelos CVO para 2026 representam o auge do design, tecnologia e performance da Harley-Davidson. Estas motos e trike super-premium têm produção limitada e apresentam acabamentos impressionantes, grande performance e componentes exclusivos.

A gama CVO 2026 inclui os modelos totalmente novos: CVO Street Glide ST, CVO Street Glide Limited e CVO Street Glide 3 Limited, para além dos modelos revistos CVO Road Glide ST e CVO Street Glide.

Cada moto CVO 2026 está equipada com um motor Harley-Davidson Milwaukee-Eight High-Performance, exclusivo do programa CVO. O motor foi concebido e testado como um sistema completo de alta performance pelos engenheiros da Harley-Davidson, utilizando componentes Screamin' Eagle, com base em extensos testes realizados pela equipa Harley-Davidson e pela Dynojet Factory Race Team para a Mission King of the Baggers.

O motor Milwaukee-Eight VVT 121 é exclusivo dos modelos CVO Street Glide, CVO Street Glide Limited e CVO Street Glide 3 Limited e apresenta cabeças de cilindro otimizadas com refrigeração

por líquido, abertura de válvulas variável (VVT) com uma árvore de cames high-performance, um sistema de admissão eficiente com caixa de ar de quatro litros, um sistema de carregamento de alto desempenho e um sistema de escape de alto fluxo com silenciadores de 4,5 polegadas de diâmetro. Com uma cilindrada de 1977cc, desenvolve um binário de 187 Nm @ 3750 rpm, capaz de atingir uma potência máxima de 114cv @ 4500 rpm.

Por seu lado o motor Milwaukee-Eight 121 HO é exclusivo dos modelos CVO Street Glide ST e CVO Road Glide ST. As principais características incluem uma árvore de cames de alta performance, admissão de alta fluxo e limitador de rotações elevado para as 5.900rpm.

Com a mesma cilindrada de 1977cc (121ci) este motor regista um binário máximo de 197 Nm @ 4000 RPM, capaz de desenvolver uma potência de 127cv @ 4900 RPM. A velocidade máxima está limitada eletronicamente a 193 km/h (modelo CVO Road Glide ST) e 177 km/h (modelo CVO Street Glide ST) por um período máximo de 25 segundos, sendo as motos Grand American Touring mais rápidas alguma vez disponibilizadas pela Harley-Davidson. »



O comando de válvulas high-performance tem a mesma elevação e duração que o comando de válvulas instalado no motor Milwaukee-Eight VVT 121, mas a sua sincronização é alterada para aumentar a potência na gama de rotações mais elevadas. Ajustado para produzir a máxima potência, este motor não está equipado com o variable valve timing (VVT).

A Admissão High Performance/Filtro de ar Heavy Breather são inspirados na competição, e concebidos especificamente para o motor Milwaukee-Eight 121 HO. Esta admissão permite um fluxo de ar 26% superior ao da caixa de ar do Milwaukee Eight VVT 121, contribuindo para o aumento da potência.

O Redline foi elevado para 5900 RPM, com um tempo limite de 25 segundos nessa rotação antes da intervenção do limitador. A rotação máxima sem intervenção foi elevada de 4600 (motor Milwaukee-Eight VVT 121) para 4750 RPM. O limite de rotação mais elevado permite ao condutor uma aceleração muito assertiva.

PAN AMERICA® 1250 LIMITED

Este novo modelo Adventure Touring (ADV) apresenta um kit completo com os acessórios mais desejáveis, instalados de fábrica e concebidos para melhorar o seu desempenho off-road.

As características especiais incluem uma robusta top case e malas laterais em alumínio com uma capacidade combinada de 120 litros. Um quickshifter Screamin' Eagle® permite passagens de caixa ascendentes e descendentes, sem o uso da embraiagem, sem risco de danificar a transmissão.

Protetor de escape, protetor de cárter em alumínio e protetor de radiador são itens de série para a condução fora do asfalto. A posição dos pedais do travão traseiro e mudanças pode ser ajustada para melhorar o controlo e o conforto quando o condutor está de pé.

Todas as características que fizeram da Pan America 1250 Special uma escolha popular entre os motociclistas de Adventure Touring mais exigentes foram mantidas, incluindo a suspensão dianteira e traseira semi-active, jantes raiadas



tubeless, tecnologia de farol adaptativo Daymaker Signature, nove modos de condução selecionáveis, incluindo modos off-road e um conjunto completo de Rider Safety Enhancements da Harley-Davidson.

O sistema Adaptive Ride Height (ARH) ajusta automaticamente a altura da moto entre uma posição baixa quando parada e a altura ideal de condução quando em movimento. O sistema permite ao condutor colocar-se aos comandos da Pan America 1250 Limited com facilidade e apoiar os pés no chão com confiança quando está parado.

Os protetores de mãos e os punhos aquecidos são de série. O ecrã tátil TFT a cores de 6,8 polegadas tem conectividade Bluetooth.

O motor Revolution Max 1250 é um V-Twin de 1250cc refrigerado a líquido, concebido para proporcionar uma performance elevada, com uma ampla gama de potência que culmina numa entrega de 149cv às 8750 rpm, partindo de um binário que regista um máximo de 124 Nm @ 6750 rpm.

ENTHUSIAST COLLECTION - LIBERTY EDITION

Enquanto os Estados Unidos da América

celebram 250 anos de independência, estas motos especiais prestam homenagem ao espírito explorador e de independência que inspirou gerações de viajantes.

Três modelos Harley-Davidson farão parte da Enthusiast Collection - Liberty Edition: as Street Glide, Street Glide 3 Limited e Heritage Classic.

Cada uma apresenta a cor base Midnight Ember, um preto metálico intenso exclusivo da Liberty Edition. Os grafismos especiais incluem o esquema Eagle Liberty Edition e detalhes exclusivos da Liberty Edition na consola e nas tampas do motor.

Os assentos apresentam costuras especiais, com o painel central em relevo e logótipo Bar & Shield bordado. Os modelos Street Glide e Heritage Classic da Edição Liberty possuem um para-brisas com tonalidade azul.

As características mecânicas de cada modelo são idênticas às do modelo 2026 de produção regular correspondente. As motos da Enthusiast Collection são produzidas em quantidades muito limitadas e a produção da Liberty Edition será limitada a cerca de 2.500 unidades em todo o mundo. //



Uma nova marca DE MOTOS PORTUGUESA

Criada pela Lusomotos especificamente para o mercado português, a ATAC apresenta-se com uma nova marca de qualidade superior, que promete uma experiência de condução surpreendente e fascinante, com uma grande variedade de opções que vai desde as motos de aventura às neoclássicas.

A ATAC oferece uma gama completa de motociclos de baixa e média cilindrada, scooters e motos de caixa, que engloba diversos segmentos de mercado. Veja quais as opções que a marca oferece e que já estão disponíveis em concessionários selecionados.

GAMA NAKED



KRYPTON 400

Naked musculada, minimalista e com atitude desportiva, equipada com o mesmo bicilíndrico da ADV 400.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 378 cc

Potência: 26.6 kW ≈ 35.7 hp (9000 rpm)

Binário: 35 Nm (6500 rpm)

Peso: 187 kg (seco)

Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17

Preço: 4.990€



KRYPTON 300

Equilíbrio entre leveza e performance, com motor monocilíndrico vivo e custos de utilização mais baixos.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 292 cc

Potência: 20.5 kW ≈ 27.5 hp (8500 rpm)

Binário: 26.5 Nm (7000 rpm)

Peso: 163 kg (seco)

Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17

Preço: 3.990€



KRYPTON 125

A porta de entrada no universo naked ATAC, leve, ágil e com potência competitiva no segmento.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 124 cc

Potência: 10.2 kW ≈ 13.7 hp (9500 rpm)

Binário: 10.6 Nm (9000 rpm)

Peso: 159 kg (seco)

Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17

Preço: 3.550€

GAMA ADVENTURE



MONSTER ADV 400

Moto de aventura robusta, preparada para alternar entre estrada e off-road leve, com motor bicilíndrico cheio e postura imponente.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 378 cc

Potência: 26.6 kW $\approx$ 35.7 hp (9000 rpm)

Binário: 35 Nm (6500 rpm)

Peso: 194 kg (seco)

Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17

Preço: 5.750€



MONSTER ADV 125

A estética aventureira num formato acessível para carta A1/B, mantendo dimensões e presença de moto maior.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 124 cc

Potência: 10.2 kW $\approx$ 13.7 hp (9500 rpm)

Binário: 10.6 Nm (9000 rpm)

Peso: 159 kg (seco)

Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17

Preço: 4.250€

GAMA STREET



FXZ 125

Naked urbana prática e económica, com refrigeração a ar e manutenção simples.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 124 cc

Potência: 8.5 kW $\approx$ 11.4 hp (9000 rpm)

Binário: 9.4 Nm (7500 rpm)

Peso: 128 kg (seco)

Pneus: F 90/90-17 • T 130/70-17

Preço: 2.190€

GAMA RETRO MODERNAS



KOMET 400

Retro moderna com motor bicilíndrico, estética clássica e comportamento dinâmico.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 378 cc
Potência: 26.6 kW $\approx$ 35.7 hp (9000 rpm)
Binário: 35 Nm (6500 rpm)
Peso: 187 kg (seco)
Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17
Preço: 4.990€



KOMET 125

A mesma filosofia retro da 400, mas com motor 125 cc e condução acessível.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 124 cc
Potência: 10.2 kW $\approx$ 13.7 hp (9500 rpm)
Binário: 10.6 Nm (9000 rpm)
Peso: 159 kg (seco)
Pneus: F 110/70-17 • T 150/55-17
Preço: 3.590€

GAMA CLASSIC



LEGEND 125

Clássica moderna, leve, simples e com estilo tradicional.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 124 cc
Potência: 8.2 kW $\approx$ 11.0 hp (9000 rpm)
Binário: 8.8 Nm (8500 rpm)
Peso: 132 kg (seco)
Pneus: F 90/90-17 • T 130/70-17
Preço: 2.090€

GAMA SCOOTER



ADV 125

Scooter com espírito aventureiro, pneus mais robustos e posição elevada.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 125 cc

Potência: 10.8 kW ≈ 14.5 hp (8750 rpm)

Binário: 12 Nm (8250 rpm)

Peso: 170 kg (seco)

Pneus: F 130/70-14 • T 110/80-13

Preço: 2.790€



NEXY TG 125I

Scooter moderna, tecnológica e bem equipada, com refrigeração líquida.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 125 cc

Potência: 9.0 kW ≈ 12.1 hp (8250 rpm)

Binário: 12 Nm (6500 rpm)

Peso: 136 kg (seco)

Pneus: F 110/70-14 • T 130/70-13

Preço: 2.990€



SPRINT 125

Scooter leve, económica e ágil, ideal para cidade.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Cilindrada: 125 cc

Potência: 7.0 kW ≈ 9.4 hp (7500 rpm)

Binário: 9 Nm (6000 rpm)

Peso: 124 kg (seco)

Pneus: F 110/70-16 • T 110/70-16

Preço: 2090€



RENA S

Scooter elétrica urbana, silenciosa e prática, com bateria amovível.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Potência do motor: 3000 W

Autonomia: até 110 km (condições indicadas no catálogo)

Velocidade máx.: 80 km/h

Peso: 110 kg (com bateria)

Pneus: F 120/70-12 • T 120/70-12

Preço: 3.490€

QJMOTOR

ATR 125

3.190€*

NASCIDA PARA A CIDADE, READY FOR MORE

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

VER VÍDEO



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



Urbana ECONÓMICA

A Suzuki acaba de anunciar a chegada ao mercado português da nova Avenis 125, uma scooter urbana e extremamente económica.



A Avenis 125 é uma scooter urbana desenvolvida especificamente para proporcionar agilidade, conforto e praticidade nas deslocações diárias. Com um estilo marcante e de utilização económica, a Avenis 125 afirma-se como uma nova referência no segmento das scooters de baixa cilindrada.

Com um design arrojado e tecnologia avançada, a Avenis 125 combina desempenho e estética, numa solução de mobilidade urbana moderna.

O seu peso reduzido, as dimensões compactas e a elevada facilidade de condução e manobra, graças a um assento bastante baixo, tornam-na ideal para a circulação em cidade, adaptando-se perfeitamente ao tráfego urbano.

Equipada com um motor monocilíndrico de 125 cm³, extremamente leve e fiável, que incorpora tecnologia Suzuki Eco Performance (SEP), a Avenis 125 oferece uma eficiência de combustível de referência, com um consumo médio de apenas 1,9 L/100 km, que resulta em baixas emissões de CO₂ (44 g/km).

O depósito de combustível com uma capacidade de 5,2 litros, garante assim uma autonomia na ordem dos 200 quilómetros, mais do que suficiente para não ter que ir reabastecer frequentemente.

Para maior conforto e facilidade de utilização, a Avenis 125 integra o sistema Suzuki Easy Start, que permite ligar o motor de forma simples e rápida, bem como um sistema de travagem CBS, e ainda um particularmente útil sistema de travão

de estacionamento, uma mais valia quando se estaciona em zonas de declive acentuado. O painel de instrumentos digital inclui também o indicador Suzuki Eco Drive, sensibilizando para uma condução mais eficiente e sustentável.

Ao nível do equipamento, a Avenis 125 destaca-se pelo painel de instrumentos totalmente digital, que apresenta de forma clara e intuitiva todas as informações essenciais.

O porta-bagagens sob o assento, com 21,5 litros de capacidade, permite transportar objetos com facilidade e segurança, sendo complementado por convenientes compartimentos e uma tomada USB integrada, que acrescentam conveniência durante o percurso.

Jantes de design desportivo, em liga leve, de 12 polegadas na frente e 10 na traseira, calçam pneus “tubeless” DUNLOP D307 N.

A plataforma plana, além de permitir o transporte de bagagem extra e um fácil acesso do condutor, também oferece mais espaço para os pés, facilitando a colocação dos pés no chão.

Com um design dinâmico e uma estética moderna, a nova Suzuki Avenis 125 apresenta-se como uma excelente opção para todos aqueles que procuram uma solução de mobilidade prática, eficiente e com estilo para as deslocações diárias em cidade.

A Suzuki Avenis 125 está prestes a chegar à rede de concessionários oficiais Suzuki com um muito apelativo PVPR de 2.399€, e vai estar disponível em duas cores, Glass Sparkle Black (6UX) e Metallic Mat Black No.2 / Metallic Mat Titanium Silver (HYR). //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

A Revolução Silenciosa das Duas Rodas: O Futuro Pós-Combustão

A indefinição sobre as metas ambientais na União Europeia abriu, agora, uma brecha para os construtores de carros e motos respirarem aliviados. Com a meta de 2035 revista, o setor aposta em combustíveis sintéticos e hidrogénio como a tábua de salvação para os motores de alta performance.

A incerteza regulatória na Europa é o mote. A "cláusula de revisão" da UE permitiu que a proibição total dos motores a combustão fosse atenuada: os e-fuels (combustíveis sintéticos neutros em carbono) surgem como a alternativa viável para manter viva a essência das motos de longa distância, como as big-trails que dominam o mercado.

A autonomia é o principal desafio para a eletrificação total das motos de aventura. Uma viagem de 1200 quilómetros — como a maior ligação que fiz, entre Lisboa e Barcelona — é impraticável com a tecnologia de baterias atual. Lembro-me perfeitamente de quando precisamos de fazer aquelas tiradas loucas, que roçam o milhar de quilómetros, porque nos atrasamos e não queremos perder o barco, por exemplo.

A solução, para já, passa pelos e-fuels e pelo hidrogénio. Construtores como a Kawasaki e a Yamaha (liderados pela Toyota no setor automóvel) defendem o hidrogénio como uma solução válida e eficiente em termos de autonomia. No entanto, a inexistência de uma rede de abastecimento viável é o principal entrave, sobretudo fora da Europa. A hibridização surge como uma solução de compromisso, combinando a eficiência do motor elétrico em cidade com a autonomia do motor a combustão em estrada.

O Cerco Urbano e a Revolução das 450cc

Enquanto o futuro a longo prazo se debate entre tecnologias, o presente é marcado por restrições crescentes. Este ano, cidades como Lisboa, Porto, Madrid e Paris apertam o cerco a motos pré-Euro 3, limitando a sua circulação.

Este cenário de incerteza no segmento das mo-

tos de alta cilindrada contrasta com a ascensão das 450cc. Inspiradas pelas performances no Dakar e em provas de longa distância, estas motos provam que a aventura não depende dos centímetros cúbicos. As vantagens são claras: o baixo peso, a manobrabilidade, o menor consumo e, consequentemente, as menores emissões tornam as motos de média cilindrada opções cada vez mais atraentes para futuras aventuras. Imaginem conseguir conciliar um motor de 450cc numa plataforma híbrida.

A Experiência de Condução e a Incerteza Global

Apesar das restrições e do foco ambiental, a minha experiência de condução de uma moto elétrica é muito positiva, pela entrega de potência instantânea, suavidade e manobrabilidade. Contudo, o setor enfrenta um futuro imprevisível. Na Europa ou na Ásia — que, neste momento, expande igualmente o setor elétrico — já é comum ver nas redes sociais influencers que fazem longas viagens de moto elétrica em modo aventura.

Fora da UE, a realidade é outra. Continentes como a nossa amada África têm desafios logísticos e infraestruturais que tornam a criação de uma rede de carregamento elétrico global numa miragem a curto e médio prazo, o que levanta questões sobre a viabilidade de viagens de aventura globais com as novas tecnologias europeias.

O setor aguarda, com um misto de nervosismo e expectativa, pelo desenlace das negociações deste ano, que ditarão se o futuro do motociclismo será a "pilhas" ou se o motor a combustão ou híbrido resistirá. Por mim, aprecio particularmente a possibilidade de ver novas 450cc estilo aventura numa plataforma híbrida, com grande autonomia e performance, a abastecer num qualquer posto de combustível no meio do Sahara Marroquino — naquelas bombas que têm de ser descarnadas para não queimarem com o calor. //

JET X

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

AGORA
2.999 €



JET X 125
ESTÁ NO TOP DAS
PREFERÊNCIAS DOS
PORTUGUESES
DESCOBRE AS VANTAGENS!

Campanha válida até dia 30 de junho de 2026, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar um concessionário SYM.



WWW.SYM.PT



THE SMART CHOICE

Aventureira RACIONAL



ZONTES 703 F

Com este modelo a marca chinesa do grupo Tayo Motorcycle Technology dá o salto decisivo para as motos de tipologia trail de média cilindrada. A confiança no modelo é tanta que até tem inscrito nas laterais, junto aos faróis, a designação Super Adventure. Será exagero? Venha connosco para perceber melhor.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Luis Duarte

Tem sido prática habitual dos construtores do império do meio, começar pelas baixas cilindradas, mas o objetivo final é sempre o mesmo: ir subindo gradualmente para segmentos superiores, onde se ganha mais prestígio e dinheiro.

Até há pouco tempo a Zontes estava focada em modelos de 125 e 350 cc, de várias tipologias, que a marca elenca: sport touring, naked, street, custom, scrambler e trail adventure. Mas agora está a subir a parada com a 703 F, sendo que também disponibiliza a 703 RR, que considera como Supersport e usa exatamente o mesmo motor, estando já na forja também uma cruiser.

Assim, com esta subida de escalão, a Zontes entra definitivamente nas médias cilindradas e de forma inovadora, com um motor de 3 cilindros, algo invulgar e que a marca faz questão de reforçar com a inscrição nas laterais da moto com a designação 3 L, ou seja, três cilindros em linha.

O QUE VALE ESTE MOTOR DE 699CC?

