



DUCATI MONSTER

TESTE

HONDA SH125i



- » **TESTE**
ATAC ADV125
- » **NOSTALGIA**
SUZUKI RGV250
- » **REPORTAGEM**
FIM RACING MOTORCYCLE MUSEUM
- » **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

A má formação

Recentemente tenho sido confrontado com diversas opiniões de motociclistas que são contra a chamada “lei das 125”. Todas elas perfeitamente esclarecedoras que não se trata de nada pessoal nem por exclusivismo, mas antes em prol da segurança de quem não tem um título de condutor oficial.

Mas falam da segurança de quem? Seria esta a primeira questão a levantar, já que, pelo que vou vendo no meu dia a dia, a grande parte dos novos motociclistas que viram a Lei das 125 como o seu grito de Ipiranga, são extremamente cuidadosos, cientes das suas limitações e do perigo, e por isso preocupados com o estado das suas pequenas motos ou scooters e com o equipamento de segurança que raramente descoram.

Segundo os mesmos opinadores, para conduzir uma moto, tenha ela a potência que tiver, deveria haver uma formação inicial, ou seja, uma carta! E aqui surge a segunda questão:

Formação dada por quem? Todos sabemos qual é a realidade do ensino da condução no nosso país, que permite que a esmagadora maioria dos recém encartados sejam lançados legalmente às feras do trânsito sem que para tal estejam minimamente

preparados, situação bastante mais grave e bem patente nos veículos de duas rodas. É que quem não souber conduzir antes de frequentar as aulas de condução, só o vai eventualmente aprender muitos meses, ou anos até dependendo da vocação, depois de ter “tirado a carta”, pois a experiência é a melhor instrutora.

E depois, se vamos por esse lado, ainda surge uma terceira questão que para mim é mais pertinente: E então as bicicletas? Os ciclistas também andam na via pública, e em muito maior quantidade, com ou sem carta, muito mais vulneráveis, imprevisíveis, quase desprovidos de equipamento de proteção e que, ao contrário de muitos dos “desencartados das 125” que normalmente resumem a circulação aos centros urbanos, onde são esperados e as velocidades são mais baixas, os ciclistas são encontrados longe das cidades, em estradas de montanha onde o trânsito circula a velocidades mais elevadas, surgindo inesperadamente, sem seguro e geralmente com muito pouco respeito pelos outros utentes e pelo código da estrada. Porque não seria então ainda mais urgente, em nome da segurança, dar aos ciclistas alguma formação? #

6 *MOTO NEWS*

APRESENTAÇÃO

- 23** *DUCATI FORMULA 73*
- 26** *MV AGUSTA RUSH TITANIUM*
- 30** *VESPA 946 HORSE*
- 32** *INDIAN CHIEF VINTAGE*
- 36** *CYCLONE BOBBER RA600*



TESTE

- 40** *DUCATI MONSTER V2*
- 48** *HONDA SH125*
- 58** *ATAC ADV125*



REPORTAGEM

- 88** *FIM RACING MOTORCYCLE MUSEUM*

NOSTALGIA

- 98** *SUZUKI RGV250*

DESPORTO

- 104** *SPORTNEWS*

CRÓNICA

- 3** *ROGÉRIO CARMO: A MÁ FORMAÇÃO*
- 38** *ADELINA GRAÇA: A NATUREZA NÃO NEGOCIA*
- 68** *PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM OS 4 PISCAS, VULGO LUZES DE PERIGO?*
- 112** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 114** *SUSANA ESTEVES: PORQUE É QUE PODEMOS CONDUZIR UMA MOTO SEM CARTA DE MOTO?*



FAZEDORES

*José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares*

*Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge*

*Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Daniela Azevedo
Pedro Duque*

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW R 1300 R

EQUIPADA DE SÉRIE COM EMOÇÕES FORTES

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

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

MAKE LIFE A RIDE*

*A tua vida é uma viagem.

bmw-motorrad.pt



Indian Motorcycle entra numa nova era com a passagem oficial para a Carolwood LP

O ACORDO COM A POLARIS FOI CONCLUÍDO E MARCA O INÍCIO DE UMA FASE INDEPENDENTE PARA A HISTÓRICA MARCA NORTE-AMERICANA, QUE REFORÇA O FOCO NA PRODUÇÃO DOMÉSTICA E NA IDENTIDADE PRÓPRIA.

A INDIAN MOTORCYCLE confirmou a conclusão do processo de aquisição pela Carolwood LP, abrindo um novo capítulo na história da empresa. O anúncio, feito em Minneapolis, assinala a transição da marca para uma operação totalmente independente, dedicada exclusivamente ao universo das duas rodas.

A mudança coincide com um ano simbólico: 2026 marca o 125.º aniversário da Indian Motorcycle, um marco que reforça o peso histórico desta transformação. À frente da nova estrutura está Mike Kennedy,

veterano da indústria e agora CEO da Indian Motorcycle Company, que assume o comando com a missão de elevar a marca a um novo patamar de relevância global. "É uma honra liderar a Indian Motorcycle no ano em que celebra 125 anos. Este é um momento de enorme oportunidade, apoiado por uma equipa motivada e por uma visão clara para o futuro", afirmou Kennedy em nota enviada às redações, sublinhando que a independência vai permitir uma estratégia mais focada, coerente e alinhada com o ADN da marca.

A Carolwood LP e a nova liderança assumem uma estratégia de longo prazo centrada na melhoria da experiência de propriedade, no reforço da relação com os concessionários e no investimento nas áreas que os motociclistas mais valorizam: desempenho, tecnologia, qualidade de construção e identidade estética.

Mike Kennedy destaca que a diferenciação será a chave para o futuro: "Vamos aprofundar aquilo que torna a Indian Motorcycle única, com produtos que expressem estilo, artesanato e desempenho justificados pela nossa herança e espírito de inovação".

A empresa reforça, ainda, o compromisso com a sua rede global de concessionários, que considera parceiros essenciais. A nova administração promete uma relação mais colaborativa, baseada na transparência e na integração ativa do feedback dos distribuidores em áreas como operações, desenvolvimento de produto e marketing.

O acordo final inclui a transição de cerca de 900 colaboradores para a nova Indian Motorcycle Company. A produção manter-se-á nas atuais instalações de Spirit Lake (Iowa) e Monticello (Minnesota), enquanto

o design industrial, tecnologia e desenvolvimento de produto continuarão a ser conduzidos nos centros de investigação da marca na Suíça e no Minnesota.

A marca garante que todos os serviços de vendas, assistência e apoio ao cliente continuam a funcionar sem interrupções durante a transição. Mais informações serão divulgadas ao longo do ano no seu site e nas respetivas redes sociais. //



TOX RACING
WWW.TOXMOTO.PT

PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!





Dainese agora gerida por grupos financeiros internacionais

A COMISSÃO EUROPEIA APROVOU A TRANSFERÊNCIA TOTAL DA EMPRESA ITALIANA PARA DOIS GRANDES INVESTIDORES GLOBAIS, ENCERRANDO MESES DE INCERTEZA E ABRINDO UM CAPÍTULO MARCADO POR ESTABILIDADE FINANCEIRA, MAS TAMBÉM POR DÚVIDAS SOBRE O FUTURO DA MARCA.

A DAINESE, um dos nomes mais emblemáticos em equipamentos para motociclismo e da indústria italiana, iniciou oficialmente uma nova etapa da sua história. A autorização final da Comissão Europeia confirmou a mudança completa da estrutura acionista, colocando a empresa sob o controlo dos seus dois principais credores internacionais.

Com esta decisão, a marca deixa definitivamente de estar associada ao fundo Carlyle, passando a integrar o portfólio de grandes gestores de ativos cuja presença no setor industrial raramente é visível para o público, mas cujo peso estratégico é significativo.

Apesar de inicialmente descrita de forma simplista como uma alienação simbólica, a operação envolveu

uma reestruturação financeira profunda. Para viabilizar o acordo, os novos proprietários injetaram capital adicional e renegociaram de forma substancial a dívida acumulada, aliviando a pressão financeira que há anos condicionava a evolução da empresa.

A relevância desta mudança ultrapassa o universo empresarial. A Dainese é um nome incontornável na segurança e no desenvolvimento tecnológico aplicado ao motociclismo, com presença histórica em MotoGP, no WorldSBK e no avanço de equipamentos como fatos, proteções e capacetes. O grupo integra ainda a marca de capacetes AGV e a marca de calçado técnico TCX, reforçando o peso desta transição no panorama internacional. //

STREET PERFORMANCE



DOWNTOWN 125

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

PRVP 4.499€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

DOWNTOWN - TRATA A CIDADE POR TU!



Importador Multimoto

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

Recomendamos Lubrificantes moeve



Suzuki lança campanha com redução de preços em quatro modelos

A SUZUKI ARRANCOU 2026 COM UMA NOVA CAMPANHA PROMOCIONAL QUE COMBINA "ROTAÇÃO EM ALTA E PREÇO EM BAIXO", AO ANUNCIAR REDUÇÕES SIGNIFICATIVAS EM QUATRO MODELOS DA SUA GAMA.

A CAMPANHA, válida até 30 de junho e limitada ao stock existente, abrange as GSX-S1000, V-Strom 1050 DE, V-Strom 1050 e V-Strom 800DE. As reduções variam entre os 1 000 e os 1 200 euros. A estes valores acrescem despesas de legalização, transporte, eco-valor e, quando aplicável, IUC.

Além da redução de preços, a Suzuki reforça a confiança na durabilidade dos seus produtos através do programa SUZUKI CARE (+2), que permite estender a garantia por mais dois anos.

GSX-S1000 - 12 399 euros

A naked desportiva da Suzuki apresenta um motor otimizado com entrega de binário linear, proporcionando uma condução ágil e potente. O design agressivo "The Beauty of Naked Aggression" combina performance, tecnologia avançada e elevada fiabilidade.

V-Strom 1050 DE - 14 799 euros

Vocacionada para o off-road, esta versão destaca-se pela robustez, eletrónica sofisticada e capacidade para enfrentar terrenos exigentes, mantendo o espírito aventureiro característico da gama.

V-Strom 1050 - 13 799 euros

Pensada para longas viagens, oferece conforto, estabilidade e tecnologia de apoio ao condutor, tornando-se uma opção ideal para quem privilegia grandes distâncias e prazer de condução em estrada.

V-Strom 800DE - 10 499 euros

Com ADN claramente orientado para a aventura, combina uma ciclística robusta, motor bicilíndrico cheio de carácter e tecnologia avançada, garantindo controlo e confiança dentro e fora de estrada.

Os interessados deverão contactar um concessionário Suzuki. //

Rockster 410

Os cenários mudam, a essência permanece.



Tua por 5.199€*

Motor Bicilíndrico de 400 cc com 42 CV ABS e TCS (Sistema de Controlo de Tração)
Painel de Instrumentos TFT de 5" com conectividade "mirroring" Iluminação Full LED
Cores ● Vermelho grená ● Verde ● Preto ● Cinza

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER 410

MACBOR.PT

SEGUE-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.