A aposta nesta arquitetura demonstra grande coragem por parte da marca, ainda mais porque é de desenvolvimento próprio. Apenas a britânica Triumph e a Italiana MV Agusta oferecem um motor de 3 cilindros com características próximas, pelo que esta opção parece ser uma aproximação à exclusividade.

De uma assentada só, a Zontes pretende atingir pelo menos três objetivos: afirmar a sua capacidade técnica, apresentar um produto diferenciado e tentar ir buscar o melhor de dois mundos, ou seja, o binário nos baixos e médios regimes, típico de uma arquitetura dos motores de dois cilindros, e os médios e altos regimes de rotação dos de quatro cilindros.

Nas especificações técnicas os resultados são convincentes: 95cv às 10.000 rpm e um binário de 76 Nm às 8.500 rpm sendo a conclusão óbvia: um motor que devora rotação! Não se trata de um motor desportivo, mas está particularmente à vontade das 7.000 rpm para cima e chega às 10.000 rpm, ou mais, com inusitada facilidade, alegria e um som a condizer. O pior são os consumos... >>





"VISTA DE FRENTE A ZONTES 703 F É VOLUMOSA, COM UMA **ASSINATURA LUMINOSA DISTINTA** E UM PÁRA-BRISAS ELEVADO"

É um motor bem-nascido, um pouco brusco, praticamente isento de vibrações e que nos permite circular em cidade a baixíssima rotação sem queixumes, desde que não se espere que nesse caso a resposta seja imediata. Para o ser, algo muito importante em especial no off-road, o melhor mesmo é usar uma mudança abaixo ou ajudar com a embraiagem.

A caixa de velocidades é um regalo, ainda que algo ruidosa, e permite espremer todo o sumo do motor, sendo que a embraiagem é leve, modulável e muito precisa. Apenas uma nota negativa para o quickshifter, que só funciona em sentido ascensional, não permitindo reduções, revelando-se algo brusco e ruidoso, melhorando um pouco nos regimes mais altos.

PORTE DE MOTO GRANDE, COM EQUIPAMENTO A CONDIZER

Vista de frente a Zontes 703 F é volumosa, com uma assinatura luminosa distinta e um pára-brisas elevado, regulável eletricamente, o que ainda melhora a sensação de maxi-trail, que se completa com rodas de 21" e 18" polegadas e a suspensão de longo curso. Na prática, transmite a impressão de ser uma moto com mais cilindrada.

Também a perspetiva lateral reforça essa imponência, incluindo uma ponteira de escape em posição elevada com 2 + 1 saídas, já que a superior é decorativa e não para expulsão dos gases. Pena o motor estar tão oculto.

Outro dos seus atributos Super Adventure (a classificação não é minha) é a dotação de equipamento. Tem quase tudo: ecrã TFT de 6,75 polegadas, conectividade bluetooth, duas tomadas USB, dois modos de condução (Sport e Eco), quatro modos de visualização do painel de instrumentos e controlo de tração desligável por comando dedicado. Também permite desligar o ABS na roda traseira, mas implica navegação nos menus.

A lista continua com iluminação Full LED, quickshifter unidirecional, punhos aquecidos, jantes de raios descentrados e pneus tubeless, pára-brisas elétrico, sistema keyless, câmara dianteira e traseira, proteção de mãos com piscas integrados, suspensões totalmente reguláveis, sensor de pressão dos pneus, compartimento lateral de carga (muito útil, ainda que frágil), proteção de cárter em alumínio... um luxo!

Mesmo para quem necessitar de adicionar mais alguma coisa, os preços são interessantes: um kit de crash-bars completo custa 275€, uns faróis auxiliares >>



699 CC
95 CV
7999 €

» Mais dados técnicos aqui



"ECRÃ TFT DE 6,75 POLEGADAS, CONECTIVIDADE BLUETOOTH, DUAS TOMADAS USB, DOIS MODOS DE CONDUÇÃO"

180€ e tem um preço promocional com estes extras e um kit de malas completo (laterais e topcase) incluídos, por apenas 1250€! Pode não ser um negócio da China, mas é tentador!

Claro que toda esta opulência tem um preço e nem sequer nos referimos aos competitivos 7.999€ (IVA incluído), mais ISV, IUC e despesas de documentação. O problema está no elevado peso do conjunto, mesmo recorrendo abundantemente ao alumínio. Com o depósito de 22 litros atestado, estamos a falar de 236 kg.

Impressões de condução em estrada

Esta decoração preto e cinza fica-lhe bem, embora para alguns seja demasiado tristonha, mas podem optar sempre pelos mais joviais azul e laranja, vermelho e branco ou azul e cinza. Qualquer que escolham, a verdade é que a moto tem sempre uma boa presença, além de que se conduz muito facilmente em cidade ou fora dela.

As boas sensações não são comprometidas pela jante dianteira de 21", embora lhe retire alguma acutilância, mas o facto de estar equipada com uns ótimos Michelin Anakee Adventure, do tipo 80/20, convida a uma condução mais animada e facilmente se cede à tentação de exigir mais do motor, até em

piso molhado, como tem ocorrido durante estes últimos dias de tormenta.

A posição de condução não é má, mas acabamos por conduzir com as pernas muito fletidas. Pode não ser do agrado de todos e para os mais altos, que não é o meu caso, o triângulo ergonómico (punhos, pés e traseiro) pode não resultar da melhor forma. Se o assento, algo duro, oferecesse regulação em altura, iria melhorar bastante o conforto.

O pára-brisas regulável eletricamente dá imenso jeito, mas tem uma limitação: ao ser bastante estreito acaba por proteger a zona da cabeça e pescoço, mas desvia muito vento (e chuva) para os ombros, sendo que os pequenos defletores laterais pouco ajudam.

O/a passageiro/a tem espaço mais do que suficiente e vai bem instalado, mas conta com um assento duro e até escorregadio. Fica ainda em posição bastante mais elevada que o condutor e, portanto, mais exposto. Além disso, a suspensão traseira é dura, embora possa melhorar jogando com as respetivas afinações.

Nota ainda para os comandos que na pinha do lado direito são simples e práticos, mas não na do lado esquerdo. São 12 botões, algo confusos, ainda que com bom tato e permitindo navegar com facilidade entre os vários menus do ecrã, que apresenta imensa



ZERO LIMITES

0% JUROS | 0% ENTRADA
60 MESES | TAEG 2.1%

tm
MOTO



300 FI EN ES MY25_{2T}
ENDURO

PRVP* 10.990€

PRESTAÇÃO 183,17€ | TAN 0,000%
VALOR FINANCIADO 10.990€
MTIC 11.558,62€



Exemplo para um contrato de crédito da 300 FI EN ES 2T MY25 a 60 meses. PRVP de 10.990,00 €, entrada inicial de 0,00 €, montante financiado de 10.990,00 €, reembolsado em 60 prestações mensais constantes de 183,17 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375 €. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 11.558,62 €. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 193,42 €. Campanha válida até 28/02/2026. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. registado no Banco de Portugal sob o nº 0800. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. Preço de Referência de Venda ao Público. A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda, é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor. O PRVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para as gamas Enduro e Supermotard da TM Moto superior a 125 cc, não acumulável com outras campanhas em vigor.



informação, embora lhe falte o sempre útil indicador da temperatura exterior.

Pena os comandos não serem retroiluminados e lamenta-se a facilidade com que o dedo indicador, dentro da luva, ao acionar a embraiagem, aciona também a luz de máximos. Perdi a conta às vezes que ocorreu comigo e até fui brindado com sinais de luzes dos condutores em sentido contrário. Já a iluminação em condução noturna não merece reparos.

Resumindo, dá prazer conduzir esta Zontes, seja numa toada mais calma, seja em momentos de inspiração em que não resistimos à tentação de ir em busca da cavalaria e ela está lá toda. Os travões ByBre ajudam quando é preciso parar e não são nada bruscos; são antes muito progressivos.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO OFF-ROAD

Para uma moto de perfil trail e que deseja conquistar alguns aventureiros que a usam fora do asfalto, nem que seja nalguns estradões e pouco mais, não lhe faltam predicados, mas nem tudo é perfeito.

A posição de condução em pé é adequada, conseguimos apoiar os joelhos no depósito, o guiador tem boa pega, mas podia estar um pouco mais alto. Além disso as jantes de 21" e 18" polegadas permitem um leque enorme de pneus, a altura ao solo é razoável, ambas as suspensões Marzocchi são multi-ajustáveis, a proteção de cárter é efetiva e até a eletrónica ajuda.

Porém, há aspetos que, no conjunto, não funcionam tão bem. Os poisa-pés podem ser trocados por uns mais largos e o guarda-lamas, para um pneu de tacos, tem pouca altura livre. Também o assento é demasiado desnivelado de série (devia ser mais plano), mas a marca já deve ter pensado numa alternativa.

As proteções de mãos com os piscas integrados aparentam ser frágeis em caso de queda e para as trocar por umas mais robustas... ficamos sem piscas! Por outro lado, abaixo do radiador existe um outro permutador de calor específico para o óleo (oil cooler) que fica muito exposto. Também o peso elevado do conjunto não facilita e o centro de gravidade está muito alto.

Em suma, a marca pode seguir o exemplo de algumas das suas concorrentes: manter esta versão e lançar uma mais hardcore, com superiores credenciais para o off-road, alargando ainda mais o potencial leque de interessados no modelo.

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X.Lifecountry

Casaco Ixon Sicília

Calças Ixon Summit 2

Luvas Alpinestars Crestone Gore Tex

Botas Rev'it Everest GTX



NOTAS FINAIS

Com esta 703 F a Zontes tem o essencial para singrar e já se encontram algumas em circulação. Tem os requisitos essenciais para que se comecem a ver mais no futuro, numa altura em que as motos de perfil aventureiro dominam o mercado. Acaba por ter uma forte componente racional, com um motor mais emotivo, conciliando muito bem as duas dimensões.

Em termos de custos de utilização nem tudo são rosas, com consumos reais a rondar os 6 litros, sem grandes exageros (é possível que melhore com mais km). O IUC no segundo escalão mais elevado (63,62 €) não assusta, mas as revisões a cada 5.000 km preocupam o bolso e o ambiente. Ao menos o Manual do Proprietário (em Português, embora a tradução deixe muito a desejar) refere que a verificação da folga de válvulas deve ser feita a cada 40.000 km.

Por fim, ainda uma nota de destaque para o entusiasmante som do motor e do escape, mais ainda numa altura em que a normativa Euro 5+ nos vai roubando essa melodia e faz com que os motores trabalhem com uma mistura mais pobre, libertando mais calor. Aliás, este modelo confirma isso mesmo, sendo que a ventilação dispara facilmente, mesmo considerando que as temperaturas a que o teste foi realizado eram bastante baixas. Veremos como será em pleno verão. //



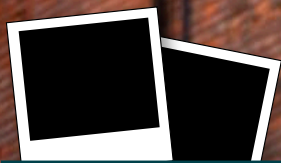


Despida DE PRECONCEITOS

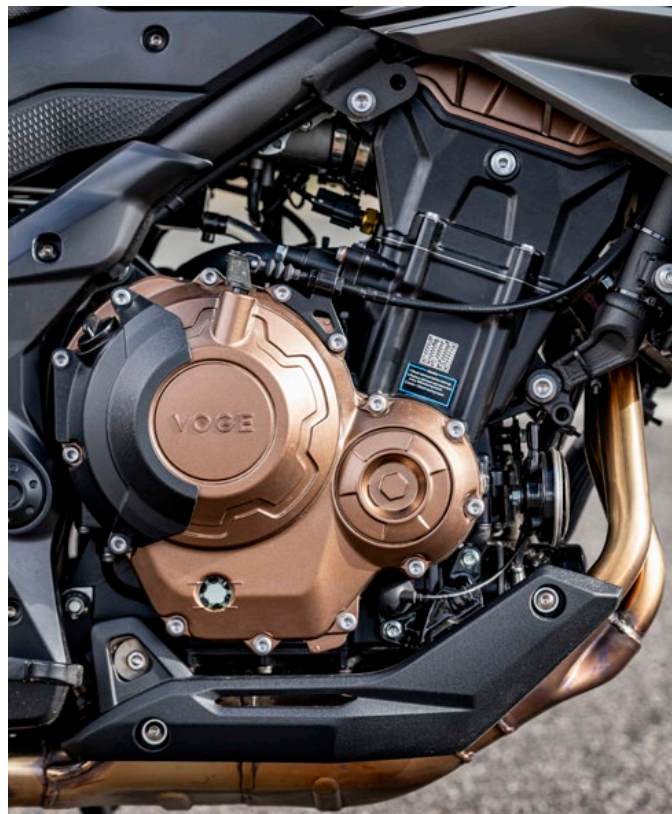
VOGE 625R

Para os fãs das naked de média cilindrada que sejam, em simultâneo, desportivas, divertidas, ágeis e fáceis de conduzir, acessíveis na aquisição e sem radicalismos, esta Voge 625 R bem que pode ser a moto que procuram.

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



» Galeria de fotos aqui



"A VOGÉ CONTINUA A APRESENTAR-NOS PRODUTOS MUITO HOMOGÊNEOS, COM BOA QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO"

Durante muitos anos, décadas inteiras, as motos naked dominaram o mercado, mas o consumidor é volúvel e sempre ávido de novidades pelo que a popularidade de motos deste perfil foi decaindo. As desportivas ganharam protagonismo em dada altura, até que agora quem manda são as trail, mas veremos até quando.

Esta 625R encarna praticamente tudo aquilo de que gostamos numa moto de média cilindrada, focada no essencial. Não existem carenagens decoradas, apêndices aerodinâmicos, suspensões de longo curso ou elevada distância ao solo. Somos só nós e a moto no seu fundamental: quadro, motor, suspensões, rodas e pouco mais. Até a cor escolhida, o preto, reforça isso mesmo. Ainda assim, para os mais extrovertidos, bem que podia existir mais uma ou outra decoração, talvez trocando os tons cinza por

uma tonalidade mais atrevida, como um azul ou um vermelho. Para muitos de nós, de negra e cinzenta, já basta a vida!

ESTÉTICA INSPIRADA, MAS CONSENSUAL

A Voge continua a apresentar-nos produtos muito homogêneos, com boa qualidade de construção e muito equipamento de primeira linha. Porém, regra geral, não arrisca demasiado em termos estéticos, presumivelmente na busca de um maior consenso. É exatamente isso que sucede com esta 625R.

Sendo o topo da hierarquia, em que existem também a 125R e a 525R, a 625R mantém os ares de família, notando-se que houve um certo cuidado em a distinguir das suas irmãs menos espigadas. Mas o maior fator de distinção não se vê diretamente. Estamos a falar obviamente do motor, que conhecemos da 625 DSX, mas já lá vamos.

Minimalista, dominada por uma frente acutilante, quase provocadora, esta moto consegue ter





581 CC
64 CV
5184 €

» Mais dados técnicos aqui



*"FÁCIL DE CONDUZIR, COM REAÇÕES EQUILIBRADAS,
UM SISTEMA DE TRAVAGEM EFICAZ, TUDO
POTENCIADO PELOS PNEUS PIRELLI ANGEL GT."*

proporções equilibradas, com umas linhas esguias e angulosas, rematadas por uma traseira quase desportiva. Deixa até bem à mostra o pneu traseiro e a volumosa ponteira de escape, em posição ligeiramente elevada.

Apenas as tampas laterais e superiores do motor, numa tonalidade cobreada, são de gosto muito discutível, mas são uma espécie de imagem de marca, tal como sucede na 625 DSX. Com o passar do tempo veremos como ficam.

MOTOR ESPIGADO, MUITO EQUIPAMENTO E CUIDADOSA ESCOLHA DE MATERIAIS

O motor é um bicilíndrico paralelo, de 581 cc, com dupla árvore de cames à cabeça, quatro válvulas por cilindro, cambota a 270°, e veio de equilíbrio, a debitar 64 cv de potência máxima atingida às 9000 rpm, apesar de no taquímetro a zona vermelha começar às 8.500 rpm. O binário máximo é de 58 Nm às 6500 rpm. São valores que não impressionam, não comprometem, mas que tampouco nos deixam

envergonhados.

O mais interessante é que, em comparação com a DSX, que tem o mesmo propulsor, parece ter mais carácter e desportividade na 625R. A explicação talvez seja simples: por um lado a naked oferece menor resistência ao ar e pesa menos 4 kg (um total de 202 kg), mas deve haver algo mais, já que se expressa melhor nos médios e altos regimes, enquanto a DSX brilha mais nos baixos e médios.

A Voge continua a mimar-nos com muito equipamento, por um preço contido, e aqui não é diferente: Ecrã TFT de 5 polegadas, sensível à luz, com conectividade e navegação Turn by Turn, dois modos de condução (e de visualização), controlo de tração, embraiagem deslizante, iluminação Full LED, tomada USB, alerta de travagem de emergência e manetes reguláveis. Só faltou o quickshifter!

As suspensões são Kayaba, com uma forquilha telescópica invertida, sem regulação, e um amortecedor regulável na pré-carga. A travagem é Nissin e composta por dois discos dianteiros de



TRIPLE MACHINE



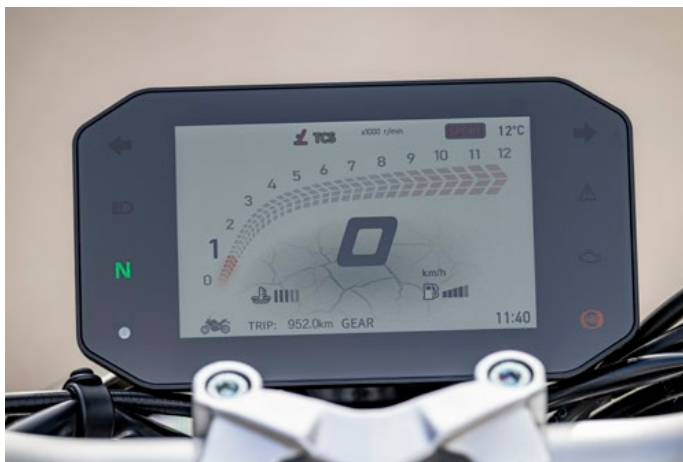
675NK

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.





"A VOGÉ CONTINUA A MIMAR-NOS COM **MUITO EQUIPAMENTO,** POR UM PREÇO CONTIDO"

Ø298 mm com pinças de dois êmbolos, e um disco traseiro de Ø240 mm, com pinça de êmbolo simples.

Já as jantes são de 17 polegadas, com uns ótimos pneus Pirelli Angel GT, nas medidas 120/70×17" na frente e 160/60×17" atrás, que convidam a uma condução mais empenhada, sendo que a boa rigidez do quadro ajuda, tal como os travões que se revelaram fortes e progressivos.

Resumindo, a marca continua igual a si própria, oferecendo um pacote bastante completo por um preço contido. 5.184 € à data desta publicação, a que acrescem as respetivas despesas e que incluem cinco anos de garantia. Além disso, a 625R está também disponível em versão limitada a 35 kW, destinada aos titulares da Carta A2.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Para os meus 1,74 metros a moto é perfeita e, ao sentar-me, fico mesmo encaixado. Até a altura do assento, a 795 mm do solo, permite-me apoiar perfeitamente os dois pés no chão, apesar de necessitar de alguma ginástica para me desviar dos poisa-pés.

Acciono o motor de arranque e enquanto o motor ganha temperatura vejo a posição dos comandos, e aprecio os caracteres do pequeno ecrã TFT de 5" que disponibiliza muita informação, mas algo confusa. E vejo como os meus joelhos encaixam nas laterais do depósito que carrega 16,5 litros e garante autonomias próximas dos 400 km. Logo nos primeiros quilómetros percebe-se que é uma moto bem-nascida. Fácil de conduzir, com reações equilibradas, um sistema de travagem eficaz, tudo potenciado pelos pneus Pirelli Angel GT. Um convite para uma condução divertida, com alguns abusos à mistura, mas sem ir além do razoável.

Já no piso mais degradado e irregular, as suspensões, nomeadamente a forquilha, mostra alguma dificuldade em ler o asfalto e retira alguma »



confiança. Também a circulação a velocidades mais elevadas o motor começa a transmitir alguma vibração. Não é uma moto adequada para andar constantemente no último terço do conta rotações.

Já com passageiro, este vai numa posição bastante mais elevada e o espaço disponível facilmente se torna curto e desconfortável. Vai-se bem instalado no lugar do condutor, que é amplo e cómodo, mesmo que com as pernas fletidas e carregando mais peso na dianteira.

Numa estrada com bom piso e curvas encadeadas dá-nos imenso gozo e permite até acompanhar motos mais rápidas e potentes, com relativa facilidade. Durante os dias em que estive comigo, a 625R passou por essa experiência e reforçou a velha máxima que, por vezes, “menos é mais”!

Também na condução diária e mais citadina esta Vogé 625R cumpre. Sem ser uma rainha dos semáforos, nela rapidamente deixamos os automóveis para trás e, se necessário, facilmente nos esgueiramos pelo meio do trânsito. Pena os retrovisores, ainda que muito estilizados e com boa visibilidade, são mais largos do que o guiador, exigindo mais atenção da nossa parte.

NOTAS FINAIS

Nakeds como esta são uma escolha racional, mas sem nunca descurar a emoção e diversão que podemos ter aos seus comandos. A 625 R é perfeita para quem adota uma filosofia em que a moto pode ser um instrumento de trabalho ou lazer, mas é, ainda mais, um veículo de sensações.

Nesta moto tudo é equilíbrio e sabemos exatamente aquilo com que podemos contar, permitindo com essa consciência desfrutar dela e lhe querer explorar tudo o que nos oferece.

Em termos de custos de utilização, com consumos reais a rondar os 4 litros aos 100km, vamos ficar contentes apesar do IUC no segundo escalão mais elevado (63,62 €). As revisões a cada 6.000 km ou a cada ano já podem não agradar tanto e, no Manual do Proprietário (em Português), prever a verificação da folga de válvulas a cada 18.000 km será algo que vai mexer mais na carteira.

A pedir algo mais apimentado seria o som do escape. Claro que as normas vigentes são cada vez mais exigentes e ainda bem, mas o murmúrio que liberta, mesmo nas rotações mais elevadas, sabe mesmo a pouco e poderia ter sido mais bem trabalhado, sem violar os limites da Euro 5+.

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N80-8

Casaco Merlin Ixon

Luvax Macna Winter

Calças RSW Atacama

Botas TCX Street 3



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

O REGRESSO do Corsa Corta



MOTO MORINI X-CAPE 1200

O nosso colaborador Alan Cathcart testou a nova coqueluche da Moto Morini, uma aventureira equipada com um dos motores mais carismáticos da indústria italiana, o V-Twin Corsa Corta, agora em conformidade com a normativa Euro5+.

Texto: Alan Cathcart **Fotos:** Moto Morini/Marcello Mannoni

Desde a sua aquisição pelo fabricante chinês Zhongneng Vehicle Group/ZVG, há pouco mais de seis anos, a trajetória de regresso da histórica marca italiana Moto Morini tem-se baseado exclusivamente em cinco modelos, cada um equipado com um motor bicilíndrico paralelo de 650/700 cc fornecido pela sua vizinha CFMOTO. Com mais de 18.000 unidades vendidas em todo o mundo nos últimos quatro anos, apenas do modelo X-Cape 650 ADV, chegou finalmente a hora da Morini renascida iniciar a produção, 100% na China, do primeiro dos seus modelos V-twin de grande cilindrada, devidamente atualizado para cumprir as normas Euro 5+.

A Moto Morini X-Cape 1200 2020 está equipada com o motor CorsaCorta (de curso curto) V-twin de 1187 cc, oito válvulas e refrigeração por líquido, em produção desde 2006 e agora finalizado.

Originalmente concebido pelo veterano designer da Morini, Franco Lambertini, o motor V-twin a 72° cujos

85.000 exemplares construídos na década de 1970 garantiram a sobrevivência da Moto Morini até à era moderna, o motor da X-Cape 1200 está repleto de inovações tecnológicas e apresenta agora dimensões superquadradas de 107 x 66 mm com um peso de apenas 69 kg. Apresenta distribuição DOHC com acionamento composto por corrente e engrenagem, capaz de um regime máximo de 9.500 rpm. Nesta versão Euro 5+, entrega 129 cv (95 kW) às 8.750 rpm, mais 14 cv que a roadster Milano (Euro 4) de 2019.

Com um binário máximo de 106 Nm registado às 7.000 rpm, a X-Cape 1200 tem apenas menos 2 Nm de força que a Milano, mas com uma distribuição de potência muito mais ampla em toda a gama de rotações, graças ao acelerador RBW, agora instalado para substituir o sistema de cabos dos modelos mais antigos.

Esta reprogramação do motor, através de uma nova ECU da Magneti Marelli e de um sistema de escape revisto, surge do desejo de tornar a X-Cape 1200 mais acessível e mais agradável de conduzir para um público mais vasto.

“A característica a destacar do motor com acelerador »





"O **QUADRO** EM MATERIAL COMPÓSITO APRESENTA UMA ESTRUTURA TUBULAR DE AÇO TIPO TRELIÇA"

por cabo era ser um pouco bruto na entrega de potência, principalmente a baixas rotações”, refere Alberto Monni. “O problema devia-se principalmente à gestão eletrónica do motor e ao facto de o corpo de borboleta ser mecânico, o que dificultava muito o controlo do seu comportamento a baixas rotações, especialmente na aceleração inicial com a borboleta fechada. Agora demos um grande passo em frente com o novo acelerador eletrónico ride-by-wire, que nos permite controlar os mapas do motor com maior precisão e proporcionar uma resposta mais suave, o que beneficiará qualquer motociclista, mesmo os menos experientes. O motor está simplesmente muito mais suave a baixas rotações e na aceleração inicial. No passado, este problema era uma falha nossa, mas já o corrigimos.”

Contudo, em qualquer perspetiva, o motor Morini é uma obra-prima da engenharia pouco conhecida, pela forma como oferece um binário considerável a partir de uma unidade tão compacta e de curso curto. Além disso, o motor CorsaCorta EVO, como as tampas do motor orgulhosamente o denominam, possui outras características inovadoras, incluindo um cárter fundido numa só peça, ou seja, não dividido em duas metades na horizontal ou na vertical. Os componentes internos do motor são montados pelo lado esquerdo, por razões que Franco Lambertini me explicou um dia. “A

grande vantagem de um motor concebido desta forma é que, uma vez montado no quadro, é extremamente rígido e pode ser utilizado como um componente totalmente estrutural para uma redução do peso total”, disse. “Tem também a vantagem de reduzir os custos de maquinaria e montagem, porque não é necessário alinhar as duas metades, é fundido numa única peça, com tampas laterais.”

Ao contrário de qualquer motor dividido verticalmente, este formato também permite a utilização de uma caixa de seis velocidades do tipo cassette, com carregamento lateral, com engrenagens primárias de dentes retos e embraiagem deslizante, tudo itens de série na X-Cape 1200.

Outra característica de design notável é que os cilindros com revestimento Nikasil são fundidos integralmente com o cárter monobloco. A razão para o ângulo invulgar de 87° entre os cilindros é a otimização do espaço, disse Lambertini.

A redução do ângulo do cilindro em três graus no cárter, em comparação com um V-twin de 90° mais convencional, que oferece um equilíbrio primário perfeito, proporciona uma poupança de 30 mm no espaço entre as cabeças, sem necessidade de um contrapeso para suavizar as vibrações indesejadas. Isto, por sua vez, permite que o motor seja instalado de forma mais compacta e como um componente



1 187 CC

129 CV

13 888 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A MOTO MORINI X-CAPE 1200 2026 ESTÁ EQUIPADA COM O **MOTOR CORSACORTA** (DE CURSO CURTO) V-TWIN DE 1187 CC"

totalmente estrutural do quadro em compósito. O comprimento total do motor é de apenas 350 mm, com o braço oscilante de alumínio fundido de 630 mm da X-Cape a pivotar tanto no cárter como no quadro.

Este motor com cárter húmido apresenta bielas monobloco forjadas em aço para maior resistência, em comparação com as bielas bipartidas aparafusadas mais comuns. Assentam numa cambota prensada, com um sistema de acionamento de comando de válvulas de compósito incomum. Este sistema utiliza um pequeno conjunto de pinhões na lateral de cada cilindro, que conduz a uma engrenagem intermédia, a qual, por sua vez, aciona uma corrente Hy-Vo curta que opera os dois comandos de válvulas na cabeça de cada cilindro. As válvulas de admissão de 43,5 mm e as de escape de 35,7 mm possuem molas duplas, e cada par forma entre si um ângulo total bastante plano de 22°. Existe uma única vela de ignição central e um corpo de acelerador de 54 mm por cilindro,

cada um com um único injetor localizado por baixo da borboleta. A gestão do motor é controlada por uma ECU Magneti Marelli mais sofisticada, em vez da Athena utilizada anteriormente. Esta controla o pacote eletrónico completo RBW/ride-by-wire, apresentado pela primeira vez neste motor, resultando em cinco modos de condução diferentes (Sport, Touring, Offroad e dois modos Custom) que utilizam três mapas de motor distintos. O modo Sport oferece uma potência máxima de 129 cv, o Touring cerca de 12% menos, com 113 cv, e o Offroad (também conhecido por Wet) cerca de 25% a libertar apenas 97 cv. Cada modo possui um mapa de aceleração específico, além de três níveis de controlo de tração/TC ajustáveis por um botão dedicado no guidador esquerdo. A taxa de compressão é de 12,3:1, com dois sensores lambda instalados, um para cada tubo de escape, para otimizar a alimentação de combustível.

O quadro em material compósito apresenta uma





estrutura tubular de aço tipo treliça aparafusada a seções de alumínio fundido. O conjunto resultante possui uma forquilha invertida Kayaba de 48 mm totalmente ajustável, que oferece 180 mm de curso na roda dianteira, com a mesma quantidade disponível na traseira através de um mono-amortecedor Kayaba, também totalmente ajustável, com ajuste remoto da pré-carga da mola e uma articulação progressiva. A distância entre eixos é de uns generosos 1550 mm, com um longo braço oscilante para maior aderência.

As belas jantes com raios tangenciais e aros de alumínio calçam pneus Pirelli Scorpion Trail 3, um 120/70-R19 na frente e um relativamente estreito 170/60-R17 atrás, este último montado num aro estreito de 4,50 polegadas. As pinças de travão Brembo Stylema Monoblock de quatro pistões, com montagem radial, atuam nos dois discos dianteiros de 320 mm, enquanto o disco traseiro, de 280 mm, conta com uma pinça de dois pistões. O ABS Bosch Cornering pode ser desativado no modo de condução Offroad.

O peso seco declarado da X-Cape 1200 é de uns consideráveis 259 kg, o que significa que o peso em ordem de marcha com o depósito de combustível cheio, de 24,5 litros, ultrapassa certamente os 280 kg.

A X-Cape 1200 vem muito bem equipada, com um grande painel de instrumentos TFT de 7 polegadas, quickshifter bidirecional, descanso central, punhos aquecidos com 3 níveis de temperatura protegidos por robustos protetores de mãos, assentos aquecidos individuais para condutor e passageiro, pára-brisas ajustável em altura regulável com uma só mão, cruise control, sensores de pressão dos pneus e radar de ângulo morto traseiro com luzes de aviso nos espelhos retrovisores, tudo incluído de série. Vem ainda com sistema de navegação integrado através de aplicação para iOS ou Android, que oferece ligação Bluetooth para telefone ou música, duas portas USB (uma A e uma C), iluminação de curva altamente eficiente e câmara frontal com gravação automática contínua de vídeo até 15 horas. A única coisa que falta »



"A GESTÃO DO MOTOR
É CONTROLADA POR
UMA ECU MAGNETI
MARELLI MAIS
SOFISTICADA, EM VEZ
DA ATHENA UTILIZADA
ANTERIORMENTE. "

é a suspensão electrónica da Kayaba, mas, tirando isso, esta é uma grande moto para o preço, como é cada vez mais comum hoje em dia com os produtos Moto Morini concebidos e desenvolvidos em Itália, mas fabricados na China. Embora a produção da X-Cape 1200 esteja a ser realizada lá, a moto foi inteiramente concebida e desenvolvida na fábrica de 4.400 m² da Moto Morini em Trivulzio, perto de Pavia, no meio dos campos de arroz a sul de Milão.

E se no papel tem uma boa relação qualidade-preço, mas como é conduzi-la? Bem, a oportunidade de passar um glorioso dia ensolarado de outono a bordo da X-Cape 1200, levando-a tanto em estradas pavimentadas como por trilhos pelas colinas cobertas de vinhas da região de Oltrepò Pavese, na margem sul do rio Pó, deu-me a hipótese de verificar as suas credenciais. Isto revelou que a X-Cape tem potência suficiente para entusiasmar, mas não ao ponto de estar a empinar a roda dianteira nas três primeiras velocidades sob forte aceleração, como acontecia na sua antecessora, a Corsaro ZZ. Em vez disso, é uma moto muito mais equilibrada, sem perder a emoção inconfundível daquele motor potente.

Como os leitores assíduos sabem, sou um fã incondicional da X-Cape, sendo o feliz proprietário de uma Corsaro 1200 original, por isso, estava particularmente interessado em avaliar a X-Cape 1200, agora disponível pela primeira vez com acelerador eletrónico e um conjunto completo de ajudas eletrónicas à condução, concebidas para a tornar numa versão mais prática e que, ao mesmo tempo, satisfaz as regras cada vez mais restritivas impostas pelas entidades reguladoras.

Sem dúvida, a X-Cape 1200 é uma máquina imponente: a longa distância entre eixos acentua a construção geral da moto, que é visualmente impressionante, com aquele característico sorriso característico da família X-Cape. De certa forma, é uma pena que as laterais da carroçaria escondam parcialmente o belo motor V-twin, aqui pintado num atraente tom de cinzento-chumbo, mas que proporcionam mais espaço para os joelhos se apoiarem na moto. Ao subir para o assento alto de 840 mm, descobri que os substanciais apoios para os pés estão posicionados bem acima, e as borrachas removíveis deixam a descoberto os poisa-pés serrilhados adequados a uma utilização todo-o-terreno intensa. Uma vez acomodado no assento, fica-se sentado relativamente baixo na moto, embora ainda a uma certa distância do chão. Com 1,78 m de altura, tenho uma estatura





limitador, às 9.500 rpm, que dificilmente encontrará em situações de condução reais, pois a distribuição de potência, e principalmente de binário, é muito ampla em toda a gama de rotações. Bem, exceto, curiosamente, em segunda velocidade no modo Touring, por volta das 3.000 rpm, quando o acelerador oscila e provoca um solavanco na transmissão. "Sabemos disso e estamos a trabalhar com a Marelli para corrigir o problema antes de entregar as motos aos clientes", disse Alberto Monni quando mencionei o assunto na nossa reunião de avaliação ao final do dia, enquanto degustávamos um copo de vinho branco Oltrepò gelado. Mas que estranho que não se comporte da mesma forma nos modos Sport ou Offroad, apenas no Touring. O modo Sport oferece uma entrega de potência agradável, linear, mas ágil, com uma resposta rápida ao fechar o acelerador; o modo Touring é mais suave e descontraído, mas ainda assim suficientemente desportivo; enquanto o Offroad oferece uma resposta do acelerador mais contida, ideal para superfícies escorregadias, como estradas de terra batida em torno de campos em processo de colheita, onde o ABS entrou em ação algumas vezes, mas não de forma excessiva. Em todos os casos, a resposta do acelerador é extremamente suave e controlável.

Missão cumprida.

A ampla gama de binário deste motor flexível, tolerante e potente significa que não precisa de utilizar muito a caixa de velocidades, mesmo com uma relação de transmissão tão curta.

Embora o motor CorsaCorta tenha um apetite voraz por rotações, o designer Lambertini afirma que funciona em segurança até às 13.000 rpm, sente-se mais à vontade na faixa entre as 3.500 e as 7.500 rpm, pelo que se vê frequentemente a surfar na curva de binário para manter a terceira ou quarta velocidade durante um bom troço de estrada sinuoso intercalado com retas curtas. Há uma média de aproximadamente 1.200 rpm entre cada uma das três relações de caixa mais altas, uniformemente espaçadas, e, na verdade, com este tipo de desempenho do motor, não há realmente necessidade de relações curtas no conjunto de seis velocidades: basta contornar as curvas, apontar e acelerar. Em comparação com a minha antiga Morini Corsaro 1200 Euro 3 com acelerador por cabo e arquitetura de motor idêntica, há uma melhoria realmente notória na X-Cape em termos de flexibilidade e capacidade de resposta ao conduzi-la, e não apenas no papel.

O motor CorsaCorta, com os seus corpos de



média, mas, no meu caso, precisei de me esticar para alcançar o guidador largo, que não estava propriamente "ao alcance da mão". Talvez pudesse ter facilitado o acesso rodando o guidador para trás na sua braçadeira. Portanto, este aspeto da posição de condução é adequado para os condutores mais altos para os quais a Morini X-Cape 1200 foi concebida, mas duvido que apreciem a altura dos poisa-pés, muito altos, depois de algumas horas a conduzi-la. E, sem dúvida, o espaço entre o assento e o enorme depósito de combustível de 24,5 litros é demasiado grande. Tive dificuldade em pousar as pontas dos dois pés ao mesmo tempo no chão, resultando numa sensação de instabilidade, apesar de estar acomodado dentro da carenagem, em vez de estar sentado sobre ela. Isto tornou a condução da X-Cape 1200 algo intimidante a baixas velocidades, especialmente em curvas em U. Existem opções de altura dos bancos, com incrementos de 20 mm para mais ou para menos, mas a altura mínima é de 820 mm devido à cablagem dos bancos aquecidos. Mas pergunto-me se este depósito de combustível de 24,5 litros precisa de ser tão grande quando uma BMW R1300GS tem apenas 19 litros.

Mas ligue-se esse glorioso motor e tudo é perdoado. É uma versão mais suave do ronco peculiar e

inconfundível da versão anterior do motor, o que faz com que este pareça um propulsor excitante e cheio de personalidade, mesmo antes de se avançar um metro. Responde com força desde muito baixas rotações e acelerar forte a partir de pouco mais de 1500 rpm fará com que a X-Cape 1200 avance com determinação, demonstrando uma grande vontade de ganhar rotações e percorrer grandes distâncias. Ainda assim, é impossível não reparar no quão o motor é mecanicamente silencioso, tanto ao ralenti, ao ligá-lo pela primeira vez, como em ação na estrada. Não há o ruído característico de alguns outros motores V-twin, e o motor Moto Morini CorsaCorta também soa bastante refinado quando ronrona ao ralenti através do silenciador de escape posicionado relativamente baixo à direita. Por falar nisso, a colocação do escape demonstra que o potencial todo-o-terreno da X-Cape é algo limitado: a altura ao solo não é suficiente para terrenos muito acidentados, mas, como pude constatar numa excursão pelas estradas rurais (Strade Bianche) no meio das vinhas, ela dá-se perfeitamente bem mesmo em terrenos rochosos, desde que não nos entusiasmemos demasiado com os saltos.