MV Agusta apresenta "Sartoria Meccanica", o programa de personalização mais exclusivo da marca

A MV AGUSTA REVELOU SARTORIA MECCANICA, O MAIS AVANÇADO PROGRAMA DE PERSONALIZAÇÃO ALGUMA VEZ DESENVOLVIDO PELA MARCA DE SCHIRANNA. TRATA-SE DE UM ATELIER ESPECIALIZADO, PENSADO PARA VERDADEIROS APRECIADORES QUE PROCURAM NÍVEIS MÁXIMOS DE EXCLUSIVIDADE, ONDE CADA MOTO É TRANSFORMADA NUMA PEÇA ÚNICA, CRIADA DE ACORDO COM O GOSTO E A VISÃO DE CADA CLIENTE.

O LANÇAMENTO deste programa coincide com a entrada em pleno funcionamento do novo Centro Stile MV Agusta, instalado na histórica sede da marca, em Schiranna. Reconhecido internacionalmente pela excelência no design de motocicletas, o Centro Stile é responsável por alguns dos modelos mais emblemáticos da história da MV Agusta.

Toda essa experiência em design e engenharia converge agora na Sartoria Meccanica, que combina artesanato italiano com soluções técnicas de última geração para oferecer personalizações de altíssimo nível. Cada elemento, desde os materiais, aos acabamentos, cores ou componentes, é desenvolvido de forma minuciosa, garantindo que cada moto se torna uma verdadeira obra de arte.

O processo começa com uma consulta direta e aprofundada entre o cliente e a equipa de designers da MV Agusta. Ao contrário dos configuradores digitais tradicionais, aqui cada projeto nasce de um diálogo personalizado, permitindo um grau de detalhe impossível de alcançar por via automatizada.

A filosofia é simples: não existem limites para a criatividade. Desde esquemas de cor exclusivos a materiais premium, passando por componentes especiais ou soluções técnicas únicas, tudo é concebido à medida.

Principais áreas de personalização

- Cores, acabamentos e grafismos exclusivos: pinturas únicas, combinações personalizadas e elementos gráficos inspirados na herança da marca ou na visão do cliente;

- Materiais avançados: fibra de carbono, titânio, alumínio maquinado e peles de alta qualidade, escolhidos pelo equilíbrio entre estética, leveza e performance;

- Componentes especiais: utilização de peças MV Agusta dedicadas ou criação de componentes únicos;

- Detalhes artesanais: elementos produzidos à mão por artesãos italianos, como selins cosidos manualmente ou peças metálicas maquinadas com precisão.

O programa Sartoria Meccanica está disponível para toda a gama MV Agusta e divide-se em três níveis:

Essenziale: permite criar esquemas de cor exclusivos, personalizar grafismos e escolher materiais específicos para o assento, sem limitações na personalização gráfica;

Ricercato: eleva o nível de exclusividade, permitindo personalizar graficamente componentes técnicos como quadro, braço oscilante ou mesa de direção, além da escolha de jantes específicas;

Iconico: o patamar máximo da personalização. Inclui todas as opções anteriores e acrescenta componentes de alta performance dedicados, soluções técnicas únicas e um capacete personalizado a condizer com a moto. Neste nível, cada moto torna-se numa tela em branco para criar uma peça verdadeiramente singular.

Cada pedido é analisado ao detalhe e, sempre que técnica e legalmente possível, executado com o mais alto rigor. As motos produzidas no âmbito da Sartoria Meccanica não são simples veículos: são peças de arte motorizada. Cada exemplar recebe um certificado de autenticidade e uma placa identificativa One-of-One, confirmando o seu carácter absolutamente único.

Luca Martin, CEO da MV Agusta Motor S.p.A., sublinha que este programa reflete a filosofia da marca: "Na MV Agusta, os nossos clientes estão no centro de tudo o que fazemos. A Sartoria Meccanica representa o nosso compromisso em oferecer não apenas motocicletas excecionais, mas experiências verdadeiramente únicas, moldadas à paixão e visão de cada pessoa".

Todas as motos criadas através da Sartoria Meccanica mantêm a garantia de fábrica MV Agusta de cinco anos.//





Royal Enfield Flying Flea C6 quase a chegar ao mercado

O CEO DA ROYAL ENFIELD, B. GOVINDARAJAN, CONFIRMOU QUE A PRIMEIRA INCURSÃO 100% ELÉTRICA DA MARCA HISTÓRICA ESTÁ "PRATICAMENTE PRONTA PARA PRODUÇÃO". A FLYING FLEA C6, APRESENTADA COMO O PRIMEIRO MODELO DA NOVA SUBMARCA DE MOBILIDADE ELÉTRICA DO GRUPO, DEVERÁ CHEGAR AOS CONCESSIONÁRIOS JÁ NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2026.

A CONFIRMAÇÃO surgiu durante a recente apresentação de resultados da empresa, consolidando a transição do projeto do plano conceptual para a realidade comercial.

Inspirada na lendária motorizada ligeira da Segunda Guerra Mundial, a nova C6 não pretende competir no segmento das superdesportivas de alta performance. O foco é claro: estilo retro-moderno e agilidade urbana:

- Design Distinto: Mantém a suspensão dianteira e proporções compactas;

- Público-Alvo: Condutores urbanos e jovens que privilegiam a estética e a facilidade de condução;

- Segmento: Mobilidade citadina, com foco na leveza em detrimento de baterias massivas para longas distâncias.

Embora as especificações técnicas finais (potência e capacidade da bateria) permaneçam sob sigilo, as projeções do mercado indiano apontam para preços

altamente competitivos na origem, cerca de 2.500 euros. No entanto, espera-se que o valor no mercado europeu sofra os ajustes habituais de importação e logística.

Especialistas do setor antecipam que a bateria possa situar-se entre os 4 e 5 kWh, oferecendo uma autonomia real suficiente para as deslocações diárias em ambiente urbano, mas limitada para viagens interurbanas de maior curso.

A marca já confirmou que a C6 será apenas o início. Logo a seguir virá a S6, uma variante de estilo scrambler, reforçando a estratégia da Royal Enfield em dominar o nicho das elétricas de média cilindrada/peso, onde a eficiência de custos e a agilidade são mais valorizadas do que a performance bruta.

Para mais informações contacte um concessionário da marca. //

JET X

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

AGORA
2.999 €



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

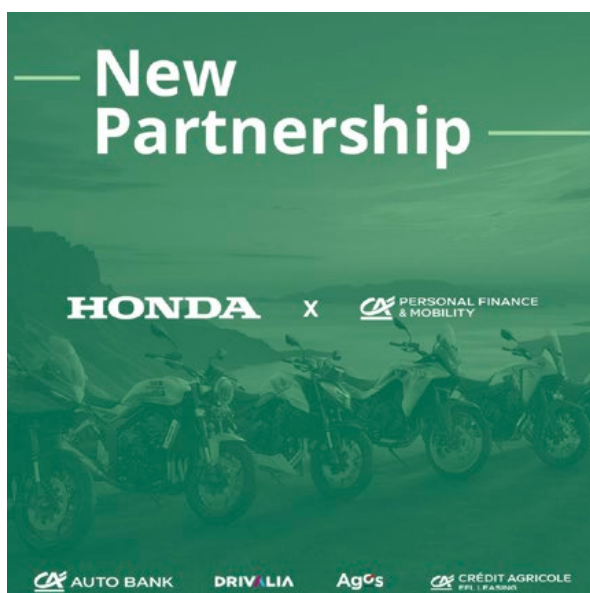
Campanha válida até dia 30 de junho de 2026, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar um concessionário SYM.



WWW.SYM.PT



THE SMART CHOICE



Honda firma acordo europeu com Crédit Agricole para reforçar financiamento de motos

A HONDA ESTABELECEU UMA PARCERIA PAN-EUROPEIA COM O CRÉDIT AGRICOLE PERSONAL FINANCE & MOBILITY PARA DISPONIBILIZAR SOLUÇÕES DE FINANCIAMENTO DESTINADAS À VENDA DE MOTOS E AUTOMÓVEIS EM OITO MERCADOS EUROPEUS. PORTUGAL INTEGRA O ACORDO, EMBORA APENAS NO SEGMENTO DAS DUAS RODAS.

A **COLABORAÇÃO** envolve também a Europejski Fundusz Leasingowy (EFL), empresa do grupo Crédit Agricole especializada em leasing, que passa a apoiar a rede de concessionários Honda e a oferta financeira associada à marca japonesa.

Em Portugal, onde a Honda mantém a liderança destacada no setor das motos, o CA Auto Bank, através da sua filial nacional, será responsável por disponibilizar novas soluções de crédito para clientes particulares e profissionais.

A oferta inclui leasing, crédito tradicional e financiamento ao consumo, bem como modalidades com entrada única e contratos de leasing com opção de compra. Estes últimos contemplam três alternativas de final de contrato e incluem garantia de recompra por parte do concessionário, permitindo maior flexibilidade na aquisição de motos novas.

Joe Crump, presidente e diretor-geral da Honda Financial Services, sublinha, em nota enviada à imprensa, que o acordo reforça a estratégia europeia da marca: "Esta parceria permitirá ampliar a acessibilidade dos nossos produtos e fortalecer a nossa presença na região. O Crédit Agricole destaca-se pela capacidade de oferecer serviços de elevada qualidade em vários mercados-chave e pela adoção de tecnologias avançadas".

Já Stéphane Priami, diretor-geral do Crédit Agricole Personal Finance & Mobility, destaca a confiança da Honda no grupo: "A escolha da Honda confirma a robustez do nosso modelo, sustentado pela experiência, pela presença europeia e pela inovação. Com o CA Auto Bank, a Drivalia, a Agos e a EFL, estamos empenhados em apoiar o crescimento da marca no continente". //



Liberdade para explorar sem limites.

A tua Ducati Multistrada V2 com até 1.000€ menos*.



4 ANOS DE GARANTIA
4 Ever Ducati

*Oferta válida até 28/02/2026. Consulta as condições em [ducati.pt](https://www.ducati.pt).

DUCATI
100
1926 - 2026
A CENTURY MADE OF SECONDS



HMmotos passa a representar oficialmente Aprilia, Piaggio e Vespa

A EMPRESA ARRANCA O ANO DE 2026 COM UMA EXPANSÃO ESTRATÉGICA DO SEU PORTFÓLIO, PASSANDO A ASSEGURAR A VENDA E A ASSISTÊNCIA TÉCNICA OFICIAL DE TRÊS DAS MARCAS MAIS ICÓNICAS DO GRUPO PIAGGIO.

A **HMMOTOS** confirmou a sua nomeação como concessionário oficial para as marcas Aprilia, Piaggio e Vespa, uma decisão que marca uma nova etapa de expansão na sua operação nacional. Com esta integração, o concessionário diversifica a sua oferta, cobrindo agora segmentos que vão desde a alta performance desportiva à mobilidade urbana clássica e funcional.

A partir de agora, o showroom da HMmotos passa a contar com uma exposição permanente das gamas renovadas destas três insígnias:

- Aprilia: Focada no segmento racing e motos de alta cilindrada;
- Piaggio: Soluções de mobilidade inteligente e urbana;
- Vespa: O design icónico e intemporal que define o estilo de vida sobre duas rodas.