O mapeamento de combustível é excelente em toda a gama de rotações, funcionando suavemente até ao »



"A X-CAPE 1200 VEM MUITO BEM EQUIPADA, COM UM **GRANDE PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT** DE 7 POLEGADAS"

borboleta únicos, de 54 mm e de ação ligeira, proporciona uma resposta limpa e controlável. Graças ao mapeamento atualizado, a condução é vigorosa e suave desde baixas rotações, permitindo apreciar a robustez da gama média de rotações, com uma aceleração forte e linear em toda a extensão do ciclo. Isto é surpreendente para um motor de curso curto, que normalmente exigiria elevadas rotações para atingir este nível de desempenho. Além disso, comporta-se bem a baixas rotações no trânsito. Quando surge uma brecha, basta acelerar e o som inconfundível do motor responde prontamente. Viciante!

Na estrada, a Big Twin Adventure Tourer da Morini oferece uma boa proteção para longas viagens, com uma excelente aerodinâmica graças ao pára-brisas ajustável em 50 mm com apenas uma mão – uma característica que nem todos os seus concorrentes oferecem. Não há vibração

significativa do motor V-twin de 87°, apesar da ausência de um veio de equilíbrio, e o cruise control é fácil de utilizar em longas viagens por autoestradas e estradas principais. Apesar da sua construção robusta, a X-Cape ainda se mostrou razoavelmente ágil em curvas sinuosas, com a sua capacidade de mudar de direção de forma inegavelmente auxiliada pelo pneu traseiro estreito, bem como pela geometria da direção. Transmitem segurança em curva, com boa resposta da forquilha Kayaba, que absorvia os solavancos e irregularidades cada vez mais comuns nas estradas italianas, mesmo em ângulos em que o pneu dianteiro Pirelli Scorpion demonstrava a sua invariavelmente excelente aderência, sem que a roda de 19 polegadas comprometesse excessivamente a agilidade da direção.

O sistema de travagem radial Brembo Stylema, como é habitual, mostrou-se impecável ao parar



a X-Cape a altas velocidades, emparelhado com quantidade adequada de travão-motor que a Morini deixou ajustada às definições da embraiagem deslizante APTC. Fortes, mas não bruscos, os travões Brembo funcionaram bem para travar aquela que, no papel, é uma moto bastante pesada, mas que, na prática, sinceramente, não parece assim tão pesada. Apesar da sua eficácia nas travagens de emergência, também permitem ser facilmente modulados para reduzir um pouco a velocidade ao entrar numa curva um pouco mais depressa do que o pretendido. O travão traseiro poderia ser mais potente, pois mesmo em todo-o-terreno, houve algumas vezes em que senti falta de mais mordida.

O painel TFT de 7 polegadas da X-Cape está bem concebido e é muito legível. Gostei da forma como a mudança engrenada se destaca do velocímetro digital com o conta-rotações analógico em segundo plano, com luzes de aviso coloridas em redor do ecrã. Simples, mas eficaz e, claro, é brilhante, muito legível. Aliás, para além desta sensação de alta qualidade, a única coisa de que não gostei mesmo nada na X-Cape 1200 foi a embraiagem demasiado dura. Ainda bem que o quickshifter bidirecional funcionou na perfeição, bem calibrado e não excessivamente sensível, porque quando finalmente precisei de utilizar a embraiagem no trânsito ou em curvas apertadas, a manete pareceu-me demasiado pesada. Alberto Monni confirmou que os modelos de produção terão um atuador maior, o que, espera-se, irá resolver o problema.

Foi difícil não ficar impressionado com este novo modelo depois de passar um dia a conduzi-lo, e a principal razão é a forma como a Moto Morini reajustou o motor CorsaCorta, com o seu maravilhoso binário, para o tornar tão flexível e tolerante, rápido e amigável. A X-Cape 1200 é uma moto muito agradável de conduzir a alta velocidade, devido à sua entrega de potência refinada e à sua condução surpreendentemente controlável para uma moto tão grande. Como o meu teste em estradas de terra batida provou, tem capacidade básica para todo-o-terreno, mas uma moto tão pesada sente-se certamente mais à vontade no asfalto. É uma Gran Turismo com alguma capacidade todo-o-terreno, não uma verdadeira moto dual purpose – mas, afinal, quantos dos seus potenciais clientes estarão realmente à procura dela? Por um preço de lançamento em Portugal de 13.888€ com conjunto de três malas de oferta, e com uma gama tão vasta de características incluídas, vale certamente a pena para qualquer potencial viajante aventureiro verificar se se sente confortável a bordo e, em caso afirmativo, fazer um test drive. //

Uma História Atribulada

Fundada em Bolonha em 1937 por Alfonso Morini, a Moto Morini era anteriormente uma pequena mas prestigiada empresa familiar, cujo talento para o desporto lhe valeu um amplo apoio que ajudou a vender muitas motos. A moto de corrida Morini mais famosa foi aquela que era amplamente reconhecida como a melhor monocilíndrica a quatro tempos do mundo para competições: a 250cc de 37 cv com dupla árvore de cames à cabeça, que atingia as 12.000 rpm e competia em Grande Prémio. Em 1963, o único piloto oficial da Morini, Tarquinio Provini, esteve muito perto de conquistar o título mundial de 250cc, terminando apenas a dois pontos da Honda de

quatro cilindros de Jim Redman. Nessa altura, a Morini já tinha conquistado uma legião de fãs fiéis para as suas monocilíndricas desportivas de 125/175cc, como a Rebello, a Settebello e a Corsaro. Giacomo Agostini começou a sua carreira nas corridas a pilotar uma Morini, chamando a atenção do Conde Agusta ao conquistar o título italiano de 250cc em 1964 para pequena equipa de Bolonha, antes de se transferir para a muito mais rica equipa da MV Agusta. Quando faleceu, em 1969, Alfonso Morini podia dar-se por satisfeito com uma vida inteira de conquistas em duas rodas. Após a sua morte, a gestão da Moto Morini foi assumida pela sua filha, Gabriella, que

sabiamamente diversificou a linha de modelos da empresa em 1973, introduzindo a família de motos equipadas com o distinto motor V-twin de 72° com cabeça Heron, refrigerado a ar e com comando de válvulas por varetas, desenvolvido pelo novo Diretor Técnico da empresa, o antigo engenheiro da Ferrari, Franco Lambertini. Estreando-se com um motor de 350cc, a 3½ Strada, e posteriormente com variantes de 500cc com motor V-twin e uma versão derivada com motor monocilíndrico de 250cc, mais de 85.000 destas motos únicas e inovadoras foram produzidas nas duas décadas seguintes, conquistando para a Moto Morini uma legião de

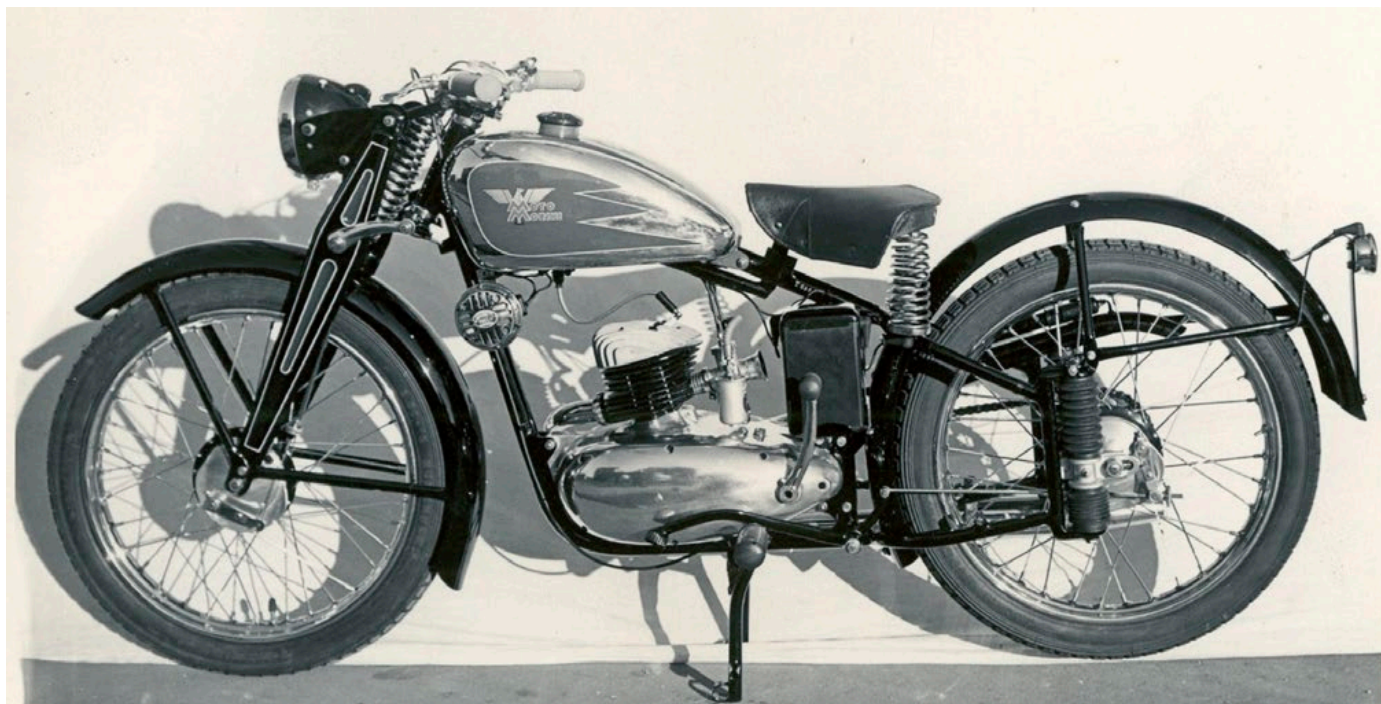




fãs em todo o mundo. Este foi o primeiro modelo de produção em série de qualquer fabricante a ser equipado com ignição eletrónica, comando de válvulas por correia dentada, embraiagem a seco e caixa de seis velocidades. A trail bike Canguro, lançada posteriormente, surfou a mesma onda de utilização mista (off-road e dupla finalidade) da Honda Africa Twin, e impulsionou a empresa para o sucesso nos concessionários. Mas, embora rentável, a pequena produção da Morini, cerca de 10.000 motos por ano, não era capaz de gerar capital suficiente para os custos crescentes de desenvolvimento de uma nova linha de motos. Após uma tentativa falhada em 1981 de produzir uma versão Turbo de 84 cv do motor V-twin de 500 cc, Gabriella Morini vendeu a empresa em 1987 ao crescente império Cagiva dos irmãos Castiglioni.

Os Castiglioni não resistiram à oportunidade de adquirir uma marca tão histórica, sobretudo quando esta era acompanhada por um imóvel tão valioso como a fábrica da Moto Morini, situada no coração do que era então um bairro residencial nobre de Bolonha, a poucos quilómetros da fábrica da Ducati que já possuíam. Encomendaram ao guru do design Massimo Tamburini a produção de uma moderna moto desportiva para a linha de bicilíndricas em V da Morini, que chegou em 1988 como a Dart, com uma carenagem completa, inspirada nos modelos Ducati 750 Paso e Cagiva Freccia 125 do mesmo





designer. Mas, enquanto os modelos personalizados Excalibur da Morini continuavam a vender bem, o motor refrigerado a ar com varetas da Dart era considerado demasiado arcaico para atrair o público das motos desportivas. E embora Lambertini já tivesse o seu sucessor em desenvolvimento no dinamómetro, um bicilíndrico em V de 720 cc com injeção eletrónica, refrigeração por líquido e comando de válvulas a 67°, de design avançado, a fação rival da Ducati no império Cagiva, liderada por Massimo Bordi, garantiu que todo o dinheiro investido no desenvolvimento dos Castiglioni fosse direcionado para o seu próprio projecto de bicilíndrico em V, desmoquattro, de 851 cc. Sem fundos suficientes, o novo motor V-twin da Morini foi abandonado, Lambertini juntou-se à Piaggio para conceber scooters, a fábrica da Morini foi demolida e

reconstruída (gerando um bom lucro para a Cagiva, ajudando a impulsionar o renascimento da Ducati), e a produção da Moto Morini chegou ao fim em 1992. A aquisição da Ducati à Cagiva, pela empresa americana de private equity TPG, no final de 1996, levou consigo a Morini, deixando-lhes a tarefa de encontrar um comprador para uma marca que acabaram por possuir por defeito. Em 1999, a venda foi finalmente concluída à Morini Franco Motor/MFM, empresa fundada em 1957 no subúrbio de Casalecchio, em Bolonha, pelo sobrinho de Alfonso Morini, Franco. Produzindo mais de 100.000 motores por ano, principalmente para scooters, a MFM também fabricava a linha de motores de três cilindros da Benelli, bem como o motor de dois tempos Bimota Vdue de 500cc. Em 2003, foi formada uma joint-venture para relançar a marca Moto Morini

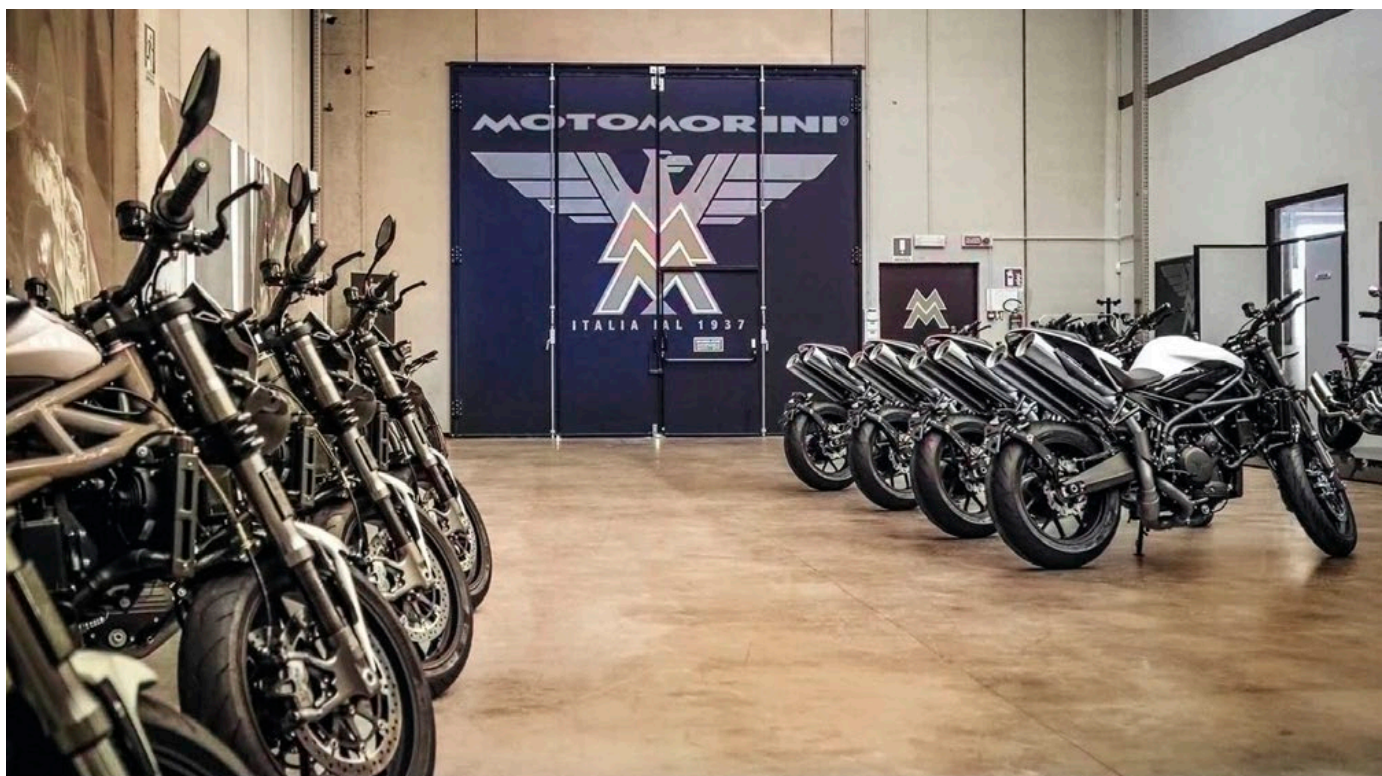
entre a MFM e os três irmãos Berti, motociclistas apaixonados e empresários de sucesso da região. Os irmãos Berti ficaram com 50% da nova empresa, enquanto o responsável da MFM, Maurizio Morini, trouxe a marca Moto Morini para a mesa das negociações. O antigo engenheiro-chefe da marca, Franco Lambertini, já se tinha juntado à MFM vindo da Piaggio em 1997 e rapidamente desenvolveu o novíssimo motor Corsacorta V-twin de 1.187 cc e 87°, que equipava a Corsaro 1200, o primeiro modelo da marca renascida.

A Corsaro e as suas irmãs posteriores, 9½, Granpasso e Scrambler, conquistaram uma merecida reputação de desempenho robusto e fiabilidade mecânica, o que levou a Corsaro a vencer sucessivas comparações de revistas especializadas, contra as suas concorrentes de dois e três cilindros. De facto, o motor da Moto Morini Corsacorta foi

o primeiro da nova geração de motores V-twin de 1200cc, estabelecendo uma tendência posteriormente seguida pela Ducati, Buell, KTM e Aprilia, e que foi adoptada no Campeonato do Mundo de Superbike. Após restabelecerem a marca Moto Morini como um produto sólido e uma estrutura corporativa robusta, os irmãos Berti aceitaram a oferta de Maurizio Morini para vender a sua participação na empresa em janeiro de 2007, transferindo para ele a sua metade da joint-venture e abandonando o negócio das motos. A Moto Morini estava então de volta às mãos da família que a fundou, precisamente quando a sua existência futura foi ameaçada pela iminente crise económica mundial. Consequentemente a empresa entrou em liquidação voluntária em setembro de 2009

e foi vendida pelo liquidatário em 2011, a dois empresários milaneses: o investidor Ruggero Massimo Jannuzzelli e o banqueiro Sandro Capotosti. A produção foi retomada em abril de 2012 numa nova fábrica, muito mais pequena, com 3.400 m², a sul de Milão, com o lançamento de um novo modelo, a Rebello 1200 Giubileo, para celebrar o 75.º aniversário da Moto Morini. Até ao seu encerramento temporário em 2010, a Moto Morini tinha fabricado 4.000 motociclos durante os seus cinco anos de existência, após o seu relançamento no final de 2004, com um máximo de 1.600 motociclos produzidos por ano – embora com um elevado nível de satisfação do cliente. Em 2016, Jannuzzelli assumiu o controlo total da empresa e continuou a investir em novos

modelos, ao mesmo tempo que se dedicava ao maior obstáculo para o sucesso futuro da Moto Morini: tornar os potenciais clientes conscientes daquilo que muitos consideravam ser o segredo mais bem guardado do mercado das motos. Em outubro de 2018, Jannuzzelli passou essa tarefa a Chen Huaneng, proprietário da empresa chinesa Zhongneng, fabricante de scooters e motos de baixa cilindrada. A X-Cape 650, fabricada na China mas concebida e desenvolvida em Itália, foi o primeiro novo modelo da Morini a ser desenvolvido sob a gestão da Zhongneng, seguida pelos seus modelos irmãos Seiemmezzo e agora pela X-Cape 1200m, equipada com a versão completamente renovada do fabuloso motor CorsaCorta. E há muito mais a chegar em breve... //





Susana Esteves

Jornalista e motociclista

Mentiras que contamos sobre andar de moto (mas não admitimos)

Vamos começar o ano com uma relação sincera entre nós, e para isso há que admitir algumas coisas: quem anda de moto conta mentiras, aos outros e (mais grave) a si próprio.