A par da vertente comercial, a HMmotos reforçou a sua unidade de oficina, que conta agora com a certificação oficial para prestar serviços de manuten-

ção, diagnóstico e assistência técnica especializada. Segundo a empresa, o objetivo é garantir que os padrões de qualidade exigidos pelos fabricantes italianos sejam reproduzidos em todas as intervenções.

"Esta nova representação consolida a nossa aposta num serviço completo, onde a experiência de condução e o apoio pós-venda são prioritários", refere a estrutura da HMmotos em comunicado enviado à imprensa.

Para celebrar esta nova fase, o concessionário anunciou que vai promover, em breve, um calendário de test rides aberto ao público. Adicionalmente, estão previstos check-ups gratuitos para os atuais proprietários de modelos destas marcas, uma iniciativa que visa reforçar a ligação à comunidade motociclista e promover a segurança rodoviária.

Os interessados já podem visitar o espaço físico para conhecer as novidades ou agendar serviços através dos canais de contacto oficiais da HMmotos. //

Honda reformula programa Adventure Roads

A HONDA VAI RENOVAR PROFUNDAMENTE O FORMATO DO ADVENTURE ROADS EM 2026, APOSTANDO EM EVENTOS MAIS CURTOS E ACESSÍVEIS, FOCADOS NO DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS OFF-ROAD E DIRIGIDOS A UM PÚBLICO MAIS VASTO, INCLUINDO NOVOS MOTOCICLISTAS.

A **MARCA** pretende aproximar mais entusiastas do universo do motociclismo de aventura, substituindo as longas expedições de ultra resistência por programas de "turismo em trilhos e fora de estrada" realizados em vários pontos da Europa. O objetivo é proporcionar experiências estruturadas, seguras e formativas, ideais para quem quer entrar no mundo da aventura em duas rodas sem enfrentar de imediato desafios extremos.

A Honda XL750 Transalp será a moto oficial dos eventos de 2026. O modelo, agora equipado com embraiagem eletrónica E-Clutch e acelerador eletrónico (Throttle By Wire), foi escolhido por combinar facilidade de utilização, tecnologia avançada e versatilidade tanto em estrada como em trilhos mais exigentes. Os participantes também vão ter acesso aos "Desafios DreamTech", exercícios práticos concebidos para demonstrar como a embraiagem eletrónica liberta o piloto da gestão manual da embraiagem, permitindo maior foco na condução técnica.

O programa de 2026 inclui dois percursos distintos:

- Pirenéus - Barcelona a Toulouse (11 a 14 de junho);
- Alpes - Turim a Nice (10 a 13 de setembro).

Cada edição vai ter a duração de três dias e um limite de 30 participantes, garantindo acompanhamento próximo e formação personalizada. O custo de participação é de 850 euros, excluindo voos e despesas pessoais. A Honda mantém o caráter premium do Adventure Roads, assegurando alojamento, refeições, formação especializada e presença de pilotos HRC ao longo das etapas.

A marca continua a trabalhar com os parceiros habituais, como a Honda Official Accessories, Enduristan, Alpinestars e Dunlop, garantindo equipamento técnico, segurança e apoio profissional durante toda a experiência.

Nick Bennett, diretor de Marketing da Honda Motor Europe, destaca em nota enviada à imprensa que a Transalp "é a parceira ideal para estas aventuras" e sublinha o regresso da Dunlop como fornecedora oficial de pneus.

Para os motociclistas mais experientes, a Honda confirma que a próxima edição do Africa Twin Marrocos Epic Tour vai decorrer no segundo semestre de 2027. [Encontra AQUI mais informações. //](#)





GSX-R1000R chega a Portugal: a nova "arma" da Suzuki para as superbikes

A SUZUKI PORTUGAL ANUNCIOU O PREÇO DE LANÇAMENTO DA SUA MAIS RECENTE SUPERBIKE, A GSX-R1000R, QUE CHEGA AO MERCADO NACIONAL NO FINAL DO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2026. COM UM PVPR DE 20.499 EUROS, O MODELO PROMETE AGITAR O SEGMENTO DAS MOTOS DESPORTIVAS DE ALTA CILINDRADA, ALIANDO DÉCADAS DE EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA A UM DESIGN AGRESSIVO E COMPONENTES DE COMPETIÇÃO.

A NOVA GSX-R1000R não é apenas mais uma moto desportiva; é a celebração de 40 anos de história da família GSX-R, agora reinterpretada com o que de mais avançado existe em termos de engenharia sobre duas rodas. Pensada para dominar tanto no asfalto da estrada como nas curvas mais apertadas do circuito, a máquina da Suzuki chega com a missão de recolocar a marca entre as preferidas dos amantes da velocidade.

No seu "coração" está um motor de quatro cilindros em linha, equipado com o sistema SRVVT (Suzuki Racing Variable Valve Timing), que ajusta a árvore de cames conforme as rotações. O resultado é uma entrega de potência sempre disponível, independentemente do regime de rotação, garantindo acelerações fulgurantes e a fiabilidade que há muito distingue a marca de Hamamatsu.

Mas o verdadeiro trunfo da nova versão R está na eletrónica. Pela primeira vez, a GSX-R1000R incorpora o Suzuki Intelligent Ride System (SIRS), um conjunto de ajudas à condução que transformam a experiência a bordo. Destaque para a IMU de seis eixos, que acompanha em tempo real a posição da moto e ajusta sistemas como o controlo de tração (STCS), o ABS em curva (Motion Track Brake System) e o controlo de levantamento da

roda dianteira.

Tudo isto permite ao motociclista extrair o máximo desempenho com um nível de segurança até aqui inédito no modelo.

A lista de argumentos não fica por aqui. A transmissão conta com um quickshift bidirecional de cariz desportivo, enquanto o acelerador ride-by-wire garante respostas mais precisas. Em termos de ciclística, a suspensão e o amortecedor de direção com ajuste eletrónico adaptam-se automaticamente à velocidade, conferindo maior estabilidade em reta e agilidade em curva.

Visualmente, a edição evocativa dos 40 anos da GSX-R não passa despercebida. A aerodinâmica foi refinada e todo o conjunto transmite agora uma postura agressiva e um ADN de competição que promete fazer as delícias dos mais puristas.

Com um preço de 20.499 euros, a Suzuki GSX-R1000R posiciona-se como uma alternativa competitiva num segmento onde a tecnologia e a performance são rainhas. A chegada aos concessionários nacionais está prevista para junho de 2026.

Os interessados deverão contactar um concessionário Suzuki. //

CROSSFIRE STORR

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

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

BRIXTON
MOTORCYCLES



www.brixton-motorcycles.com

 [brixtonportugal](https://www.instagram.com/brixtonportugal)

 [brixtonmotorcyclesPT](https://www.facebook.com/brixtonmotorcyclesPT)

IMPORTADOR

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



Charme **INTEMPORAL**

A Ducati Formula 73 é uma pura café racer que reinterpreta o espírito rebelde dos anos 70, com as suas linhas elegantes e grande personalidade. Produzida numa série exclusiva de apenas 873 unidades numeradas, este modelo de colecionador foi concebido para preservar um legado intemporal na era moderna.

A nova Ducati Formula 73 inspira-se na 750 Super Sport Desmo, uma moto que tem as suas raízes na 750 Imola Desmo, vencedora da prova Imola 200 realizada em 1972. Esse mesmo espírito é agora reinterpretado numa edição limitada a apenas 873 unidades numeradas, fazendo desta moto uma verdadeira peça de colecionador, que honra um modelo icónico da marca. Um dos pontos de destaque é a pintura prateada, combinada com verde-marinho e uma faixa dourada no depósito, que nos remete para o imaginário das primeiras motos superdesportivas.

No ano em que comemora os 100 anos de existência a Ducati apresenta esta Formula 73 que evoca todo o legado da marca de Borgo Panigale, combinando estilo, personalidade e prazer de condução. Uma interpretação fiel do espírito Café Racer, com guiador semi-curvo, espelhos retrovisores nas extremidades dos punhos, carenagem dianteira e traseira afilada, assento monoposto, quadro do tipo treliça em tubos de aço, jantes raiadas de 17 polegadas com pneus Pirelli Diablo Rosso IV.

Todos os ícones têm por detrás uma história que vale a pena contar e conhecer e a Formula 73 não é excepção. Concebida para prestar homenagem a uma das motos mais reverenciadas da marca., vai beber inspiração na Ducati 750 Super Sport Desmo, a primeira Ducati de produção a

apresentar o sistema de accionamento de válvulas desmodrómico que a marca ainda hoje utiliza em vários dos seus modelos. A Super Sport era, na verdade, uma réplica da 750 Imola Desmo com a qual Paul Smart e Bruno Spaggiari triunfaram na Imola 200, de 1972.

A Formula 73 é também a grande estrela da curta-metragem A Piece of Timeless, na qual o conhecido ator italiano Stefano Accorsi, ducartista assumido, partilha a sua experiência aos comandos da moto. Este modelo é uma Piece of Timeless, algo que podemos traduzir como Um Pedacoço de Eternidade ou, simplesmente, uma Moto Intemporal.

MAIS INFORMAÇÕES

Equipada com o tradicional bicilíndrico da marca (L-Twin), aqui numa versão de 803 cc, refrigerada a ar, e dotada de um sistema desmodrómico de accionamento das duas válvulas existentes em cada cilindro, debita 73 cv às 8.500 rpm com um binário máximo de 65,2 Nm registado às 7.000 rpm, para um peso a seco na ordem dos 180 kg. A ponteira de escape é uma Termignoni que, sem comprometer a homologação Euro 5+, representa mais um elemento de destaque sendo garante uma sonoridade única.

Mais do que as performances puras, esta moto é uma cápsula no tempo e pode ainda ser conjugada com um blusão desportivo, exclusivo, bem como um capacete Arai, também com uma decoração >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI FORMULA 73*



alusiva ao modelo. Além disso, tem todas as tecnologias modernas: acelerador eletrônico, controlo de tração, ABS em curva, Quick Shifter, iluminação LED, entre outros.

Ao ser uma edição muito limitada da Ducati, a Formula 73 apresenta o nome do modelo e o número de série numa placa específica. Além disso, cada moto vem com um certificado de autenticidade, bem como uma coleção de imagens e esboços de época criados pelo Ducati Style Centre, tudo devidamente embalado num estojo específico.

Quanto aos preços e disponibilidade desta peça exclusiva, o melhor mesmo é contactar a marca o mais rápido possível, sendo que está prevista a sua chegada aos concessionários europeus ainda durante a primavera. //



CAISMOTOR

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

The KTM logo is displayed in white, bold, italicized letters on a solid orange rectangular background.

DUKE MY24

~~PVP 6.723€~~

AGORA POR 5.799€

Limitado ao stock existente

A Hyper Naked MAIS EXTREMA

A marca italiana apresentou a sua Rush Titânio no ICE (International Concours of Elegance), um dos eventos de inverno mais exclusivos do mundo, dedicado aos entusiastas de motores, colecionadores e conhecedores de design e desempenho.



A marca italiana apresentou a sua Rush Titânio no ICE (International Concours of Elegance), um dos eventos de inverno mais exclusivos do mundo, dedicado aos entusiastas de motores, colecionadores e conhecedores de design e desempenho. A paisagem gelada de St. Moritz, foi o cenário perfeito para apresentar esta nova obra-prima do motociclismo, da qual vão ser produzidas apenas 300 unidades.

O ICE caracteriza-se por reunir automóveis e motociclos raros, perante um público internacional seletivo, numa celebração única da excelência da engenharia, do património e do estilo de vida, sempre de forma muito elegante e num ambiente perfeitamente alinhado com a exclusividade desta Hyper Naked. Mais que uma moto, afirma-se como uma obra de arte, de puro design italiano.

Com a edição Titânio, a MV Agusta eleva ainda mais esta filosofia, combinando um potente motor de quatro cilindros, Euro5+, com uma linguagem estética distinta inspirada no titânio, na >>



APRESENTAÇÃO MV AGUSTA RUSH TITÂNIO



engenharia de precisão e na arte contemporânea em duas rodas. Uma moto concebida sem concessões, uma verdadeira peça de coleção com preço e exclusividade a condizer.

Apresentada pela primeira vez em 2019 com um marcante esquema de cores cinza-bronze-vermelho, a Rush evoluiu em 2021 com a versão Rush Army, caracterizada pela sua emblemática pintura cinza-escura e amarela. Em 2023 chegou a Rush Mamba, definida pelo esquema de cores Rosso Mamba 2.0.

Em 2026 a Rush atinge um novo patamar com a edição Titânio, com um acabamento exclusivo na cor Nero Intenso, combinado com detalhes em Argento Magnum e Blu Titânio. Ou seja, partindo da Brutale 1000, é mais uma criação da marca italiana, que se separou em definitivo da KTM, reforçando a sua independência sob o controle da família Sardarov.

O NOME DIZ (QUASE) TUDO

O nome Titânio não podia ser mais adequado.

Este metal é excepcionalmente leve, possui elevada resistência mecânica e é praticamente imune à corrosão, tudo atributos que assentam muito bem na Rush. Já agora, para os mais distraídos, rush pode ser traduzido por pressa, correria ou mesmo adrenalina.

Na Rush Titânio abundam os componentes em titânio escovado, reforçando a identidade premium e potenciando o desempenho da moto. Todas as superfícies pintadas apresentam um acabamento brilhante, realçando a riqueza das cores e refletindo as linhas nítidas e musculadas do conjunto. Além disso, incorpora componentes em fibra de carbono com efeito sarja mate, criando uma sofisticada interação de materiais.

O coração da Rush Titânio é um tetracilíndrico em linha, com 1.000 cc, profundamente evoluído e concebido para oferecer um desempenho excepcional em toda a faixa de rotações, fabricado artesanalmente em Varese utilizando 16 válvulas radiais e quatro bielas forjadas obviamente em titânio.



TITÂNIO E MAIS TITÂNIO

Como se ainda não bastasse, esta Rush tem também uma ponteira de escape do tipo slip-on, de fluxo melhorado, produzida pela especialista Arrow. Fabricada em titânio, ostentando o logotipo “MV Agusta”, combina peso reduzido e uma assinatura acústica refinada.

O próprio suporte do escape é em titânio, tal como a tampa do depósito de combustível que usa o mesmo material e apresenta o logótipo “Titânio”, combinado com um elemento gráfico inspirado nos átomos. Como se ainda não bastasse, até o suporte do farol é em titânio e acrescenta rigidez e um toque visual marcante à arquitetura da frente da moto.

O mesmo vale para o assento em Alcantara, com a inscrição “Titânio” ao longo do centro, acompanhada por um motivo atômico gravado a laser, e com costuras em tom correspondente, garantindo uma maior coerência visual e um acabamento premium, que depois continua na parte superior do depósito de combustível e nas áreas de proteção do depósito.

Também a fibra de carbono ajuda a definir a identidade desta nova Rush, contribuindo para a redução de peso e um maior impacto visual. Além disso, todos os componentes de carbono adotam um novo acabamento premium em tecido de sarja, substituindo a anterior textura suave e proporcionando maior profundidade, refinamento e um aspeto mais técnico.

Além da utilização abundante de fibra de carbono e titânio a Rush Titânio tem também vários componentes em alumínio anodizado, cada um com um acabamento exclusivo no tom Azul Titânio, mostrando a quase obsessão do modelo pelo detalhe, onde nada foi deixado ao acaso.

Com lançamento previsto para o final de 2026, serão produzidas apenas 300 unidades, numeradas individualmente, que vão sair de Varese. Informações relativas a especificações técnicas, data de apresentação, linha de acessórios ou preço serão divulgados mais tarde. Até lá pode conhecer mais sobre a marca e os seus modelos no respetivo site. //

APRESENTAÇÃO VESPA 946 HORSE



Elegância MÍSTICA

A marca italiana dá continuidade à sua prestigiada "Lunar Collection" com uma edição limitada e numerada que homenageia o Ano do Cavalo. Unindo o design vanguardista à tradição clássica, a nova proposta da Vespa já está disponível para pré-encomenda.

Após o sucesso das edições dedicadas ao Dragão e à Serpente, a Vespa inaugura o ano de 2026 com o lançamento da Vespa 946 Horse. Esta nova interpretação da icónica série 946 assume-se como um tributo aos valores de nobreza, resiliência e dinamismo associados ao signo do cavalo, fundindo a liberdade de movimento típica da marca com uma elegância equestre sem precedentes.

O novo modelo destaca-se, desde logo, pela sua tonalidade castanha, profunda e brilhante, evocando a pelagem de um puro-sangue. As carenagens em aço exibem um jogo de contrastes entre acabamentos mate e brilhante, pontuado por detalhes requintados em dourado, com especial destaque para o monograma "V" emoldurado por uma ferradura, posicionado sob o assento.

A ligação ao universo da equitação é reforçada pela escolha dos materiais. O assento é uma peça de alta manufatura, fabricado à mão por artesãos italianos em couro de qualidade superior, material que se estende também aos revestimentos do guidador e dos espelhos retrovisores, mimetizando o toque das selas de luxo.

Para complementar a experiência, a Vespa desenvolveu uma linha de acessórios específicos que inclui uma mala traseira em pele (fabricada

em Itália) e um capacete Jet exclusivo com pormenores tridimensionais em dourado, além de um pára-brisas com suportes em alumínio.

Paralelamente ao lançamento da moto, a marca apresenta a coleção de vestuário "Al Vento: In Sella". Esta linha introduz um novo brasão real, onde figuram um cavalo e um cão dachshund, visível em peças de destaque como o casaco de lã universitário azul-marinho ou as malhas de inspiração clássica. A coleção inclui ainda propostas mais descontraídas, como t-shirts fluidas e até uma manta em lã macia com logótipo em jacquard.

Com 80 anos de história e quase 20 milhões de unidades vendidas em todo o mundo, a Vespa reafirma, com este lançamento, o seu estatuto de símbolo universal de design e tecnologia, provando que a sua herança continua tão dinâmica e relevante como no primeiro dia, em 1946.

A série 946 é considerada a "alta-costura" da Vespa, servindo de base para as colaborações e edições mais exclusivas da marca devido ao seu design que reinterpreta o protótipo original MP6 de 1946.

Sendo uma edição limitada e numerada, a Vespa 946 Horse assume-se como um item de colecionador. Os interessados em garantir uma das unidades desta série exclusiva podem efetuar a pré-reserva diretamente no site oficial da marca. //





Homenagem AO ESTILO CLÁSSICO

No âmbito das comemorações dos seus 125 anos a Indian apresenta a Chief Vintage, uma pura homenagem ao melhor estilo clássico americano dos anos 40 do século passado.

As comemorações do 125º aniversário da marca de motociclos norte-americana mais antiga, ainda em funcionamento, vão ter diversos eventos e iniciativas, mas também não podiam faltar novos modelos.

Assim, a Chief Vintage é uma novidade que vem homenagear a herança da marca americana, em particular no modelo Chief dos anos 40', no imediato período pós-guerra.

Os guarda-lamas da Chief Vintage apresentam uma forma envolvente e a sua silhueta é inconfundível e imediatamente identificável. Além de todos os elementos do design caraterísticos, o motor Thunderstroke garante uma presença cheia de impacto, além de performances de referência.

Uma homenagem marcante ao mais puro estilo clássico americano, criado naquela que podemos definir como uma era dourada do motociclismo para a marca. A atual Chief Vintage funde o design clássico com a potência, a precisão e a inovação, que definem a marca há 125 anos, mesmo em períodos complexos como os que tem atravessado.

Com linhas esculpidas que homenageiam os clássicos do pós-guerra, a Chief Vintage parece ter saído diretamente da linha de produção original



de Springfield, no Estado de Massachusetts, na década de 1940.

O inconfundível guarda-lamas dianteiro, com uma aba prolongada, é complementado pelo ornamento iluminado em forma de cabeça de um índio, enquanto a estreita subestrutura traseira e o guiador vintage fazem referência aos designs intemporais. O assento só para o condutor foi reinventado, oferecendo um conforto superior ao da moto original e as jantes de raios completam o icónico estilo americano clássico. >>



APRESENTAÇÃO INDIAN CHIEF VINTAGE



MAIS DETALHES

Os acabamentos do motor Thunderstroke da Chief Vintage evocam o espírito artesanal dos anos 1940, com cilindros pretos e cabeças de cilindros e tubos de válvulas prateados. Esses componentes pintados e as aletas de refrigeração, sem serem maquinadas, são um tributo aos acabamentos em alumínio bruto encontrados nos modelos Chief originais.

O motor Thunderstroke 116 V-Twin (1890 cc) refrigerado a ar da Indian Chief Vintage entrega 156 Nm de binário máximo, logo às 3.300 rpm, para ultrapassagens fáceis em todas as relações de caixa e é um elemento essencial de toda a moto.

Todos esses pormenores são mais do que detalhes retro: são os elementos de design que ajudaram a definir uma era e que agora regressam num modelo modernizado, respeitando sempre o mais puro estilo clássico.

Como refere o sueco Ola Stenegård, Diretor de Design da Indian Motorcycle:

A Indian Chief dos anos 40 continua a ser uma das motos mais reconhecidas e celebradas da

história americana, com o seu icónico motor V-Twin, guarda-lamas envolventes e fiabilidade incomparável. A Chief estabeleceu um padrão de desempenho e design que se mantém até aos dias de hoje. Representa o espírito da Indian Motorcycle: ousada, intemporal e sempre em busca de inovação.

CLÁSSICA MODERNA

O condutor pode optar por três modos de condução distintos: Tour, Standard e Sport, que permitem que o condutor usufrua de afinações personalizadas no que diz respeito à resposta do acelerador.