Algumas são pequenas, quase “inocentes”, outras uma espécie de mecanismos de sobrevivência. Quem se revê na lista ponha o dedo no ar...

“É só liberdade”

E é, mas não só. É também desconforto, cansaço, stress e atenção constante.

Se fosse só liberdade, não chegávamos a casa exaustos depois de um dia inteiro em cima da moto, com o rabo quadrado e as costas feitas num 8. Mas é uma espécie de cansaço bom... a maior parte das vezes.

“Não tenho frio”

Tenho, e muito por vezes. Não tanto no corpo..., mas nas mãos, nariz e pernas. Só não quero admitir que já perdi a sensibilidade nos dedos há 20 km.

“A roupa de moto é confortável”

É ótima... até estares parado num semáforo a ferver

ou a caminhar 200 metros, com um casaco que pesa 10 quilos e tem proteções rígidas por todo o lado, ou dentro de um fato de chuva horrível...

“Tenho tudo sob controlo”

Não temos. Temos experiência, atenção, margem, mas controlo total é uma ilusão confortável. Quem anda de moto e acha que controla tudo ainda não percebeu como isto funciona.

“Não me importo com a chuva”

Depende da chuva. Há chuva, e há um mar de água que entra em tudo quanto é sítio. Rapidamente aprendemos que há vários níveis de impermeabilidade e que nem todos aguentam a chuva das tempestades da moda agora. Truque: levamos roupa preta para ninguém perceber que temos água onde... não fica bonito ter.

“Esta moto é prática para tudo”

Para tudo, exceto:

- carregar compras
- levar coisas frágeis
- estacionar rápido
- sair sem planear nada



Mas sim, é prática.

“Já me habituei”

Não. Só aprendeste a sofrer em silêncio.

“No verão até é fresco”

É fresco enquanto andas, depois paras e derretes.

“O capacete não estraga o cabelo”

Estraga. Destrói. Humilha. Qualquer dia faço um artigo sobre isso...

“Tirar e pôr o capacete não custa nada”

Custa.

Sobretudo quando:

- tens brincos e mil piercings
- tens óculos
- tens pressa
- tens calor
- estás a suar
- tens necessidade de entrar para uma reunião sem parecer um bicho com cabelo de louca

“Cabe tudo na mochila”

Não... não cabe.

“É só descer da moto e entrar”

Nunca é “só”. É tirar luvas, capacete, arrumar coisas, procurar onde deixar tudo, prender a moto, parecer normal outra vez.

“Hoje vou com calma”

... esta nem vale a pena comentar.

“Os outros conduzem tãoooooo mal”

Sim..., mas não só. Apontamos o dedo aos carros, aos telemóveis, às manobras estúpidas, e são centenas. Mas difícil é admitir que também abusamos todos os dias (eu não, mas conheço uns amigos assim)

“Quando quiser, paro”

Esta é das maiores. Não paramos nada! A menos que haja uma razão de força maior (muito maior) sabemos que é complicado.

Parar não é só vender a moto, é abdicar de uma rotina, de um espaço mental, de uma forma de estar que nos faz sentido. Muitos de nós não param, fazem pausas, e mesmo nessas pausas, a moto continua lá, na cabeça.

Um grande ano para todos, cheio de boas curvas //



Redefinir A SEGURANÇA

DEPOIS DE ANOS DE DESENVOLVIMENTO E TESTES COM ALGUNS DOS MELHORES PILOTOS DE MOTOCROSS E SUPERCROSS DO MUNDO, A ALPINESTARS APRESENTOU O TECH-AIR MX, UM SISTEMA DE AIRBAG AUTÓNOMO CRIADO ESPECIFICAMENTE PARA UTILIZAÇÃO FORA DE ESTRADA.

Alpinestars deu mais um passo na evolução da segurança no motociclismo Off-Road com o lançamento do Tech-Air MX, um airbag concebido para responder às exigências extremas do motocross e do supercross. O equipamento chega ao mercado após mais de dez anos de investigação, recolha de dados e testes intensivos com atletas profissionais.

A marca italiana, pioneira na tecnologia de airbags para motos desde o Tech-Air Race introduzido no MotoGP em 2009, aplicou ao novo sistema a mesma metodologia que tem vindo a aperfeiçoar em competições como o Dakar e

o Mundial de Ralis. Para o Tech-Air MX, foram analisados dados de pilotos do AMA Supercross, motocross e MXGP desde 2016, permitindo criar um algoritmo capaz de detetar quedas em frações de segundo.

O sistema integra um protetor peitoral compacto com airbag autónomo, que pode ser usado por cima ou por baixo da camisola. A ativação é simples: basta fechar a fivela esquerda, que aciona automaticamente o mecanismo através de um sensor magnético.

O Tech-Air MX utiliza seis sensores internos: três acelerómetros e três giroscópios tri-axiais,

que monitorizam constantemente os movimentos do piloto. A informação é processada a cada milissegundo, permitindo ao sistema insuflar o airbag entre 28 e 37 milissegundos, consoante o tamanho do equipamento. A proteção resultante reduz até 82% da energia transmitida em comparação com protetores tradicionais.

Além de peito e costas, os ombros também são protegidos no momento da ativação, sem comprometer a liberdade de movimentos durante a condução normal.

O airbag chega configurado com um modo específico para motocross, mas oferece ainda três perfis adicionais: MX Race, Enduro e Rally, que podem ser selecionados através da App Tech-Air ou do painel LED integrado. A substituição do cartucho de gás é rápida e o sistema está preparado para até seis ativações, desde que o airbag não apresente danos.

A conectividade Bluetooth permite atualizar o software, verificar o estado do sistema e consultar dados de utilização. A bateria oferece cerca de 30 horas de autonomia. O Tech-Air MX cumpre

as normas europeias de proteção CE Nível 1 e EN1621-4:2013, garantindo proteção ativa entre 40 milissegundos e cinco segundos após a inflação.

O Grupo Multimoto, enquanto distribuidor oficial da Alpinestars em Portugal, disponibiliza mais informação. //



FULL FACE EXO-1500 CARBON AIR

Design aerodinâmico. Mais silêncio. Mais tecnologia.

O EXO-1500 CARBON AIR oferece maior estabilidade, menor ruído e um acabamento premium para viagens longas com máximo conforto e desempenho. Preparado para sistemas de intercomunicadores.

PINLOCK 120XLT
MaxVision™ | Included

 **SCORPION
EXO®**



Importador Oficial:

 **Multimoto**



Homologação FIM

O NOVO CAPACETE OFF-ROAD DA ARAI PASSA A INTEGRAR A LISTA DE MODELOS APROVADOS PELA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO, GARANTINDO UTILIZAÇÃO NAS COMPETIÇÕES MUNDIAIS A PARTIR DE 2026.

O MX-V EVO FIM Racing #2 da Arai foi oficialmente homologado pela FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme), figurando já no site da entidade como parte da lista de capacetes aprovados pelo programa FRHPhe-02. Esta certificação confirma que o modelo cumpre todos os requisitos de desempenho e segurança exigidos para utilização nos mais altos níveis de competição internacional. O programa FRHPhe-02 é obrigatório a partir de 2026 para campeonatos FIM, com testes mais rigorosos (impactos oblíquos e critério de fratura craniana).

Trata-se do primeiro capacete off-road da marca a obter homologação segundo este novo padrão. O MX-V EVO FIM Racing #2 resulta da evolução do MX-V EVO e condensa décadas de experiência da Arai em proteção e desenvolvimento tecnológico.

Entre as principais características destacam-se a construção PB-clc2, que combina leveza e resistência, a distribuição otimizada da energia de impacto segundo o princípio "Glancing Off", o novo design da pala para maior estabilidade e ventilação refinada para enfrentar corridas longas e exigentes. Mantendo a filosofia da marca, o capacete preserva a forma R75, arredondada e sem arestas, inspirada na robustez da "forma de ovo" que define todos os modelos Arai.

Com a homologação, o MX-V EVO FIM Racing #2 passa a estar apto para utilização em todos os campeonatos off-road da FIM. O modelo será comercializado apenas em branco, nos tamanhos XS a XL.

O capacete esteve também em destaque na feira INTERMOT, em Colônia, onde a Arai foi representada pela Paaschburg & Wunderlich. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

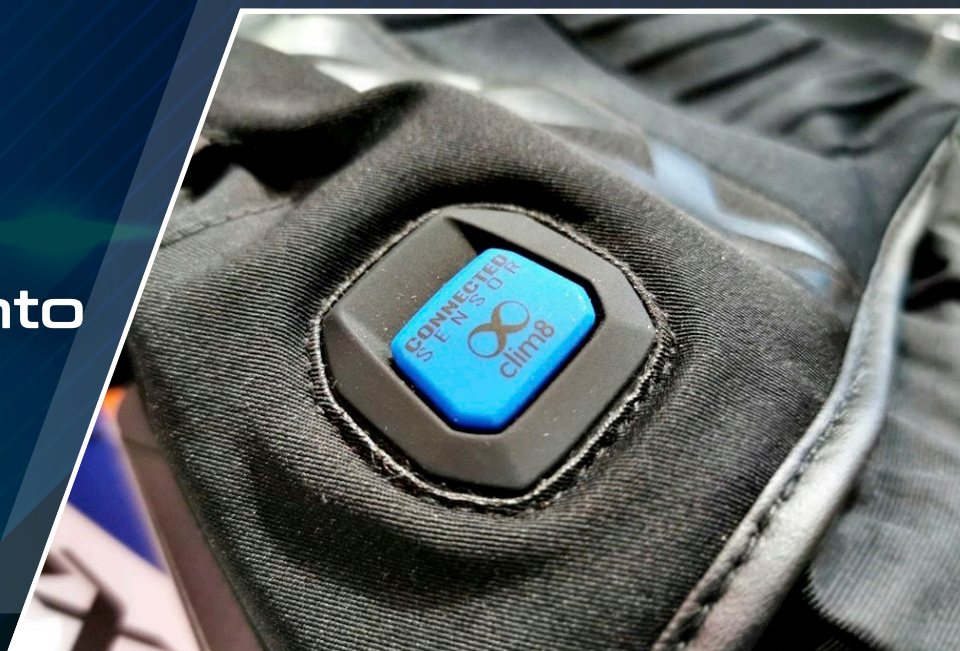


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Segurança, CONFORTO E ESTILO

A MARCA BEON HELMETS ESTREIA OFICIALMENTE EM PORTUGAL, COM OS MODELOS INTEGRAIS 506 E 507, AMBOS PENSADOS PARA OFERECER VENTILAÇÃO EFICIENTE, AJUSTE ANATÓMICO E UMA ESTÉTICA MODERNA, IDEAIS TANTO PARA DESLOCAÇÕES DIÁRIAS COMO PARA VIAGENS LONGAS.

A BEON Helmets, nova marca de capacetes para motociclistas, chegou oficialmente ao mercado português através do importador Lusomotos, trazendo uma gama de capacetes que combina design cuidado, conforto e soluções técnicas habituais em modelos premium, mas a um preço competitivo.

Desta nova oferta destacam-se os modelos integrais 506 e 507. Ambos oferecem sistema de ventilação de três vias, forros interiores removíveis e laváveis, viseiras resistentes a riscos e preparação para Pinlock, além de contarem com uma vasta gama de tamanhos (XS a XXL) e de acabamentos estéticos variados, em mate ou brilhante.

Segundo nota enviada à imprensa, a BEON aposta num equilíbrio entre "estética, funcionalidade e segurança", tornando-se uma opção tanto para quem circula na cidade como para quem faz percursos mais longos ou viagens de touring.

Os preços recomendados referem que o modelo 506 vai estar à venda por cerca de 94 euros, enquanto o 507 tem valores partir dos 80 euros.

Com esta entrada no mercado nacional, a BEON pretende oferecer alternativas acessíveis e consistentes para motociclistas que procuram capacetes certificados, confortáveis e com boa ventilação, sem comprometer o estilo nem... a carteira. //

CAISMOTOR

VISITE-NOS! LOJAS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA [CAISMOTOR.COM](https://caismotor.com)

The KTM logo is displayed in white on an orange rectangular background.

DUKE MY24

~~PVP 6.723€~~

AGORA POR 5.799€

Limitado ao stock existente



Proteção IMPERMEÁVEL

A BMW MOTORRAD TRAZ-NOS AS LUVAS GS RALLYE GTX, UM EQUIPAMENTO DE ALTA PERFORMANCE CONCEBIDO PARA EQUILIBRAR PROTEÇÃO, ADERÊNCIA E CONFORTO EM QUALQUER AMBIENTE DE CONDUÇÃO.

A marca bávara reforça a sua linha de Rallye com o lançamento das novas Luvas GS Rallye GTX. Este acessório é a resposta da marca para motociclistas que enfrentam uma ampla gama de condições, desde trilhos off-road exigentes até longas distâncias em estrada.

Graças à membrana GORE-TEX® Grip, as luvas são totalmente impermeáveis e à prova de vento, mantendo-se respiráveis e ergonómicas para uso prolongado, tanto em percursos de aventura como em viagens de turismo.

As Luvas GS Rallye GTX não comprometem a segurança. A palma oferece uma aderência superior para o controlo preciso do guiador. A proteção é garantida por um protetor rígido posicionado no dorso da mão, complementado por espuma de absorção de impacto.

O seu design ergonómico foi especificamente concebido para máximo conforto em utilização prolongada, tornando-as um equipamento ideal para ser usado durante todo o ano.

Destaques Técnicos:

- Tecnologia: Membrana GORE-TEX® Grip (Impermeável, Corta-Vento e Respirável);
- Material da Palma: Pele de cabra;
- Proteção: Protetor rígido no dorso com espuma de absorção;
- Disponibilidade: Tamanhos de 6 a 12.

As Luvas GS Rallye GTX estão disponíveis com um P.V.P. recomendado de 186,00 euros (IVA incluído).

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

J2 A ÚLTIMA EVOLUÇÃO



SCHUBERTH



www.goldenbat.pt



Capacete DFP Jet



SEGURO: Homologação ECE 22.06



SILENCIOSO: 88 db(A) a 100 KM/H



SMART: pré-cabado para o sistema de comunicação SC plug & play



DUAL PURPOSE: Configuração Jet graças à proteção do queixo fácil de remover



Para os maus CAMINHOS

A MICHELIN APRESENTOU O ANAKEE ADVENTURE 2, UM PNEU DE NOVA GERAÇÃO QUE PROMETE ALIAR SEGURANÇA NO ASFALTO A CAPACIDADES TODO-O-TERRENO. O LANÇAMENTO É UMA PEÇA-CHAVE NA ESTRATÉGIA DA MARCA PARA SE AFIRMAR COMO LÍDER NO DINÂMICO MERCADO "TRAIL", QUE JÁ REPRESENTA UM EM CADA CINCO PNEUS DE LAZER VENDIDOS PELO GRUPO.

Para alcançar estes resultados, a Michelin equipou o pneu com tecnologias de ponta, como a arquitetura MICHELIN Reinforced Radial-X Evo para estabilidade, e a tecnologia 2CT (Dual Compound) que combina durabilidade no centro da banda de rolamento com aderência nos ombros. O desenho foi otimizado para uma tração eficaz em caminhos, sendo homologado com a marcação M+S (lama e neve).

O novo pneu não é um lançamento isolado,

mas sim um pilar central na ambição da Michelin de se tornar um ator dominante no segmento "trail" até 2030. A estratégia assenta em três vetores: reforçar a imagem de marca no universo da aventura (apoiada no legado em competições como o Dakar), aprofundar o compromisso com a comunidade de utilizadores e aumentar a presença como equipamento de origem nos modelos mais emblemáticos dos fabricantes.

O MICHELIN Anakee Adventure 2 estará disponível globalmente a partir de janeiro de 2026,

cobrindo os principais modelos do segmento, como a BMW R 1300 GS, Honda Africa Twin, Yamaha Ténéré 700, Ducati Multistrada e Triumph Tiger, entre outros. Vem, assim, completar a oferta "trail" da marca, que vai do MICHELIN Road 6 (100% asfalto) ao MICHELIN Anakee Wild (50% asfalto / 50% off-road).

Para alcançar estes resultados, a Michelin equipou o pneu com tecnologias de ponta, como a arquitetura MICHELIN Reinforced Radial-X Evo para estabilidade, e a tecnologia 2CT (Dual Compound) que combina durabilidade no centro da banda de rolamento com aderência nos ombros. O desenho foi otimizado para uma tração eficaz em caminhos, sendo homologado com a marcação M+S (lama e neve).

O novo pneu não é um lançamento isolado, mas sim um pilar central na ambição da Michelin

de se tornar um ator dominante no segmento "trail" até 2030. A estratégia assenta em três vetores: reforçar a imagem de marca no universo da aventura (apoiada no legado em competições como o Dakar), aprofundar o compromisso com a comunidade de utilizadores e aumentar a presença como equipamento de origem nos modelos mais emblemáticos dos fabricantes.

O MICHELIN Anakee Adventure 2 estará disponível globalmente a partir de janeiro de 2026, cobrindo os principais modelos do segmento, como a BMW R 1300 GS, Honda Africa Twin, Yamaha Ténéré 700, Ducati Multistrada e Triumph Tiger, entre outros. Assim, completa a oferta "trail" da marca, que vai do MICHELIN Road 6 (100% asfalto) ao MICHELIN Anakee Wild (50% asfalto / 50% off-road). //





Proteção AVANÇADA

A MARCA APRESENTOU AS ADVENTURE AIRBAG PANTS S51 E S52, UM NOVO CONCEITO DE PROTEÇÃO PARA MOTOCICLISTAS QUE COMBINA TECNOLOGIA DE AIRBAG MECÂNICO, CONFORTO TÉRMICO E VERSATILIDADE, RESPONDENDO A UMA DAS PRINCIPAIS FRAGILIDADES DO EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA TRADICIONAL: A FALTA DE USABILIDADE NO DIA A DIA.

A Mo'cycle lançou as primeiras calças de aventura com airbag integrado do mundo, reforçando a sua aposta numa abordagem à segurança que privilegia não só a proteção, mas também o conforto e a adoção real por parte dos motociclistas. Depois de ter sido reconhecida com os Airbag Jeans, distinguidos como "Safest Motorcycle Jeans 2025", a marca dá agora um novo passo com um produto pensado para viagens longas, uso em clima quente e condução aventureira.

As novas Adventure Airbag Pants, disponíveis nas versões S51 (AAA Blue) e S52 (AA Water-Repellent Black), introduzem um conceito modular

inédito: através de um sistema de fecho, as pernas podem ser removidas, transformando as calças em impact shorts, sem comprometer o funcionamento do airbag. A solução responde a uma realidade, infelizmente, muito comum no motociclismo: em condições de calor extremo, muitos condutores acabam por abdicar de proteção.

O sistema baseia-se na plataforma de airbag mecânico da Mo'cycle, que dispensa aplicações, carregamentos ou subscrições. Um único módulo de airbag pode ser utilizado em diferentes peças de vestuário, permitindo múltiplas configurações e estilos. A tecnologia combina airbag com proteções tradicionais, cobrindo áreas do corpo menos

protegidas pelos sistemas convencionais.

De acordo com dados divulgados pela marca, 11 motociclistas já evitaram ferimentos graves em acidentes, graças ao uso de equipamento Mo'cycle com airbag. O caso mais extremo ocorreu num circuito, onde um condutor sofreu uma queda a 120 km/h, saindo apenas com escoriações ligeiras nas mãos, enquanto a anca, o ponto de impacto principal, ficou protegida pelo sistema.