No meio de toda a modernidade, a Chief vem com um painel sensível ao toque de formato redondo e de 101 mm (4 polegadas), com tecnologia Ride Command. O sistema apresenta um software totalmente novo que melhora, segundo a marca, o tempo de arranque e carregamento da informação em aproximadamente 25%.

Além disso, o novo software, disponível em



todos os modelos Scout e Chief com o painel 'touchscreen' e tecnologia Ride Command, introduz o recurso de Navegação Melhorada da Indian. Uma funcionalidade que permite uma integração otimizada entre o telemóvel e o painel da moto, usando plataformas como Google Maps, Waze e Apple Maps que se podem espelhar diretamente no painel da moto.

O condutor pode operar o painel através dos comandos manuais ou do ecrã sensível ao toque. Este oferece diversas opções de interface, incluindo duas configurações de indicadores, informações detalhadas sobre a moto e o percurso, além de navegação curva a curva e outras funcionalidades, como atender e gerir chamadas ou ouvir música.

A Indian Chief Vintage Já pode ser encomendada no nosso país com preços a partir de 20.990€, mais despesas, nas cores preto metalizado e Vermelho Indian. além disso, está disponível uma vasta linha de acessórios, bem como opções de personalização, de conforto e de estilo, incluindo, por exemplo, assento para o passageiro ou alforjes laterais. //





Estilo **ACESSÍVEL**

600cc, linhas clássicas e tecnologia moderna a menos de 6.300 euros. A Bobber RA600, com motor de 550 cc, posiciona-se como uma proposta acessível no seu segmento.

A marca de motos Cyclone colocou no mercado ibérico o seu novo modelo RA600, uma bobber que combina a estética clássica do segmento custom com tecnologia atual.

Destinada a quem procura o estilo distinto das motos custom sem abdicar de equipamento moderno, a Cyclone RA600 apresenta-se com uma silhueta robusta e linhas clássicas de bobber. A sua motorização é um bicilíndrico em paralelo de 550 cc com refrigeração líquida, disponível em duas potências: 43,5 kW (cerca de 60 cv) e uma versão de 35 kW, limitada, para ser compatível com a carta A2, alargando assim o seu público potencial.

No capítulo da segurança e tecnologia, a RA600 inclui sistemas que eram raros neste tipo de motos há alguns anos. Vem equipada de série com ABS de duplo canal, controlo de tração (TCS) e sistema

de travagem da reconhecida marca espanhola J.Juan. A iluminação é totalmente LED e o painel de instrumentos um visor digital LCD a cores.

A ciclística assenta num chassis de aço, com suspensão da marca japonesa KYB, sendo que o monoamortecedor traseiro é regulável. Para o conforto do condutor e passageiro, a marca destacou ainda o guiador ergonómico e o assento para dois lugares.

A nova bobber da Cyclone está disponível em duas cores: Preto e Verde. O Preço de Venda Recomendado ao Público (PVRP) foi fixado em 6.290 euros, um valor que a marca apresenta como "imbatível" para o nível de equipamento e posicionamento da moto no mercado. O modelo já se encontra disponível nos concessionários oficiais da marca em Portugal e Espanha.

A Multimoto, agora parte do Grupo Salvador Caetano é a representante da Cyclone Motors. //





Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

A natureza não negocia

Não vos vou falar de técnicas de condução, nem de truques para dominar curvas. Também não é sobre países exóticos ou estradas de cortar a respiração. É sobre segurança. Ou melhor, sobre a ilusão dela.

Muitas vezes perguntam-me se não tenho medo de viajar para países menos turísticos. Se não receio as pessoas, os olhares, as intenções escondidas. A verdade é que, ao longo das minhas viagens, raríssimas foram as vezes em que me senti ameaçada por alguém. As pessoas, regra geral, surpreenderam-me pela positiva.

Quem nunca me facilitou a vida foi a natureza.

A natureza não negocia. Não avisa duas vezes. Não tem empatia pelas nossas distrações.

No ano passado, na Transilvânia, perdi o telemóvel. Assim, de forma quase ridícula. Coloquei-o em cima do banco da moto para tirar umas fotografias e simplesmente... esqueci-me dele. Estava numa zona de desfiladeiros e montanha, numa estrada estreita e sinuosa, pontuada por sinais de perigo — entre eles, o aviso de presença de ursos. Um cenário bonito, mas exigente. Daqueles que pedem respeito.

Só me apercebi da falta do telemóvel quando cheguei ao alojamento, na zona de Bran. E ali começou o drama. Não era apenas um telefone: era o comando do drone, era o GPS, e era uma parte essencial da minha autonomia.

Resignei-me. Dei-o como perdido. Mas, já perto das 19h, descobri que uma aplicação permitia localizar a última posição conhecida. E lá estava ele. Ou pelo menos o ponto onde deveria estar: no desfiladeiro onde tinha parado para fotografar.

O final de tarde estava agradável, cerca de 22 graus, céu limpo. Parecia inofensivo. E foi precisamente essa aparência que me traiu.

Sem perder tempo — e já de roupa trocada — arranquei na moto de calções, t-shirt e ténis. Um erro de principiante. Quarenta quilómetros separavam-me do local, cerca de 45 minutos numa estrada contorcida que eu já conhecia.

Fui confiante. Demasiado confiante.

Cheguei ao desfiladeiro e... nada. Telefone nem sinal dele. E foi nesse momento que o céu decidiu lembrar-me quem mandava ali. Em menos de quinze minutos, formou-se uma trovoada violenta. A chuva caiu forte, abrupta, quase agressiva. A temperatura baixou brutalmente.

Eu estava de calções e t-shirt.

Não havia plano B. Não havia abrigo. Apenas o regresso.

A viagem de volta foi uma das maiores provações da minha vida. A chuva gelada batia no pavimento ainda quente e transformava-se numa névoa espessa que reduzia a visibilidade a poucos metros. A estrada era um rio. Curvas, contracurvas, penhascos. O frio entrava no corpo como uma lâmina lenta e constante. Em poucos minutos, deixei de sentir os dedos. Depois deixei de sentir as pernas. O pensamento começou a ficar pesado.

Houve momentos em que senti a vida a andar para trás.

Cheguei ao alojamento em hipotermia, exausta, no limite. Entrei no quarto como quem atravessa uma meta invisível. Não encontrei o telemóvel. Mas encontrei uma lição que nunca mais esquecerei.

Nunca, em circunstância alguma, se sai de moto sem o equipamento adequado. Nunca. Porque não sabemos o que nos espera na próxima curva. E quando achamos que temos tudo controlado, é precisamente aí que estamos mais vulneráveis.

Ainda na Roménia, na mítica Transfăgărășan, vi ursos junto à estrada. Animais imponentes, serenos, selvagens. Segui caminho sem parar. Mas nem todos fizeram o mesmo. Alguns motards pararam para a fotografia perfeita, para a selfie que rende validação instantânea. Alguns pagaram com a vida essa imprudência.

É por isso que repito tantas vezes: o maior risco de uma viagem de moto não é o país, nem as pessoas, nem a estrada.

É a nossa própria imprudência.


Porque a natureza pode ser bela. Mas é implacável. E, quando decidimos testá-la, ela nunca perde. USEM O EQUIPAMENTO! //




MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**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



Rebeldia ICÓNICA

DUCATI MONSTER V2

A Monster é talvez a mais popular moto da Ducati. Um simbolo de rebeldia e tecnologia com uma história de mais de 30 anos. Uma nova versão foi agora apresentada e o Andar de Moto esteve presente.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





"A ILUMINAÇÃO É FULL LED, COM A ASSINATURA LUMINOSA TÍPICA DA DUCATI NOS DRL (LUZES DIURNAS) EM FORMATO DE "C" DUPLO"

Tenho, com as motos de tipologia naked, uma relação de amor e ódio. Amor, pela sua agilidade, pela forma como se deixam dominar e pelo abuso que se dispõem a aceitar, com um mínimo de esforço para o condutor, retribuindo o empenho na condução com doses massivas de adrenalina e uma incomparável sensação de liberdade.

Ódio, pela sua incapacidade de oferecer conforto seja a baixa velocidade ou em longas distâncias. Muitas são demasiado pequenas para a minha estatura, sendo essa também uma das razões da minha antipatia. Outras são sadicamente desconfortáveis e todas elas são uma ameaça para a limpeza do equipamento.

Mas sou obrigado a reconhecer que, de entre todos os tipos de moto, as naked são, incomparavelmente, as mais divertidas de conduzir

e as mais fáceis de manobrar. E esteticamente, sobretudo para quem aprecia a arquitetura da mecânica, são também as mais excitantes.

Dito isto, foi com muita curiosidade que me sentei aos comandos da nova Ducati Monster, na sua apresentação em Málaga.

Já longe do conceito inicial que a popularizou e que a tornou uma das motos mais importantes da história da Ducati ao longo de mais de três décadas em que vendeu pouco menos de 400.000 unidades, a nova Monster já pouco recorda o génio de Miguel Galluzzi e a semelhança com o modelo original de 1993 é mais conceitual do que física. O motor refrigerado a ar e o quadro em treliça ficaram pelo caminho, adaptando-se a uma era moderna mais complicada e refinada.

Preservando o ADN minimalista e musculado que sempre caracterizou o modelo, a Ducati reinterpretou-o com uma abordagem mais moderna e tecnologicamente mais avançada, apostando numa combinação de engenharia





890 CC
111 CV
13 695 €

» Mais dados técnicos aqui



"A MONSTER APRESENTA AGORA UM DEPÓSITO MAIS **ESTREITO E MUSCULADO**, QUE MELHORA O APOIO DAS PERNAS"

refinada que se traduziu numa importante redução de peso e numa entrega de potência mais interessante.

O motor, um V2 Ducati a 90 graus, 5,9 kg mais leve que o Testastretta Evoluzione da geração anterior, apresenta quatro válvulas por cilindro, um sistema de abertura variável das válvulas de admissão de accionamento hidráulico controlado pela ECU e refrigeração por líquido.

Com uma cilindrada de 890cc, esta unidade produz 111cv de potência a partir de um binário de 91Nm, valores que garantem uma resposta vigorosa a média rotação e uma aceleração consistente ao longo de toda a faixa de regime, com 80% do binário disponível entre as 4000 e as 10.000rpm.

A alimentação é assegurada por um sistema de injeção eletrónica com um injetor por cilindro, permitindo uma afinação precisa dos modos de potência e uma resposta mais natural do acelerador "ride-by-wire". O escape segue um esquema 2-1-2, que contribui para uma sonoridade muito interessante tanto em termos de nota como

de volume, além de um atrativo visual.

A caixa de seis velocidades está equipada com quickshifter integral, de accionamento suave e preciso, enquanto a embraiagem multidisco em banho de óleo, servoassistida e com função deslizante, garante maior leveza da manete e mais estabilidade nas reduções mais agressivas.

Na prática este motor apresenta um comportamento muito civilizado, sendo agradável em qualquer regime de rotação, com vibrações bastante controladas e uma resposta ao acelerador viva e sem hesitações.

A ciclística foi completamente redesenhada, com o quadro monocoque em alumínio a contribuir decisivamente para a redução de peso e para uma maior rigidez estrutural que torna o conjunto muito mais reativo.

O conjunto é ainda complementado por uma forquilha Showa invertida com jarras de 43 mm de diâmetro e por um monoamortecedor traseiro também da Showa, com pré-carga regulável, montado num braço oscilante convencional, fabricado em alumínio, inspirado no "Hollow







Symmetrical Swingarm” da Ducati Panigale V4.

A suspensão, com cursos de 130 mm na frente e 145 mm atrás, assegura um equilíbrio eficaz entre conforto e comportamento desportivo. O posto de condução oferece uma posição desportiva, com uma carga significativa nos punhos e um assento que se faz notar ao cabo de poucos quilómetros, sobretudo a baixa velocidade e no meio do trânsito.

As jantes de liga leve montam pneus Pirelli Diablo Rosso IV nas medidas 120/70-17 e 180/55-17, garantindo uma elevada aderência e precisão em curva, como pode comprovar nas molhadas e sujas estradas dos arredores de Málaga. A travagem, muito doseável e potente é assegurada por dois discos semi flutuantes de 320 mm, com pinças monobloco Brembo M4.32 de fixação radial e complementada por um disco traseiro de 245 mm com pinça de dois êmbolos e também beneficia do desempenho das borrachas Pirelli, fazendo brilhar o cornering ABS, que otimiza a travagem mesmo com a moto inclinada.

A Monster apresenta agora um depósito mais estreito e musculado, que melhora o apoio das pernas e as entradas de ar redesenhadas permitiram aumentar ligeiramente o ângulo de direção, facilitando um pouco mais a condução

"A *MONSTER INTEGRA* CORNERING ABS, DUCATI TRACTION CONTROL (DTC), DUCATI WHEELIE CONTROL (DWC), ENGINE BRAKE CONTROL (EBC), DUCATI BRAKE LIGHT (DBL), E MODOS DE POTÊNCIA."

urbana. A altura do assento, de 815 mm, pode ser reduzida até 775 mm com acessórios opcionais, tornando a moto acessível a uma maior variedade de condutores, que beneficiam de um peso a seco de 175 kg que promove a agilidade e a facilidade de manobra. No entanto, as estaturas mais baixas podem ter alguma dificuldade em assentar os dois pés no chão. O depósito de combustível tem capacidade para 14 litros prometendo uma autonomia razoável, já que os consumos registados no teste cifraram-se em 5,2 l/100km.

A eletrónica é um dos grandes argumentos desta geração. A Monster integra Cornering ABS, Ducati Traction Control (DTC), Ducati Wheelie Control (DWC), Engine Brake Control (EBC), Ducati Brake Light (DBL), e modos de potência.

O painel TFT a cores de 5 polegadas oferece uma interface clara e moderna, com funcionalidades como Lap Timer e menus intuitivos. A sua navegação é fácil, através do joystick instalado no punho esquerdo.

A iluminação é full LED, com a assinatura luminosa típica da Ducati nos DRL (luzes diurnas) em formato de "C" duplo, e os indicadores de direção são dinâmicos e com cancelamento automático.

No teste, ameaçado pela instabilidade

meteorológica das tempestades que assolaram a península ibérica no início de fevereiro, por estradas em mau estado, molhadas e piso muito sujo e enlameado, pude ainda assim concluir que, desde que haja estrada aberta, a Monster é uma moto muito divertida, fácil de conduzir e capaz de rasgar sorrisos aos mais atrevidos, mas também proporcionar confiança aos menos experientes. As ajudas eletrónicas à condução funcionam dissimuladamente, sem se fazerem notar, mas contribuem fortemente para aumentar a confiança e o prazer de condução. Apesar de leve e fácil de manobrar, a brecagem aumentada podia ser, ainda assim, um pouco melhor.

A Monster beneficia de uma garantia de 48 meses, sem limite de quilometragem, e intervalos de manutenção a cada 15.000 km ou 24 meses, sendo a regulação de válvulas necessária apenas aos 45.000 km, reforçando a aposta da Ducati na fiabilidade e na redução dos custos de utilização.

A Monster já está disponível nos concessionários Ducati com duas opções cromáticas: Vermelho e Branco (Ducati Red e Iceberg White) e duas versões: Monster e Monster+, esta última com tampa do assento do passageiro e ecrã, ambas disponíveis em versão limitada a 35kW para detentores de carta A2. //



REALIDADE acelerada



HONDA SH125i

A Honda apresentou em Roma a sua renovada arma secreta para navegar o ambiente urbano no dia-a-dia, a scooter favorita da Europa, a SH125. Fomos testá-la.

A convite da Honda, voltei a Roma para a apresentação da nova SH125, versão 2026, e a cidade revelou-se-me de uma forma completamente diferente. No ano passado, tinha vivido a cidade com uma moto alugada, numa experiência marcada por atenção constante e algum receio. O ZTL estava sempre presente, zonas onde não podemos entrar quando estão ativas, ruas onde uma decisão errada pode significar uma multa meses depois. Isso condiciona a forma como nos movemos e como sentimos a cidade. Roma é intensa, e para quem não é local, a navegação pode ser exigente.

Por isso Roma ensinou-me duas coisas muito importantes sobre andar de moto: respeito e confiança.

Voltando à SH125, esta também me ensinou que, quando o ADN de uma moto é o certo, não há necessidade de mudar muito. E a Honda soube manter-se fiel àquilo que sempre definiu a SH125, respeitando quem a escolhe há anos. A evolução

está nos detalhes, no refinamento e na tecnologia, sem nunca trair a essência que faz desta scooter uma referência.

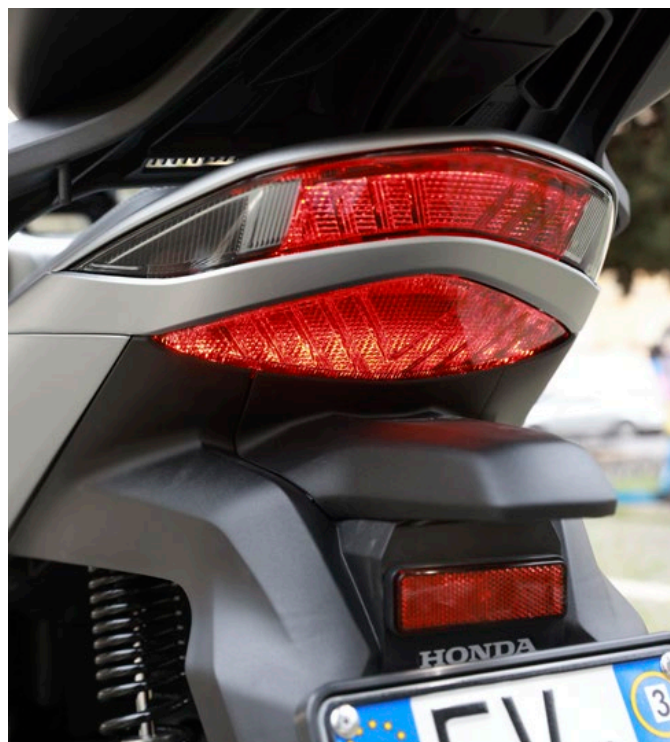
Inserida num grupo muito giro e experiente, subi até aos pontos mais altos da cidade, onde dos seus miradouros Roma se mostra inteira, caótica mas magnífica.

E no meio daquele trânsito, aparentemente louco, percebi que os romanos não conduzem mal; conduzem é com instinto, e que a SH125 se encaixa nesse ambiente com uma naturalidade impressionante. As rodas grandes continuam a ser uma assinatura deste modelo, oferecendo estabilidade e confiança em empedrados, carris e em pisos irregulares.

O novo painel de instrumentos em TFT, com 4,2 polegadas, integra-se no guidador e oferece uma leitura clara, com conectividade através da App Honda RoadSync, muito útil para navegação e notificações do smartphone, realmente pensado para a cidade real.

A capacidade de carga debaixo do assento é agora suficiente para um capacete integral, o que >>





"A **FRENTE** ASSUME AGORA UM AR MAIS SOFISTICADO, MARCADA POR UM FAROL LED"

reforça o aspeto prático que sempre definiu a SH.

Em Portugal, a nova SH125 vem ainda equipada de origem com a Smart Top Case, um detalhe que muda completamente a experiência urbana: parar, deixar a moto e ir viver a cidade, sem complicações nem preocupações.

Não é por acaso que a SH125 é vista como a rainha das motos na Europa, especialmente em países onde as scooters são fundamentais, como Itália e Espanha, em cidades como Roma e Barcelona a servirem de palco natural para aquilo que ela faz melhor: mobilidade inteligente, fluida e segura. Por isso a família Honda SH já vendeu milhões de unidades em todo o mundo.

ASPETOS GERAIS

A Honda SH125i entra em 2026 com o mesmo refinamento visual estreado na SH350i. A frente assume agora um ar mais sofisticado, marcada por um farol LED redesenhado, agora com luz de máximos em posição central a separar os médios duplos. Os novos painéis laterais, luzes de presença e piscas conferem-lhe uma assinatura moderna, enquanto a traseira integra um farol e indicadores em LED sob uma barra de apoio em alumínio.

Fiel a um estilo prático, mas muito cuidado, promove uma funcionalidade exemplar, destacando-se pelo seu estrado plano, pela posição de condução vertical e pelo formato compacto, que facilitam a evolução no trânsito urbano e a colocação dos pés no chão para manobrar.

Sob o assento plano, que utiliza um novo material de uretano para maior conforto, a SH125i disponibiliza 28 litros de arrumação, capazes de receber um capacete integral.

O espaço para o passageiro é generoso, com poisa-pés traseiros em alumínio que recolhem quando não são necessários. A prática tomada USB-C passa a estar no porta-luvas do escudo frontal, tornando o carregamento do smartphone mais acessível.

O sistema de Smart Key continua a simplificar o quotidiano, bastando ter o comando no bolso para controlar a ignição, a tranca da direção, a abertura do compartimento de carga sob o assento e do tampão do depósito de combustível.

O MOTOR

O motor monocilíndrico Smart Power+ (eSP+) >>>

124,5 CC
13 CV
4 190 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A GESTÃO ELETRÓNICA, QUE PROPORCIONA UMA GRANDE SUAVIDADE NA ACELERAÇÃO, INCLUI O SISTEMA HSTC DE CONTROLO DE TRAÇÃO"

preserva a tecnologia da geração anterior, com 125cc, quatro válvulas e refrigeração por líquido, sendo capaz de debitar uns muito convenientes 12,9cv (9,6 kW) às 8250 rpm e 12Nm às 6500 rpm, cumprindo a normativa EURO5+.

A gestão eletrónica, que proporciona uma grande suavidade na aceleração, inclui o sistema HSTC de controlo de tração, que é desligável e que reforça a segurança em pisos escorregadios ao controlar muito discretamente a aderência da roda traseira, sobretudo conveniente em calçada molhada.