Além das novas calças, a Mo'cycle apresenta também casacos e sobretudos compatíveis com airbag, permitindo a criação de um conjunto completo de vestuário técnico, e anuncia o lançamento de uma linha feminina de jeans com airbag para 2026, desenvolvida em resposta a pedidos diretos da comunidade.

Para o fundador e designer Moses Shahrivar, o projeto representou um dos maiores desafios da marca. "Os motociclistas queriam tudo numa só peça: segurança, ventilação, versatilidade e estética. Conseguimos integrar 51 funções orientadas para o utilizador e seis modos de utilização, sem comprometer o design", afirma, em nota enviada à redação.

As Adventure Airbag Pants S51 e S52 já estão disponíveis em regime de pré-encomenda, com preços promocionais de lançamento, e utilizam o mesmo módulo de airbag dos Airbag Jeans, reforçando a lógica de interoperabilidade da gama.

Num setor onde a tecnologia de segurança muitas vezes falha por ser desconfortável ou pouco prática, a Mo'cycle procura demonstrar que a proteção eficaz começa naquilo que os motociclistas estão realmente dispostos a vestir.

Todas as informações de que necessita estão AQUI. //





Para todas AS ESTAÇÕES

A MARCA HOLANDESA APRESENTA A HELIOX, PEÇA PREMIUM DA SUA COLEÇÃO DE INTERIORES, DESENHADA PARA OFERECER DESEMPENHO TÉCNICO E BEM-ESTAR EM QUALQUER ÉPOCA DO ANO.

A REV'IT! reforça a aposta em vestuário de alta performance com a nova camisola Heliox, concebida para funcionar como camada base versátil e sofisticada. O modelo destaca-se pelo design minimalista, que privilegia a funcionalidade, e pela mesclagem inteligente de materiais: 47% lã merino, 34% poliamida, 14% poliéster e 5% elastano, garantindo isolamento térmico nos dias frios e respirabilidade quando a temperatura sobe.

Com corte unissexo ajustado ao corpo, a Heliox

reduz pontos de pressão graças às costuras raglan mínimas e à cintura sem costuras, proporcionando conforto em longas horas de utilização. Pode ser usada isoladamente ou em conjunto com as calças Heliox, completando a experiência de condução.

Disponível em preto e nos tamanhos L a XL, a camisola chega ao mercado com preço de 99,99 euros.

Para mais informações e aconselhamento técnico, os interessados devem contactar um distribuidor autorizado REV'IT! ou procurar no site oficial da marca. //



morbidelli.pt

MORBIDELLI
T352X

TRAIL YOUR DREAMS.*



A nova **Morbidelli T352X** redefine o conceito de aventura de média cilindrada, combinando design italiano, tecnologia e ADN de rali. Equipa um motor bicilíndrico EFI de 349 cc, com suspensão de longo curso, sistema ABS Bosch desligável e um ecrã TFT de 7" com GPS integrado e Morbidelli Connect. O leve quadro, o assento ergonómico e os pneus Pirelli sem câmara garantem controlo total, tanto em estrada como fora dela. Dispõe de modos de condução selecionáveis, sistema antirroubo e botão SOS integrado. Feita para explorar longe, viver em liberdade e ultrapassar limites.

[SABE MAIS NUM CONCESSIONÁRIO MORBIDELLI](#)

PRVP 4.990€ 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.

*Segue o trilho dos teus sonhos



Discreto E EFICAZ

A TOURATECH TRAZ-NOS O DEFENSA LEVERGUARD, UM SISTEMA DE PROTEÇÃO EM ALUMÍNIO DE ALTA RESISTÊNCIA CONCEBIDO ESPECIFICAMENTE PARA A NOVA BMW R 12 G/S.

A Touratech, especialista em acessórios para motociclismo de aventura, expande a sua oferta para a nova BMW R 12 G/S com a introdução do Defensa Leverguard.

Este componente, discreto mas altamente eficaz, é fabricado em alumínio forjado por queda de alta resistência, garantindo uma funcionalidade fiável.

A principal função do Defensa Leverguard é a prevenção de acidentes. O sistema impede a ativação accidental das manetes do travão ou da embraiagem causada por fatores externos, como galhos em percursos off-road ou o contacto com espelhos retrovisores no trânsito citadino. Esta é uma característica de segurança tão crítica que as proteções de manetes são obrigatórias em muitas disciplinas de desporto motorizado. O acessório visa proteger contra danos em caso de queda, combinando segurança com um design que se integra perfeitamente na estética da moto.

Além disso, o design robusto do acessório garante que as manetes não sejam danificadas

ou partidas em caso de queda ou colisão, o que poderia inutilizar a moto.

Características técnicas:

- Alumínio forjado por queda de alta resistência;
- Anodizado com um revestimento adicional em pó de textura fina;
- Suporte preto discreto com tampa de extremidade a condizer, especificamente fabricado para a BMW R 12 G/S;
- Prevenção da quebra das manetes; proteção contra ativação accidental; construção leve com elevada resistência; e instalação rápida e simples.

Com o Defensa Leverguard, a Touratech adiciona um componente tecnicamente sofisticado à sua gama de acessórios para a BMW R 12 G/S, que se revela indispensável tanto para o uso diário como para as aventuras mais exigentes fora de estrada.

O set (conjunto com protetores de mão) está já disponível e há mais informações no site da marca. //

CUSTOM RA600



CYCLONE



RODA COM PRESENÇA. CONDUZ COM ATITUDE.

A nova RA600 combina uma estética Custom marcante com tecnologia moderna. Equipada com motor de 550 cc, disponível em versão full ou compatível com carta A2, oferece uma condução equilibrada, segura e cheia de carácter.

Com ABS de duplo canal, controlo de tração, iluminação full LED e ecrã digital a cores, é uma moto pensada para quem quer destacar-se sem abdicar de conforto, desempenho e atitude.



Edição especial, COM PINTURA ARTESANAL

A MARCA ITALIANA REFORÇA A SUA GAMA PREMIUM COM A COLEÇÃO VERNICIATURA SPECIALE, UMA SÉRIE DE ACABAMENTOS ARTESANAIS APLICADA AO CAPACETE MODULAR N120-1, QUE COMBINA TECNOLOGIA AVANÇADA COM UM DESIGN DE INSPIRAÇÃO CONTEMPORÂNEA.

A Nolan apresentou uma nova interpretação do seu capacete modular N120-1, agora disponível na coleção Verniciatura Speciale, uma linha que aposta em acabamentos manuais, cores exclusivas e uma estética minimalista que pretende elevar o modelo ao patamar mais alto da marca. O N120-1 mantém o seu principal argumento técnico: o sistema flip-back, que permite rodar totalmente a queixeira para a traseira da calota, transformando o capacete de integral em jet num único movimento. A solução oferece versatilidade para diferentes estilos de condução, sem comprometer a segurança.

Entre as funcionalidades destacam-se o sistema de Duplo Fecho, que garante uma abertura mais suave e precisa da queixeira, e o Liner Positioning Control (LPC), que permite ajustar a posição do

forro interior para um encaixe mais personalizado, o que se traduz numa vantagem em viagens longas. O modelo é ainda compatível com os sistemas de comunicação N-Com, integrando facilmente navegação, chamadas ou música.

A Nolan reforça também o compromisso ambiental ao utilizar tecidos interiores sustentáveis, concebidos para maior frescura e conforto. A viseira solar VPS conta com retração automática, adaptando-se rapidamente às mudanças de luminosidade.

A nova coleção distingue-se pelo processo de pintura manual, que confere a cada capacete um acabamento único. A estética aposta em linhas limpas e numa faixa oblíqua que percorre a calota, criando identidade sem excessos visuais.

As cores, Sand, Ochre e Visceral Red, foram

desenvolvidas exclusivamente pelo Nolan Style Centre e agrupadas sob a designação "Nobles", pela sua elegância e carácter distintivo. Cada tonalidade pretende reforçar o ADN italiano da marca e o selo "Made in Brembate". O Nolan N120-1 Verniciatura Speciale chega ao mercado com um preço recomendado de 499,99 euros, disponível dos tamanhos XXS ao XXXL.

A coleção inclui quatro versões:

- 341 - A base da gama, com as novas cores "Nobles" e um visual minimalista;
- 354 - Combinação de contrastes subtis, ideal para quem procura discrição com estilo;
- 355 - Proposta mais marcante, com design contemporâneo e presença visual reforçada;
- 356 - A opção mais ousada, com cores intensas e acabamento premium.

Mais informações podem ser obtidas em Goldenbat ou consulte um importador oficial da marca. //



PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!





Henrique Saraiva

*Gosto de voltas e passeios de moto
aqui ao pé... e mais além!*

A tradição ainda é o que era...

... e o período do Natal e do Ano Novo continua a ser o mais tradicional de todo o ano.

As iguarias da Consoada, a alegria das crianças a abrir os presentes, a condescendência dos mais velhos perante o inevitável par de peúgas ou a folia instagramável do Réveillon: esta quadra brinda-nos com as mais diversas tradições - universais ou apenas familiares, consumistas ou religiosas - que preenchem os últimos dias de cada ano e os primeiros do vindouro.

A TRADIÇÃO DA CAMPANHA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA PARA O NATAL E O ANO NOVO

Esta é uma tradição que, todos os anos, me desperta curiosidade. Por uma razão simples: a expectativa de que, desta vez, seja eficaz. Infelizmente, mais uma vez, a tradição manteve-se intacta:

- Uma sessão solene de apresentação da Campanha, com um headline baço (que serepete há anos) e imagens promocionais que chocam, mas não interpelam;
- Um show-off para a comunicação social na praça das portagens da Ponte 25 de Abril, onde alguns dignatários dizem as palavras do costume, os responsáveis das forças policiais garantem o “empenhamento de todos os meios disponíveis” (linguagem técnica, militarizada) e reforçam a mensagem da trilogia “Velocidade, Álcool e Telemóvel”, o Santo Graal da nossa prevenção rodoviária;
- Relatórios diários nos telejornais com a contagem de vítimas.

Chegados ao fim das festas, as conclusões também são tradicionais - embora este anotenham trazido uma novidade.

A mensagem não resulta. Para que resultasse, seria necessário que o mensageiro (as diferentes formas de comunicação utilizadas) transportasse - e acreditasse - na mensagem; que esta fosse percebida, interiorizada e gerasse a inquietação necessária à reflexão e à mudança de comportamentos. Qualquer publicitário medianamente competente poderia explicar isto à ANSR...

O show-off da Ponte serve apenas para criar a ilusão de que a PSP e a GNR dispõem dos meios necessários para a presença nas estradas que anunciam. Infelizmente, não dispõem (e a culpa não é deles!). Assim, limitam-se a operações pontuais, de preferência em locais que melhor contribuem para as estatísticas... A quantificação diária das vítimas gera a inevitável banalização dos números.

Ao quarto ou quinto dia, os espetadores tornam-se insensíveis ao seu significado. E o pior que pode acontecer é ficarmos indiferentes perante a morte. Qual foi, então, a novidade deste ano? Não houve malabarismo estatístico que funcionasse. Os números foram trágicos: 38 vítimas mortais em 18 dias - mais de duas por dia.

E apenas contabilizando os que morreram no local do acidente ou no trajeto para o hospital. Se incluirmos os que não sobrevivem nos 30 dias subsequentes, esse

número aumenta, em média, 30%. Ou seja, a Campanha de Natal e Ano Novo não evitou a perda de cerca de 50 vidas humanas.

Esta campanha falhou. Tal como vêm falhando, sucessivamente, todas as campanhas associadas às épocas festivas: Natal, Ano Novo, Carnaval, Páscoa, férias, feriados e pontes diversas.

Deixo um desafio à Comunicação Social. Quando presenciarem os atos oficiais de lançamento de uma nova campanha, façam a seguinte pergunta: “- E desta vez, o que vai ser feito de diferente?” (Podem justificar: as mesmas soluções tendem a produzir os mesmos resultados - e estes têm sido péssimos.)

A PÉSSIMA ESTATÍSTICA DE 2025

Assim, concluímos mais um ano em que, somadas as fatalidades ocorridas no local dos acidentes e nos hospitais, cerca de 600 pessoas perderam a vida em consequência de acidentes rodoviários. Com grande probabilidade, teremos alcançado o TOP 5 dos países europeus com mais vítimas mortais por milhão de habitantes.

Destas vítimas, cerca de 25% (150) utilizavam veículos de duas rodas com motor e 17% (100) eram peões. Posto isto, a culpa é das entidades públicas? Também. É claro que sim, porque falham ou são omissas no que lhes compete. Mas os maiores culpados somos nós, os condutores. E não - a culpa não é do outro...

Talvez porque somos induzidos por estímulos errados, talvez porque não tenhamos plena consciência das consequências dos nossos atos, talvez porque achemos que o mal só acontece aos outros ou que temos sempre o perfeito domínio da situação e, se algo falhar, a culpa será necessariamente alheia...

A NOSSA RESPONSABILIDADE COMO CONDUTORES

Voltemos ao tal Santo Graal da prevenção rodoviária:

1. O excesso de velocidade Este conceito serve, basicamente, para definir uma fronteira legal: o que é permitido e o que é punido. Convém recordar que os atuais limites de velocidade foram estabelecidos em 1973. O que verdadeiramente é perigoso chama-se velocidade excessiva: aquela que, mesmo sendo inferior ao limite legal, ultrapassa as condições de segurança para controlar e deter o veículo. A primeira resulta numa multa; a outra, num acidente.

2. O excesso de álcool O alcoolismo é endémico em Portugal. As épocas festivas potenciam o consumo de álcool - e também de outras substâncias “excitantes”. É um facto. Mas quantos condutores antecipam as consequências de conduzir sob o efeito de medicamentos vulgarmente prescritos? Sonolência, atraso de reações,

raciocínio lento, falhas de atenção, alterações cognitivas e motoras, sedação. E quais são eles? a) Alguns analgésicos potentes com opióides; b) Relaxantes musculares; c) Antidepressivos; d) Alguns anti-histamínicos usados no tratamento de alergias; e) Antipsicóticos; f) Produtos farmacêutico-medicinais à base de cannabis. Alguém lê a bula dos medicamentos antes de iniciar uma viagem?

3. A utilização do telemóvel Hoje, a maioria dos veículos (ou dos condutores, no caso das motos) dispõe de sistemas de atendimento remoto, reduzindo o risco - embora desviar o olhar para ver quem liga possa ser fatal. O verdadeiro perigo reside na urgência de ver ou responder “àquela mensagem” (que pode ser a última), de programar o GPS em andamento ou de tentar interpretar o ecrã enquanto se conduz, de procurar uma estação de rádio num painel tátil que mais parece uma televisão. Sempre fica o acidente com banda sonora...

E, finalmente, o comportamento de todos e de cada um de nós na via pública. Parece haver uma inversão de valores: a máxima “a minha liberdade termina onde começa a tua” foi substituída por “a tua liberdade só começa quando termina a minha”. Parece igual... mas não é.

Recordo outro aforismo popular: “Para sermos respeitados, temos de começar por respeitar.”

Na via pública, respeito significa educação, cortesia, cumprimento das regras e, sobretudo, rejeição de comportamentos agressivos. No limite, todos temos o mesmo objetivo: chegar a casa em segurança. Se não formos nós a fazê-lo, certamente não serão os outros - sejam eles condutores, peões ou autoridades.

E porque começámos por falar de campanhas, abaixo ficam dois bons exemplos:

Desejo-lhe um excelente ano de 2026 - com muitas curvas, máxima atenção, equipamento adequado e, por favor, ajude a acabar com esta triste tradição. //





DA AMBIÇÃO DE UM HOMEM MODESTO, **ao reconhecimento universal**

E o homem é Lai Guogui, um agricultor que se transformou num modesto empresário, fabricante de componentes para motos, nos idos dos anos 80, cujo sonho era criar uma marca de motos chinesa, tão famosa como a Harley-Davidson! Para já, em Portugal, a CFMOTO 450MT foi a moto mais vendida de 2025!

Foi assim que começou a jornada de Lai Guogui, um homem que, munido de uma incrível confiança no potencial produtivo da indústria chinesa, transformou uma pequena empresa regional numa potência mundial.

Fundada em 1989 a atividade da CFMOTO começou em Hangzhou, na província de Zhejiang, quando Lai Guoqiang iniciou a atividade da empresa Zhejiang Chunfeng Power Co., Ltd., inicialmente dedicada à produção de motores e componentes para motocicletas.

Durante os anos 1990, acompanhando a abertura económica da China, a empresa expandiu rapidamente a sua capacidade industrial e começou a produzir motocicletas completas, ATVs e motores de maior complexidade e performance.

A CFMOTO de hoje combina engenharia própria com forte capacidade industrial, tendo a sua história sido moldada a partir de duas grandes decisões.

A primeira foi a aposta precoce em motores refrigerados a líquido, tecnologia pouco comum entre os fabricantes chineses da época, e que se tornou

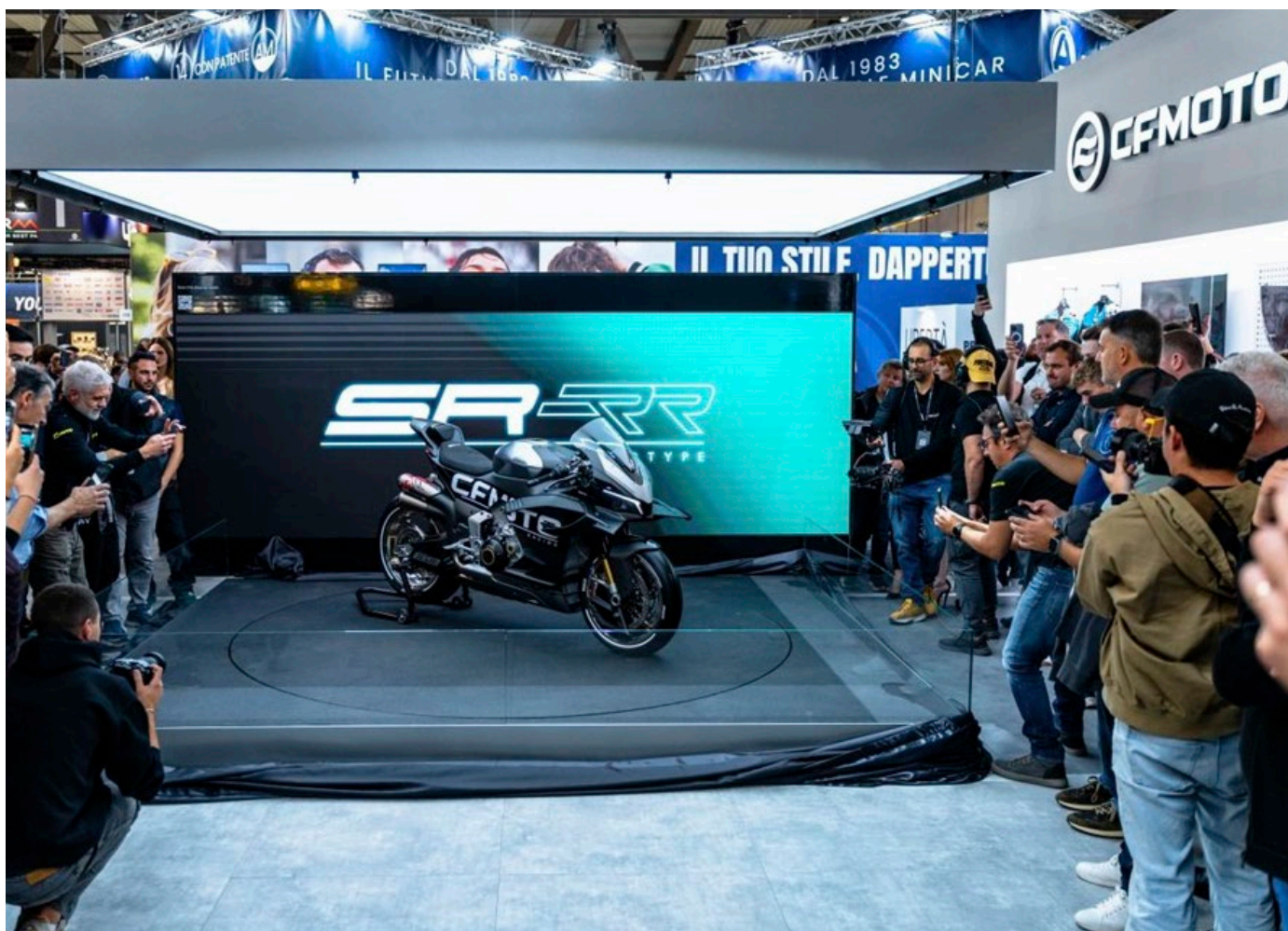
um dos pilares de sua diferenciação que veio a abrir portas para a internacionalização.

Ao longo das décadas seguintes, a CFMOTO diversificou a sua produção: começou a produzir motocicletas e scooters, ATVs e UTVs, segmento onde se tornou líder de exportações chinesas, e de motores marítimos e produtos náuticos, incluindo a entrada no setor dos iates em 2013.

No entanto, terá sido a parceria com a KTM, em 2011, a estratégia que representou o ponto de viragem da CFMOTO. O acordo de cooperação com a KTM, viria a causar o maior salto tecnológico da sua história.

Começando por ser apenas distribuidora da marca austríaca para o território Chinês, a CFMOTO cedo ganhou um profundo conhecimento do mercado de motocicletas “premium” e criou uma forte rede de concessionários, antes ainda de começar a produzir motocicletas KTM na sua própria fábrica.

A produção de modelos da marca austríaca, sob padrões europeus, e o desenvolvimento conjunto de motores e plataformas reforçou a engenharia e a qualidade de produção da CFMOTO. »



CFMOTO V4 SR-RR - Protótipo Desportivo: 210 cv, de potência com peso inferior a 200 kg



A 450MT (Ibex 450 nas Américas) foi a moto mais vendida em Portugal em 2025

Com uma capacidade da produção anual actual superior a 600 mil veículos e uma presença comercial em mais de 100 países, a CFMOTO consolidou-se como um dos maiores e mais conceituados fabricantes chineses de motociclos.

A comprovar isso, são vários os modelos da marca que se posicionaram entre os mais vendidos dos respectivos segmentos em toda a Europa e nas Américas, com destaque para a 450MT que foi a moto mais vendida em Portugal, em 2025, registrando 770 unidades matriculadas, segundo dados da ACAP.

Aliás, a CFMOTO consolidou-se como a 4ª marca mais vendida em Portugal, em 2025, totalizando um crescimento de 81,2% em relação a 2024, ao passar de 1.433 para 2.597 unidades matriculadas.

Mas não é só em Portugal que a marca está a crescer a passos largos! Depois de ter tido um incremento de vendas global de 79% em 2024, as vendas de motociclos da CFMOTO registaram um aumento de 10,1% em 2025, atingindo um recorde de 250.000 unidades comercializadas fora da China, com um crescimento substancial em mercados de alto potencial como a Europa (onde registrou um crescimento de 40% nas vendas), nos EUA (48%) e América Latina (42,9%), assim como nos mercados asiáticos.

Atualmente a CFMOTO investe bastante em I&D,

com mais de 200 engenheiros em cinco países e mais de 540 patentes registadas.

Nos últimos anos a marca tem apostado em plataformas elétricas, através da submarca ZEEHO, e em tecnologias avançadas de conectividade e design, resultando todo esse esforço em modelos realmente impressionantes como a aventureira CFMOTO 1000 MT-X ou a deslumbrante V4 SR-RR, apresentadas na EICMA de 2025, que vão reforçar a tendência de crescimento de popularidade.

Para chamar mais atenção sobre a marca, a CFMOTO já está aparecendo, com algum sucesso, em competições internacionais, nomeadamente em Rally Raid ou no Mundial de Moto3 com a equipa CFMOTO-Aspar, reforçando assim a visibilidade global e a credibilidade da marca.

Se o sonho de Lai Guogui, de criar uma marca de motos chinesa tão famosa como a Harley-Davidson, pode ainda não ser uma realidade (apesar de não se saber se isso será bom ou mau) a verdade é que a CFMOTO já é bastante badalada globalmente.

E desde que consiga garantir uma boa rede de concessionários e um serviço de pós-venda eficaz, não vai ser difícil fidelizar a clientela, já que os seus produtos, numa perspectiva preço/qualidade, pouco ou nada têm de criticável. Antes pelo contrário! //



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

A mais COBIÇADA

A última crónica Nostalgia de 2025 foi dedicada à ainda hoje muito apreciada e venerada Triumph T100, uma moto que conjuga a dimensão de moto diária com uma vertente desportiva. Já 2026 arranca da melhor forma. Pela primeira vez nestas crónicas vamos debruçar-nos sobre uma 50 cc e não será um modelo qualquer.

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





A Yamaha DT 50, mais ainda na versão LC (Liquid Cooled) com ou sem o D à frente (abreviatura de Disk) é o que podemos chamar de uma verdadeira “Moto de Culto”. É a prova viva de que os veículos de duas rodas não necessitam de ter performances extraordinárias ou historial na competição para serem verdadeiros casos de sucesso, apreciados e apetecidos por diferentes gerações.

Fica também a promessa de que, no futuro, estas crónicas irão trazer até vós mais modelos de 50 cc, nacionais ou não. Afinal de contas, estão a atravessar uma fase de grande popularidade e aceitação e merecem ser ainda mais conhecidos, ou não fossem eles o meio primordial de deslocação de muita gente, até de famílias inteiras, por esse Portugal fora, na segunda metade do século passado.

ALGUMA CONTEXTUALIZAÇÃO

A Dual Terrain (DT) conheceu no nosso país um sucesso incrível, apesar de não existir em muitas cilindradas, como em outros mercados. Portugal apenas conheceu as variantes de 50 e 125 cc, mas ambas são ainda hoje modelos de créditos firmados e os seus valores de transação atingem quantias inimagináveis. Diz-se, por graça, que exemplares em bom estado são melhor investimento que um bom depósito a prazo, tal a sua valorização!

Tudo começou em 1968, numa altura em que o construtor nipónico já se começava a afirmar a nível global. A novidade Yamaha DT-1 foi uma verdadeira pedrada no charco e o facto de se poder usar igualmente no asfalto ou fora dele

só veio dar razão à marca. Perfeita para ir para a escola ou trabalhar... e ir fazer uns trilhos ao fim de semana!

Suspensões de curso maior, posição de condução ereta, pneus menos asfálticos, estética cuidada e boas performances, o resultado não podia ter sido melhor. O sucesso acabou até por apanhar de surpresa a marca dos 3 diapases que rapidamente decidiu diversificar o modelo.

Ao longo dos anos existiu numa multiplicidade de modelos, sendo que a cilindrada ia dos 50 cc, como o desta crónica, passando pelas 80 cc (populares na vizinha Espanha), às 100 cc, 125cc... Chegou até a existir uma DT 400 que era, certamente, uma verdadeira fera! Aliás, já tive oportunidade de conduzir uma 200 cc, importada, e as performances são de eleição.

Ainda durante a década de 70 começou a ser comercializada no nosso país a DT 50, numa versão com caixa de 5 velocidades, refrigeração a ar e já com autolube (sistema de mistura automático), revelando décadas de avanço face aos construtores nacionais.

Além disso, a marca soube ir atualizando sempre o seu modelo, de tal forma que a sua popularidade foi sempre em crescendo. Por exemplo, em 1983 recebeu um monoamortecedor traseiro e em 1988 a evolução foi mesmo gigante: a estética atualizou-se, basta ver o farol retangular dianteiro, manómetros completos, o motor já tinha 6 velocidades e refrigeração por líquido! Um verdadeiro luxo!

O modelo conheceu tal sucesso no nosso país que a marca criou até uma série especial alusiva a Portugal que chamou de Cabo da Roca! A DT era de tal forma apreciada que as forças de segurança, »



nomeadamente a PSP, tinham inúmeras ao seu serviço. Contava um amigo, agente da PSP, que estavam anos-luz à frente das outras, caso das Casal e das Sachs!

O QUE É QUE A DT 50 TEM?

Não quero escrever “tem tudo como ninguém” como cantava a eterna Carmen Miranda porque a DT não tinha muito mais que as suas concorrentes. Aliás, em alguns casos até tinha menos, tirando o status! Era um verdadeiro objeto de consumo e de culto, também muito ambicionada, incluindo até por aqueles que não a podiam adquirir!

Não era a mais rápida (de origem tinha uma velocidade máxima a rondar os 70/80 km/h), nem a mais barata (era até bastante cara, custando 325 contos em 1990). Mesmo as suas capacidades off-road, completamente stock, eram algo limitadas, mas o conjunto tinha muitos outros atributos: leve, fiável, bonita, divertida, de manutenção fácil, com aquele zumbido inconfundível... e toda a juventude desejava ter uma!

Este bonito exemplar que pode ver nas imagens é de 1989 e apesar de não estar completamente original, basta olhar para o escape que é um Firefox

completo, está bastante próxima da sua forma inicial. Além disso, continua a ser usada de forma regular e a dar um muito prazer e satisfação na sua condução, tal como acontecia há mais de 30 anos!

Aqui aparece com uma bonita decoração rosa. Enquadra-se bem com a sua condutora, mas no original era vermelha! Aliás, para ser mais preciso, “branca e outra”, o que equivale a dizer que podem ser escolhidas imensas cores! Verde, azul, amarelo e tantas outras! Aliás, mesmo para quem quer uma diferente... não falta material para ter uma DT única!

Ou seja, era a motorizada da moda e a verdade é que o voltou a ser. Claro que há muitas que estão literalmente “diferentes”, para ser simpático, mas o que não falta é material para que seja possível devolver-lhes a glória original, mesmo que com mais uns pozinhos, como é prática habitual em quase todas elas!

Não é preciso chegar aos exageros de lhe duplicar a cilindrada (há muitas assim), mas só um ligeiro aumento de cilindrada, algumas melhorias no carburador e filtro de ar e as performances sofrem um enorme incremento, sem comprometer demasiado a fiabilidade, desde que não se ande sempre com o “punho enrolado”.



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB750 Hornet | Street bike de alto desempenho

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt



Caso se opte constantemente por uma condução mais agressiva, não há milagres nem em termos de fiabilidade ou de consumos. Além disso, rapidamente se destacam as suas limitações, caso da travagem, sobretudo na frente, nas que usam ainda o sistema de tambor.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Nunca cheguei a ter uma, nem nos meus anos de adolescência, mas acabei por a conduzir tantas vezes (até em algum fora de estrada), que posso afirmar que conheço perfeitamente o modelo e às vezes até me custa a perceber o encanto que continua a ter nas pessoas. Foi graças a este modelo que muitos de nós começamos a andar em duas rodas e transmitimos esse espírito aos mais jovens!

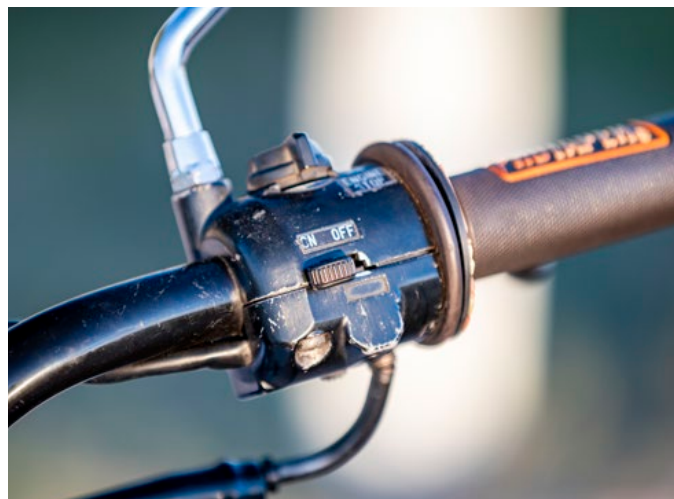
Quando me sento ainda me parece mais pequena. Não que eu tenha crescido nas últimas décadas (tirando para a frente), mas ali tudo parece e é minimalista. São menos de 100 kg em ordem de marcha (podem ser ainda menos se começarmos a retirar peças, que é prática

comum) e o resultado é que a DT é mesmo ágil e escandalosamente fácil de conduzir.

O pedal de arranque aciona-se facilmente com a mão e não estou a exagerar. Usando o pé não é necessário fazer força nenhuma, é só deixar cair e o motor acorda para a vida com aquele tradicional zunido que lhe é peculiar. Aliás, o escape original deste exemplar foi trocado sobretudo para alterar esse som por algo diferente, tal a saturação.

Não se esperam prestações de eleição, mas neste caso há mais qualquer coisa que lhe dá um pouco mais de binário. Algo como um ligeiro aumento de cilindrada, mas quase impercetível e muito bem-vindo, para carregar com os meus mais de 80 kg, ou seja, quase o peso da máquina!

O motor sobe bem de rotação e se quisermos explorar tudo o que tem para dar não há outra forma que não sejam rotações sempre lá bem em cima! A caixa de velocidades continua a ser magnífica: curtinha, fácil de acionar sem falsos pontos mortos! Tão à frente das produções europeias e nacionais da época!



Para o off-road, que agora não cheguei a testar, já é preciso fazer mais alguma coisa, nomeadamente ao nível das suspensões, de adicionar alguma proteção, um guiador melhor e até algum trabalho ao nível da travagem, mas tal como está pode sair do asfalto, desde que em modo soft, sem exageros.

NOTAS FINAIS

As motociclistas e os motociclistas continuam a adorá-la! A sua utilizadora habitual afirma que já foi várias vezes abordada para a vender! Também por causa disso há que ter imenso cuidado! É extremamente fácil de roubar e esqueçam-se as trancas de direção ou os cadeados. Se for deixada sozinha há sempre o risco de que possa desaparecer... e para nunca mais voltar!

A DT 50 foi muitas vezes imitada. A marca nacional Casal foi mais longe tendo lançado uma réplica denominada XT 50, mas que nunca a conseguiu igualar! Podiam existir concorrentes com uma melhor ciclística, basta pensar na Honda CRM 50 ou produções nacionais e italianas com mais potência,

mas nada disso serviu para destronar a DT 50!

Sem querer fazer futurologia, depois de uns anos em que o seu sucesso esteve adormecido, ele é agora maior que nunca! Não me admirava se assim continuasse a ser no futuro. A prova disso é que vemos pessoas com 50 ou 60 anos a andar nela, mas também vemos jovens com 20 anos ou menos e todos conseguem retirar prazer da sua condução! //





Vitória épica DE BENAVIDES

A 48.^a edição do Rali Dakar, realizada integralmente e pela sétima vez consecutiva na Arábia Saudita, foi uma verdadeira caixinha de emoções.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Dakar.com

Para exemplificar apenas o nível de emoções que a prova suscitou, no caso concreto das motos, foi quando a vitória da Honda, que parecia quase certa através do seu piloto Ricky Brabec, foi o argentino Luciano Benavides, em KTM, que na última etapa arrancou uma vitória a ferros, com um diferencial de apenas 2 segundos para o norte-americano. A menor diferença registada entre o 1.º e o 2.º lugares, em todas as edições da prova!

O Rali Mais Duro do Mundo, como é carinhosamente conhecido, teve nesta edição momentos épicos, mas também dramáticos. Acima de tudo, foi mais uma celebração da aventura, da coragem e do espírito de entreajuda e sacrifício, na lógica da primeira edição, realizada no já longínquo ano de 1979, na prova idealizada por Thierry Sabine.

No total, alinharam 115 motos, 73 viaturas da categoria Ultimate (T1), 46 camiões, 8 viaturas T2 (Stock), 38 protótipos Challenger (T3), 43 SSV (T4), 75 carros e 22 camiões no Dakar Classic, além de sete motos da Mission 1000 e um camião com motorização alternativa diesel/hidrogénio. Ou seja, um vasto pelotão com mais de 800 participantes, de 69 nacionalidades, distribuídos por 431 veículos, sem

contar com os veículos de apoio ou de emergência.

Coube ao Rali Dakar iniciar a temporada de 2026 das competições FIA e FIM World Rally-Raid Championship (W2RC), que vai ter um total de 5 provas, sendo que a próxima será em Portugal.

Assim, nos dias 17 a 22 de março, vai realizar-se a BP Ultimate Rally-Raid Portugal. Segue-se a prova na Argentina (Desafio Ruta 40), de 24 a 29 de maio. Em setembro, em Marrocos, de 28 de setembro a 3 de outubro, realiza-se o Rally du Maroc. Finalmente, a temporada irá terminar com o Abu Dhabi Desert Challenge, de 22 a 27 de novembro, nos Emirados Árabes Unidos.

Quando fica a faltar apenas uma edição para completar o meio século da prova, ganha força a possibilidade de o Rali voltar a mudar de paisagens. A Arábia Saudita oferece excelentes condições para a prova, mas há uma vontade crescente de voltar a um figurino próximo do original, talvez mesmo começando na Europa e com a final em África, desejavelmente no Lago Rosa, em Dakar.

ALGUNS DOS MOTIVOS DE INTERESSE NESTA 48.ª EDIÇÃO

Esta edição teve o seu início no dia 3 de janeiro, sábado, com o Prólogo. O seu epílogo foi no dia 17, também sábado, com a última etapa em Yanbu,»





onde tudo começara, nas margens do Mar Vermelho. O dia de descanso foi, como habitualmente, a meio da prova, no dia 10, servindo não apenas para retemperar energias, mas também para definir a melhor estratégia para a segunda metade da prova. É importante ser rápido, regular, navegar sem cometer erros, evitar penalizações, preservar a mecânica, mas a estratégia faz muita diferença.

No caso específico das motos já se antevia uma batalha sem tréguas entre as equipas da Red Bull KTM Factory Racing e da Monster Energy Honda HRC e era difícil adivinhar um vencedor. A KTM, detentora do título em 2025 conquistado pelo australiano Daniel Sanders, era uma forte candidata à vitória, mas a Honda, com nomes sonantes como Toscha Schareina (2.º em 2025) e Ricky Brabec (vencedor em 2020 e 2024) e dirigida pelo português Ruben Faria, iria tentar tudo para colocar o cetro novamente na mão da marca nipónica. E esteve muito perto disso, conseguindo o 2.º e 3.º lugares na geral.

Aliás, se formos ao top 10, em termos de construtores, temos: 5 Honda (2.º, 3.º, 4.º, 6.º e 10.º), 3 KTM (1.º, 5.º e 9.º lugar) e duas Hero (7.º e 8.º).

Se formos a analisar as marcas de motos presentes, alheando-nos das equipas, encontramos: 59 KTM, 20 Honda, 14 Husqvarna, 9 Kove, 3 Sherco, 3 GasGas, 3 Hotos, 3 Heros e 1 Fantic. Das 115 motos iniciais, 90 chegaram ao fim da última etapa. Ou seja, 25 pilotos, por motivos diversos, ficaram pelo caminho e isto diz muito sobre o grau de exigência da prova.