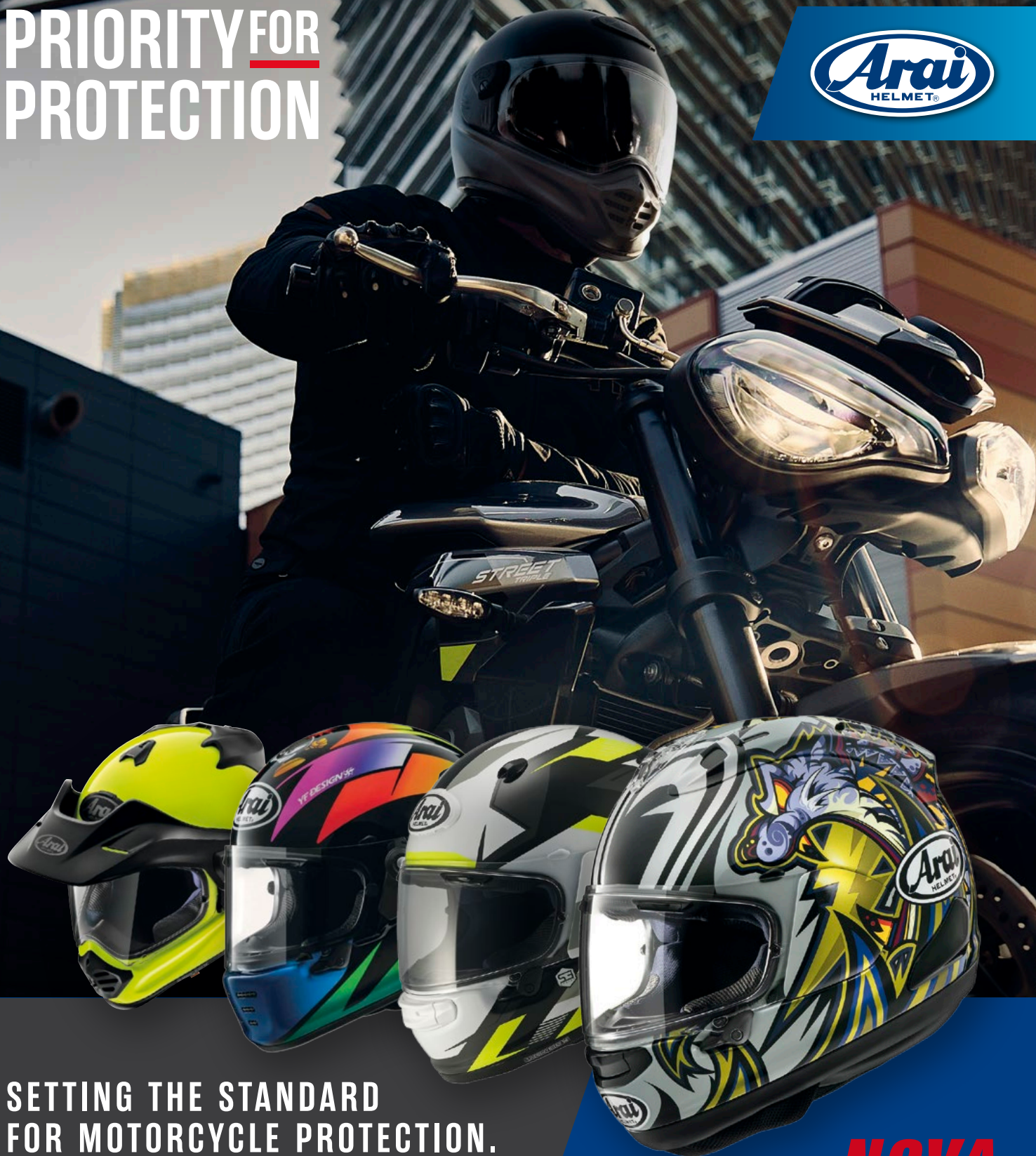
Para melhorar a eficácia energética, a Honda focou o desenvolvimento na redução do atrito interno e na centralização de massas (que resultou num cilindro descentrado com micro-estrias na sua camisa e em três rolamentos principais) fatores que contribuem para um funcionamento extremamente suave e uma grande economia de combustível.

O resultado traduz-se numa eficiência impressionante de 45,7 km/litro ou 2,18 litros aos 100 (em ciclo WMTC), mesmo sem recorrer ao sistema Idling Stop que, quando ativado, desliga o motor após três segundos de funcionamento ao ralenti e o volta a colocar em funcionamento mal se roda o acelerador.

Este sistema conta com um mecanismo de descompressão e um motor de arranque que também funciona como alternador, uma solução cada vez mais comum que reduz o peso e a complexidade do conjunto. Também o radiador integrado no próprio motor permitiu uma construção mais leve e compacta, sem diminuir a capacidade de refrigeração. Na prática, este motor revela-se silencioso e económico, de resposta pronta, perfeitamente capaz de oferecer uma condução fácil e confiante no dia a dia.



PRIORITY FOR PROTECTION



SETTING THE STANDARD FOR MOTORCYCLE PROTECTION.

ENHANCED IMPACT MANAGEMENT.

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

NOVA COLEÇÃO 2026

JÁ DISPONÍVEL EM myBihr.com



JOIN US   
@ARAIU ARAIHELMET.EU





"A SH125i 2026
MANTÉM O EQUILÍBRIO
QUE TORNOU O
MODELO UMA
REFERÊNCIA URBANA"



A CICLÍSTICA

Na SH125i 2026 a Honda mantém a ciclística especificamente concebida para uma utilização urbana, que combina facilidade de condução, estabilidade e uma grande facilidade de manobra.

O quadro, em aço de alta resistência, acolhe um depósito de combustível de 7 litros, colocado sob o estrado, uma solução que liberta espaço para uma melhor acessibilidade e contribui para um centro de gravidade muito baixo que confere uma grande agilidade. As dimensões revelam a vocação citadina, com uma distância entre eixos de apenas 1.350mm e um diâmetro de viragem de apenas 2 metros.

Pesando apenas 138kg em ordem de marcha e com o assento a apenas 799mm de altura do solo, manobrar torna-se extremamente fácil para qualquer motociclista.

A suspensão traseira recebeu atenção especial para proporcionar maior conforto e estabilidade. Os dois amortecedores traseiros oferecem cinco níveis de regulação da pré-carga e 85mm de curso, e para 2026 passam a contar com novas molas de diâmetro e configuração revistos. Na frente, mantém a forquilha telescópica de 33mm de diâmetro com 90mm de curso que também contribui para a grande agilidade do conjunto.

As jantes de alumínio fundido de 16 polegadas, típicas da SH, contribuem para uma estabilidade exemplar em diferentes tipos de piso. Calçadas com pneus Michelin City Grip tubeless, de medidas 100/80-16 na frente e 120/80-16 atrás, contribuem para o bom desempenho da travagem que é monitorizada por ABS e assegurada por discos de 240mm em ambos os eixos, com uma pinça dianteira de dois êmbolos >>





TESTE HONDA SH125i

e uma simples na traseira.

Resumindo, a SH125i 2026 mantém o equilíbrio que tornou o modelo uma referência urbana, sendo ágil no trânsito, estável em velocidade e confortável no dia a dia. E Roma, que continua intensa e de trânsito exigente, desta vez não me meteu medo: houve fluidez, controlo e prazer.

CURIOSIDADES

A família SH já vendeu milhões de unidades em todo o mundo. A fundadora desta verdadeira dinastia foi a SH50, colocada à venda em 1984.

Sucedeu-lhe a Honda SH125, com motor a quatro tempos, que chegou à Europa em 2001. E desde então, a SH tornou-se a scooter favorita da Europa, representando o mais versátil e prático meio de transporte urbano, com o equilíbrio perfeito entre elegância, fiabilidade, economia e facilidade de utilização.

Em 2013, o modelo recebeu o motor Honda eSP (enhanced Smart Power) de baixo atrito e o sistema Idling Stop, de paragem do motor ao ralenti, aumentando ainda mais a potência e a

economia da SH.

Em 2017, o visual foi atualizado com mais linhas afiladas, luzes dianteiras/traseiras em LEDs e sistema sem chave, Honda Smart Key.

A SH125i de 2020 era, efetivamente, uma scooter nova. Fazendo jus à herança recebida das suas antecessoras, era um modelo mais rápido, mais elegante e de maior conveniência, com um preço muito competitivo, tanto em termos de custo inicial, como de custo de utilização.

O ano de 2024 assistiu à chegada da SH125i Vetro, uma moto única e um tributo às competências técnicas dos colaboradores da fábrica da Honda em Atessa, Itália. A variante do modelo fez a sua estreia no ano passado com os seus distintos painéis de carenagem semitransparentes e sem pintura, cuja produção origina menos 9,5 % de emissões de CO₂, em comparação com os esquemas de cores padrão.

Para 2026, a SH125i evolui outra vez, com atualizações de estilo e funcionalidade a consolidar a sua posição como um dos veículos de duas rodas favoritos da Europa. //



EQUIPAMENTO

Capacete DMD Rivale Buzz

Luvas Torc Los Gatos

Blusão RSW KEELY

Calças RSW LÉA

Botas TCX Sport Lady



TIMELESS *Desire*

LEONCINO BOBBER 400

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

PRVP* de 5.990,00€

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

Descobre-a num [concessionário Benelli](#).





Aventureira QUANTO BASTE

ATAC ADV 125

Fomos testar uma ATAC, a marca desenvolvida especificamente para o nosso país pela Lusomotos, mais concretamente uma scooter de perfil crossover, a ADV 125, para percebermos o seu posicionamento no mercado hipercompetitivo das 125.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)



"ESTETICAMENTE ESTA ATAC ADV 125 RESULTA BEM. HÁ HARMONIA NAS SUAS LINHAS, COM UMA FRENTE MAIS VOLUMOSA E ELEVADA"

Quando ouvi pela primeira vez o nome da marca, dei por mim a pensar que, há algumas décadas, existia um sistema chamado ATAC que a Honda usava nos seus motores a dois tempos. A sigla significava Automatic Torque Amplification Chamber e correspondia à designação usada para descrever uma válvula, do tipo borboleta, que permitia gerir a saída dos gases do motor, permitindo aumentar o binário a baixa rotação, sem comprometer a resposta nos regimes mais elevados.

Depois deste devaneio, volto à nova máquina com a chancela da Lusomotos, que tem neste modelo uma scooter de perfil mais aventureiro (daí a designação ADV, abreviatura de ADventure) em que saltam imediatamente à vista os pneus mais largos, tal como toda a estrutura da moto em posição mais elevada.

Num momento em que a diversidade está na ordem do dia, esta ADV não traz nada de novo ao segmento das 125 cc, pois já existem várias marcas com modelos crossover, mas esta scooter tem “boa pinta” e este branco brilhante fica-lhe bem, no entanto fica a dúvida se merece ficar suja de barro.

AS PRIMEIRAS IMPRESSÕES SÃO MARCANTES

A primeira vez que a vi ao vivo foi exatamente quando iniciei o test ride e as expectativas não eram altas. Uma scooter com ar de aventura, a custar 2.790 Euros (mais despesas) e com uma presença que não difere muito das suas adversárias... será que tem argumentos para singrar ou será apenas mais uma?