Em termos absolutos, a KTM venceu à Geral e em RallyGP, na geral por Luciano Benavides, na Rally 2 graças a Toni Mulec (BAS World KTM Team), na classe Original by Motul por Benjamin Melot (Esprit KTM), este na sua 7.ª tentativa. Também em KTM, no troféu Júnior foi Konrad Dabrowski (Duust Rally Team) que venceu e no troféu Veteranos foi David Pabiska (SP Moto Bohemia Racing Team).

Para o pleno faltou apenas a categorias dos estreantes (Rookies) na qual venceu a Honda, graças a Preston Campbell, que terminou na frente de Martim Ventura.

Quanto à armada portuguesa nas duas rodas, era composta por 4 pilotos: o experiente Bruno Santos (#35) que fazia aqui a sua terceira participação, com a sua Husqvarna 450, no seio da equipa BS - Frutas Patricia Pilar e 3 estreantes. Martim Ventura (#84) integrado na Monster Energy Honda HRC, Nuno Silva (#74), na equipa Old Friends Rally Team, em KTM, e ainda Pedro Pinheiro (#116), também em KTM, na equipa Old Friends Rally Team. »



O RALI DAKAR DE 2026, ETAPA A ETAPA

Prólogo: 3 de janeiro, região de Yanbu. Uma etapa de 98 km e 23 km de especial. O mais rápido do dia foi o jovem espanhol Edgar Canet, em KTM. Nos lusos o destaque foi para Martim Ventura, em Honda, que rubricou um positivo 11.º posto à geral, longe de imaginar que iria ser essa a sua posição no final da prova.

Etapa 1: 4 de janeiro, região de Yanbu. A etapa teve um total de 518 km, com uma especial de 305 km. Edgar Canet, de apenas 20 anos, voltou a vencer a etapa e mostrou que, juntamente com a sua KTM, tinha imenso potencial. Ventura teve um desempenho ainda melhor que na véspera e encerrou o dia em 6.º.

Etapa 2: 5 de janeiro, de Yanbu a Al'Ula. Etapa com um total de 504 km, dos quais 400 km de especial. Sanders assume a liderança, seguido de muito perto pelo norte-americano Ricky Brabec. Ventura termina a etapa novamente no 11.º lugar à geral.

Etapa 3: 6 de janeiro, região de Al'Ula. Foram 666 km, com uma especial de 422 km. A liderança mudou de dono para o espanhol Toscha Schareina em

Honda, que terminara a edição de 2025 em 2.º lugar. Ventura teve um dia difícil, quase desistia, e o melhor português passou a ser Bruno Santos.

Etapa 4: 7 de janeiro, novamente na região de Al'Ula. Uma etapa com 526 km e um especial de 451 km, sendo a primeira do tipo maratona, ou seja, sem assistência da equipa à chegada. No final do dia, Sanders retomou a liderança. Ventura foi novamente o melhor luso e terminou em 13.º lugar da geral.

Etapa 5: 8 de janeiro, segundo dia da etapa maratona, rumo a Ha'il. Uma etapa com 417 km e uma especial de 356 km. Sanders segurou a liderança com Brabec sempre muito próximo. Ventura foi 17.ª à geral, seguido por Bruno Santos, em 18.º.

Etapa 6: 9 de janeiro, rumo a Riyadh, onde iria ser dia de descanso. Maior etapa, com 920 km e uma especial de 331 km. No final do dia Sanders continuava a líder da prova, seguido de Brabec. Ventura continuava como 17.ª à geral, logo seguido de Bruno Santos.

Dia de descanso: 10 de janeiro. Sanders tinha uma vantagem mínima para Brabec e ainda faltava a segunda metade da prova. Os portugueses continuavam todos em prova e preparados para as 7 etapas



que ainda iriam ter que cumprir.

Etapa 7: 11 de janeiro, região de Wadi Ad Dawasir, numa etapa com 876 km e uma especial de 462 km, Benavides venceu a etapa e Sanders reforçou a liderança. Ventura encerrou a etapa com um excelente 10.º lugar, no dia em que Pedro Pinheiro se viu forçado a abandonar.

Etapa 8: 12 de janeiro, de novo na região de Wadi Ad Dawasir um total 717 km e uma especial de 481 km, na véspera de mais uma etapa maratona. Benavides subiu à liderança por troca de posição com Sanders. Ventura conseguiu fechar a etapa em 10.º lugar.

Etapa 9: 13 de janeiro, rumo a Bisha, com um total de 540 km, dos quais 410 km de especial e nova etapa maratona. Sanders assumiu de novo a liderança, com Brabec sempre por perto. Bruno Santos foi o melhor piloto luso na etapa e terminou em 23.º, seguido de Ventura em 24.º.

Etapa 10: 14 de janeiro, na região de Bisha, 2.º dia da maratona, num total de 417 km e 371 km de especial. Sanders sofreu um acidente, quase desistiu, e Brabec assumiu a liderança. Van Beveren venceu a etapa e dedicou a vitória a Thierry Sabine, no dia do 40.º aniversário da sua morte. Ventura terminou

a etapa em 11.º e subiu a 12.º da geral

Etapa 11: 15 de janeiro, rumo a Al Henakiyah, com uma etapa de 882 km e 347 km de especial. Benavides passou à liderança, mas com uma vantagem de pouco mais de 20 segundos face a Brabec. Ventura rubricou um excelente 7.º lugar na etapa.

Etapa 12: 16 de janeiro, em direção a Yanbu, numa etapa com 718 km e 310 km de especial. Fruto de uma estratégia inteligente Brabec assumiu a liderança com uma vantagem superior a 3 minutos face a Benavides e teve excelentes hipóteses de sair vitorioso pela 3.ª vez. Ventura segurou o seu 12.º lugar.

Etapa 13: 17 de janeiro, em Yanbu, numa etapa com apenas 141 km e 105 km de especial. Previasse a vitória de Brabec, mas por um erro de navegação o americano entregou a vitória a Benavides por escassos 2 segundos! Martim Ventura encerrou o Dakar num meritório 11.º, Bruno Santos acabou em 17.º e Nuno Silva terminou em 85.º.

NOTAS FINAIS

Quem esperava uma prova sem grande interesse, quase aborrecida ou pouco disputada enganou-se redondamente. A 48.ª edição fica para a história



como tendo sido incrivelmente competitiva e exigente e a diferença de apenas 2 segundos entre os dois primeiros classificados reforça isso mesmo. Todos os segundos contam! Não há vitórias antecipadas e é preciso acreditar!

Como contou Benavides, logo após a vitória e visivelmente emocionado:

“Ainda nem consigo acreditar! Nunca deixei de sonhar. Acordei hoje cheio de energia e motivação, a pensar no que eu podia fazer e confiante. Essa foi a chave para este Dakar. Fiz isso por mim e esta sensação é surreal. Vencer por apenas dois segundos é inacreditável.

Cheguei a errar as duas últimas curvas e quase caí, por isso foi no limite, mas valeu a pena. Sinceramente, não consigo descrever este momento. Este é o meu 9.º Dakar e mostra que se uma pessoa nunca parar de sonhar, nunca parar de acreditar e continuar a lutar pelos seus objetivos, tudo é possível (...).”

KTM e Honda continuam a ser as duas potências dominantes na prova e isso traz resultados em termos não só de presenças, mas também de motos a competir na prova. Feitas as contas, no final da 46.ª edição, a KTM, continua como marca dominan-

te com 22 vitórias, seguindo-se a Yamaha com 9 e a Honda com 8. Curiosamente, todas as vitórias da KTM foram conseguidas já neste século, tendo a primeira sido assinada pelo italiano Fabrizio Meoni, em 2021.

Ainda neste Dakar 6 pilotos a ganharam etapas: Canet, Sanders e Benavides pela KTM e Schareina, Beveren e Brabec pela Honda. Cada marca venceu 7 etapas, considerando o prólogo, mas as contas fazem-se no final e nesse aspecto a KTM acabou mesmo por levar a melhor.

Já no que diz respeito aos concorrentes lusos, estes tiveram um desempenho meritório, mesmo não tendo os 4 chegado a Yanbu. Martim Ventura não conseguiu fechar no top 10, mas o 11.º e o 3.º lugar na classe Rally 2 auguram-lhe um futuro promissor. Bruno Santos, na sua 3.ª participação, está mais forte e maduro que nunca. Nuno Silva, também estreante e com alguns azares, chegou ao fim e Pedro Pinheiro, se voltar a competir na prova, terá certamente mais sorte. Afinal de contas, a sorte também é um ingrediente muito importante nesta prova, apesar de dar muito trabalho e exigir muitos sacrifícios! //



Campeonato Nacional de Trial começa em fevereiro e terá oito rondas

A PRESENTE ÉPOCA COMEÇA A 8 DE FEVEREIRO, EM CANTANHEDE, NUMA ÉPOCA QUE SE PREVÊ ANIMADA E CHEIA DE TALENTO.

DE ACORDO com a informação facultada pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), o Campeonato Nacional de Trial (CNT) tem planeado um total de oito rondas, uma por mês, com exceção dos meses de julho e agosto em que há um interregno. Todas vão ter lugar no centro e norte do país, sendo a última em novembro em Maçãs de Dona Maria, concelho de Alvaiázere.

Após a jornada de abertura em Cantanhede segue-se para Serpins, paragem clássica do CNT, rumando-se então a norte para as provas de Viana do Castelo, Valongo e Barcelos. Após o verão, o CNT volta a rumar mais a sul, para as jornadas de Ansião, Celorico da Beira e, finalmente, Maçãs de Dona Maria, que encerra a temporada, a 8 de novembro.

CAMPEONATO NACIONAL DE TRIAL 2026

8 de fevereiro	Cantanhede
22 de março	Serpins
26 de abril	Viana do Castelo
31 de maio	Valongo
14 de junho	Barcelos
20 de setembro	Ansião
4 de outubro	Celorico da Beira
8 de novembro	Maçãs de Dona Maria

Para os fãs da modalidade, lembramos que, dia 12 de abril, o X-Trial Repsol Lisboa traz os melhores pilotos do mundo à MEO Arena. Um regresso ao nosso país depois de 20 anos de ausência. //

A ciência da travagem: como a Brembo domina o Paddock de MotoGP

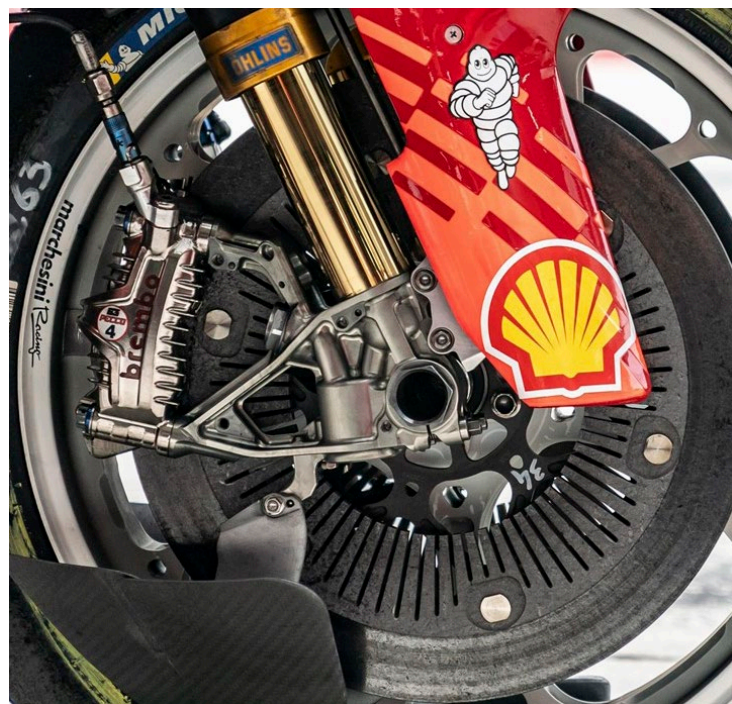
UM DOS FACTOS MAIS SURPREENDENTES DO ATUAL PANORAMA DO MOTOGP É QUE A PRESENÇA DA BREMBO EM TODAS AS MOTAS DA GRELHA NÃO RESULTA DE UM REGULAMENTO

NUMA entrevista exclusiva realizada no icónico circuito de Mugello, o engenheiro Mattia Tombolan, da Brembo Racing, detalhou a complexidade e a engenharia necessárias para garantir a performance dos pilotos a velocidades extremas. A marca italiana, apesar de não ter um contrato de exclusividade, continua a ser a escolha unânime de todas as equipas da categoria rainha.

No mundo do MotoGP, onde as máquinas ultrapassam regularmente os 350 km/h, a confiança no sistema de travagem não é apenas uma questão de performance; é uma questão de sobrevivência. O engenheiro de pista da Brembo Racing, Mattia Tombolan, explicou o que torna a tecnologia da marca a referência absoluta no desporto.

Um dos factos mais surpreendentes do atual panorama do MotoGP é que a presença da Brembo em todas as motos da grelha não resulta de um regulamento ou de um contrato de fornecimento exclusivo (o chamado spec mandate). Pelo contrário, as equipas são tecnicamente livres para escolher outros fornecedores.

Contudo, a realidade do terreno dita uma escolha única. Segundo Tombolan, esta hegemonia assenta em dois pilares fundamentais: a fiabilidade extrema em condições de stress térmico elevado e a utilização de



tecnologias proprietárias que mais nenhuma marca consegue reproduzir com a mesma eficácia.

A travagem em circuitos como Mugello exige que os componentes lidem com temperaturas que podem levar os discos de carbono à incandescência. O sistema tem de oferecer uma consistência absoluta, permitindo que o piloto sinta a mesma pressão na manete na primeira e na última volta da corrida.

Tombolan sublinha, no vídeo também aqui disponível, que a equipa de engenharia da Brembo trabalha de forma personalizada com cada piloto, ajustando o sistema às necessidades específicas de cada estilo de condução. Numa modalidade onde as vitórias se decidem por milésimos de segundo, a capacidade de travar "um metro mais tarde" é a vantagem competitiva que todos procuram.

Atualmente, o desenvolvimento da Brembo Racing foca-se na evolução dos materiais e na dissipação de calor, garantindo que, independentemente da velocidade ou da agressividade da manobra, o sistema responda com precisão cirúrgica. Como refere Tombolan, as equipas poderiam escolher outra alternativa, mas, perante os níveis de fiabilidade demonstrados, a questão atual é... "Para quê mudar?" //



Jonathan Rea retira-se das pistas e abre novo capítulo em Superbike

O SEIS VEZES CAMPEÃO DO MUNDO SURPREENDEU O Paddock ao confirmar o fim da sua carreira competitiva, preparando-se agora para assumir funções como piloto de testes da Honda em 2026.

JONATHAN REA, uma das figuras mais marcantes da história do Mundial de Superbike, anunciou que vai abandonar a competição no final da temporada. O piloto norte-irlandês, que desde 2009 acumulou seis títulos e redefiniu o patamar de excelência na categoria, deixa assim um vazio difícil de preencher no campeonato.

A decisão surgiu após um 2025 particularmente difícil. No ano passado, Rea enfrentou uma sucessão de quedas, lesões e uma quebra de confiança na Yamaha R1 que nunca conseguiu ultrapassar. O próprio descreveu à imprensa internacional o momento da decisão como súbito, comparando-o a "uma personagem de videojogos prestes a desaparecer", antes de perceber que "ainda estava viva, apenas noutra jogo". Uma metáfora que revela o desgaste emocional acumulado ao longo da época.

Apesar de uma breve incursão no MotoGP em 2012, foi no Superbike que Rea construiu praticamente toda

a sua carreira, e é também aí que deixa o seu maior legado. Ao olhar para trás, reconhece tudo o que o campeonato lhe deu e tudo o que lhe retirou. Recordou perdas pessoais, acidentes graves e inúmeras passagens por hospitais, fatores que pesaram na decisão de pôr fim à vida de piloto a tempo inteiro.

Agora, Rea prepara-se para um ritmo mais sereno, com mais espaço para a família. Mas a ligação às motos está longe de terminar: o veterano regressa à pista já nos testes de pré-temporada em Jerez, a 21 e 22 de janeiro, antes de marcar presença nas rondas de Portimão e Donington.

A saída de um dos maiores nomes do Superbike representa um momento simbólico para a modalidade. Rea deixa um legado de determinação e talento que continuará a influenciar gerações futuras. A grande incógnita é como o campeonato se vai reorganizar sem o seu campeão mais emblemático. //

DESCUBRA O SOFISTICADO N120-1

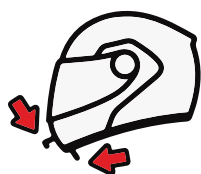


O novo capacete modular flip-back que combina o que há de melhor em tecnologia, inovação e design.

QUEIXEIRA
ROTATIVA



🔍
AÇÃO DUPLA



LPC
CONTROLO DO
POSICIONAMENTO DO FORRO



n-com
PRÉ-INSTALAÇÃO



NOLAN

DESCUBRA MAIS CORES



WWW.GOLDENBAT.PT



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Pedro Pereira

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

Para que serve o traço contínuo?

Encebrei 2025 com uma reflexão sobre o sinal STOP e a forma mais ou menos abusiva como, tantas vezes, não o respeitamos. Início 2026 com a análise a um outro elemento das nossas estradas em que o comportamento dos motociclistas, em particular, tem muito má fama (e proveito): o desrespeito pelo traço contínuo.

Do meu lado recordo-me perfeitamente que o meu instrutor (há muitos anos, diga-se em abono da verdade), fazia uma comparação bastante feliz e que ainda hoje ecoa nos meus ouvidos: “o traço contínuo na faixa de rodagem é como um muro! Não se pode pisar ou atravessar e ponto final! Nunca se esqueçam disso!”

Sem grandes floreios, a legislação é bem clara: pisar um traço contínuo, é uma infração considerada muito grave nos termos dos art. 136.º, 146.º, alínea o) e 147.º do (CE) Código da Estrada e também do art. 60.º do RST (Regulamento de Sinalização do Trânsito). Ou seja, se a linha servir para separar os dois sentidos do tráfego e a pisarmos e/ou transpusermos, podemos estar mesmo em problemas.

No CE o art. 136.º classifica os graus das contraordenações. Já o art. 146.º, relativo às contraordenações muito graves é bem claro na alínea o): A transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo significado. Por fim, o art.

147.º diz respeito diretamente às inibições de conduzir.

No caso do RST, sobre as marcas longitudinais, está lá bem claro: M1 - linha contínua: significa para o condutor, a proibição de a pisar ou transpor e, bem assim, o dever de transitar à sua direita, quando aquela fizer a separação de sentidos de trânsito.

Importa ainda distinguir que, numa situação em que a linha contínua serve apenas para separar duas faixas no mesmo sentido, como sucede em vias-rápidas ou auto-estradas, a contraordenação passa a ser considerada leve, mas está lá na mesma. Já agora, também não se pode pisar ou transpor um traço contínuo para ultrapassar um ciclista, para cumprir a distância lateral mínima de 1,5 metros.

Tudo isto deve servir de alerta para os nossos comportamentos e atitudes quando conduzimos, especialmente uma moto. Os nossos comportamentos podem ter custos, não apenas para nós, mas também para os outros e na estrada todos temos o nosso lugar e regras a cumprir ou isto torna-se uma selva (que por vezes, já parece).

Provavelmente será necessária mais formação, mais civismo e também prevenção. Continuo a acreditar que isto não melhora apenas com a “caça à multa”, mas tenho de admitir que necessitamos de autoridades mais atuantes e presentes, talvez até de forma mais ostensiva, mas sem nunca esquecer a dimensão pedagógica. //



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.