Se quiser, podemos ir até um pouco mais longe: fará sentido termos scooters deste perfil? Não servem realmente para um off-road muito violento e os pneus mais largos pioram consumos e retiram >>>



125 CC
14,5 CV
2790 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



" A ATAC 125 CONSEGUE SURPREENDER EM VÁRIOS PONTOS, INCLUINDO O **DESEMPENHO DO MOTOR**, BASTANTE LINEAR E ECONÓMICO"

performance. Não será mais forma que função?

Mas tudo isso é irrelevante se pensarmos que o mercado as valoriza e o seu uso citadino faz sentido, tal como a posição de condução mais elevada e a maior capacidade de absorção nas rotas que proliferam nas nossas estradas.

Esteticamente esta ATAC ADV 125 resulta bem. Há harmonia nas suas linhas, com uma frente mais volumosa e elevada, onde se destaca a iluminação bem conseguida e um pára-brisas com regulação em duas posições. Não que as performances sejam assim tão elevadas para o vento nos castigar, mas mais proteção contra os elementos é sempre bem-vinda.

Quando nos aproximamos mais, percebemos que houve contenção nos custos e que há pormenores de acabamento a rever. Mas ainda assim, no global, a ATAC 125 consegue surpreender em vários pontos, incluindo o desempenho do motor, bastante linear e económico, ou o amplo assento do condutor, ainda que se revele algo escorregadio.

Chamar-lhe low cost talvez seja abusivo, mas há de facto alguma moderação, até ao nível de equipamento de série. Ainda assim, no seu todo, serve perfeitamente para os propósitos para que foi criada e não defrauda, desde que não tenhamos expectativas demasiado elevadas.

PESO, CONTA E MEDIDA

Esta popular expressão fica bem na ATAC ADV 125. Não deslumbra, mas não compromete no global, sendo que a estética mais atrevida lhe dá um ar distinto, a que podemos chamar personalidade. Tal como as linhas fluidas, sendo que quem não for fã da cor branca, pode sempre optar por uma cor cinzenta, mais consensual.

A dotação de equipamento é comedida mas ainda assim oferece um pouco habitual arranque "sem chave" que obriga a ativar o respetivo botão do comando antes de se poder rodar a ignição, pelo que não dá para andar sempre com a chave >>



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





"EM VEZ DE UM PAINEL DE INSTRUMENTOS EM TFT, EXISTE UM PEQUENO LCD COM A INFORMAÇÃO ESSENCIAL"

no bolso do casaco ou das calças.

Em vez de um painel de instrumentos em TFT, existe um pequeno LCD com a informação essencial (odômetro total e parcial, velocímetro, taquímetro, voltímetro, indicador de temperatura do motor, do nível de combustível e relógio).

A distância entre eixos relativamente curta não compromete a estabilidade do conjunto, mas não ajuda na posição de condução nem no espaço para as pernas, sobretudo para quem prefere adotar uma postura de condução com as pernas mais esticadas.

Debaixo do assento existe espaço para um capacete jet não muito grande e uma segunda área de arrumação. Na lateral esquerda do escudo dianteiro, há um compartimento com bastante capacidade, perfeito para guardar o telemóvel, a carteira ou o comando da garagem e é lá que encontramos uma tomada USB. Pena que não tenha fechadura.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

O motor de 125 cc, com refrigeração por líquido, é capaz de debitar 14,5 cv às 8.750 rpm a partir de um binário máximo de 12 Nm registado às 8.250 rpm. A sua resposta é suave e o som da bonita ponteira de escape é apenas um murmúrio. A zona vermelha do conta-rotações surge por volta das 8.000 rpm (próximo dos 100 km/h), mas consegue ir mais além, sobretudo se o relevo e o vento ajudarem!

O peso está bastante bem distribuído e o motor dá conta do recado, pelo menos até aos 80 ou 90 km/h, velocidade que atinge com desenvoltura.

Em pisos de pior qualidade, escuta-se um





ou outro chocalhar, mas vamos bem instalados, ainda que as suspensões, sem qualquer regulação, tenham alguma dificuldade em digerir o asfalto de pior qualidade. Esse efeito é mitigado pelos largos pneus, nas medidas 130/70-14 à frente e 110/80-13 atrás, de marca Cordial, que cumpriram com mérito o teste, até mesmo com chuva.

A travagem conta com um disco em cada eixo, sendo o dianteiro suave e progressivo e o traseiro, pelo contrário, mais brusco e potente que, se acionado com alguma energia, facilmente bloqueia a roda traseira!

O consumo de combustível, como seria de prever, é de passarinho. Apesar desta ATAC ter ainda menos de 1000 km, os consumos registados foram inferiores a 3 litros aos 100 e a autonomia é um dos seus pontos fortes. Há apenas a considerar que o depósito de combustível, colocado em posição elevada, no túnel central, pode complicar a acessibilidade a condutores mais baixos ou com mobilidade reduzida.

Para o passageiro, o espaço é suficiente e o material que cobre o assento tem até mais aderência que o do condutor. Apesar de apresentar

pegas bem desenhadas para o passageiro, falta-lhe um suporte traseiro para carga. Os dois amortecedores, com bonito efeito estético dos reservatórios de expansão, ajudam a suavizar o asfalto, mas só até determinado ponto e o seu desempenho não melhora com dois ocupantes.

NOTAS FINAIS

A estética pode ser um importante fator de escolha em qualquer moto, mas na ADV 125 este é um ponto a seu favor.

Se procura uma scooter nova, por um preço competitivo, focada no essencial, sem grandes floreios ou tecnologias, mas que seja capaz de o transportar de forma económica, confortável, simples e descomprometida, então faz todo o sentido deitar o olho à ADV 125.

Entre o valor pedido e aquilo que oferece, o fiel da balança pende nitidamente para o segundo lado e acaba por ser uma compra mais racional do que se possa imaginar. Pessoalmente era capaz de ter uma, para um uso diário em ambiente urbano, deixando a “moto maior” para usar nas restantes circunstâncias. //

EQUIPAMENTO

Capacete SMK Gullwing

Casaco Merlin Hixon

Luvax Alpinestars Crestone Gore Tex

Calças Alpinestars Merc

Botas TCX Street 3



QJMOTOR

SRT 600 SX

5.990€*

SEM LIMITES, JUST RIDE

- MOTOR BICILÍNDRICO DE 554 CC
- POTÊNCIA: 41.2KW (56 CV) - LIMITÁVEL A 35KW (47 CV)
- 2 MODOS DE CONDUÇÃO (STANDARD/SPORT)
- TRAVÕES BREMBO COM ABS DESCONECTÁVEL (2 MODOS)
- CONTROLO DE TRACÇÃO (TCS) DESCONECTÁVEL
- SUSPENSÕES MARZOCCHI
- PUNHOS E ASSENTO AQUECIDOS
- SENSOR DE PRESSÃO DOS PNEUS (TPMS)
- ECRÃ TFT DE 7" COM CONECTIVIDADE "MIRRORING"
- ILUMINAÇÃO FULL LED E FARÓIS AUXILIARES DE SÉRIE
- CORES: VERMELHO PRETO

6 ANOS **GARANTIA**
QJ

+ OFERTA DO KIT DE 3 MALAS "ONE KEY"

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matrícula, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Campanha de oferta do Kit de 3 Malas até 31/03/2026.



Pedro Pereira

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

Para que servem os 4 piscas, vulgo luzes de perigo?

Iniciei esta rubrica no ano de 2026 com uma análise à situação mais ou menos abusiva com que (des) respeitamos o traço contínuo. Neste segundo mês vou debruçar-me sobre os populares “4 piscas”.

“4 piscas” é designação prática do termo técnico luzes de perigo ou luzes de emergência, recurso a que muitos motociclistas recorrem de forma nitidamente excessiva, com o argumento de melhorar a sua visibilidade por parte dos outros condutores e peões.

A prática é algo duvidosa e o Código da Estrada é claro nesse aspeto, mas já lá vou. Primeiro importa destacar que são imensos os casos em que os condutores de duas rodas ativam os 4 piscas, nomeadamente ao “furar” no meio do trânsito intenso, mas depois se esquecem de os desligar e conduzem com eles acionados durante quilómetros a fio.

O artigo 63.º (Sinalização de perigo) do Código da Estrada não podia ser mais claro e objetivo e não faltam situações em que o procedimento de quem anda de moto é um grosseiro exagero:

1 - Quando o veículo represente um perigo especial para os outros utentes da via devem ser utilizadas as luzes avisadoras de perigo.

2 - Os condutores devem também utilizar as luzes referidas no número anterior em caso de súbita redução da velocidade provocada por obstáculo imprevisto ou por condições meteorológicas ou ambientais especiais.

3 - Os condutores devem ainda utilizar as luzes referidas no n.º 1, desde que estas se encontrem em condições de funcionamento:

a) Em caso de imobilização forçada do veículo por acidente ou avaria, sempre que o mesmo represente um perigo para os demais utentes da via;

b) Quando o veículo estiver a ser rebocado.

4 - Nos casos previstos no número anterior, se não for possível a utilização das luzes avisadoras de perigo, devem ser utilizadas as luzes de presença, se estas se encontrarem em condições de funcionamento.

5 - Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de 60 a 300 Euros.

Não restam dúvidas que usamos e abusamos das luzes de perigo no nosso dia-a-dia, mesmo em situações que vão contra a lei e o n.º 5 do referido artigo é bem claro, apontando para coimas bastante elevadas.

Para ser franco, não conheço ninguém que tenha sido autuado em virtude de circular com as luzes de perigo sem justificação legal para o efeito. Porém, isso não significa que as autoridades competentes não possam atuar, cumprindo a lei.

Uma coisa é usar as luzes de perigo numa travagem violenta (as motos mais modernas já o fazem sozinhas, mas depois desativam a função automaticamente) ou em situações de má visibilidade. Outra, completamente diferente, é simplesmente ter fé que usando os 4 piscas somos mais visíveis e, por conseguinte, corremos menos riscos e até podemos circular mais à vontade, presumindo que os outros nos vão ver.

Desconheço a existência de evidências sobre isso, além de que temo que com a banalização do uso desta sinalização de forma desnecessária os outros utentes das vias deixem de lhe prestar a devida atenção e não queremos ser certamente “um perigo especial para os outros utentes da via”.

De uma coisa tenho a certeza: temos de ser responsáveis pelas nossas atitudes e comportamentos, estando dispostos a assumir as consequências dos nossos atos.//

NOVO ANO

2026

NOVOS PREÇOS

10.499€

ANTES ~~11.499€~~

DESCONTO -1000€

V-STRUM

V-STRUM 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



Alta COMPETIÇÃO

A MARCA JAPONESA DE CAPACETES ARAI REFORÇOU A SUA GAMA DE ELITE COM O LANÇAMENTO DAS NOVAS DECORAÇÕES DE 2026 PARA O ICÓNICO MODELO RX-7V EVO.

Desde a sua fundação na década de 50, a Arai manteve um foco inabalável: a segurança máxima. O RX-7V EVO representa o culminar de décadas de investigação, apresentando uma calota construída em superfibra e fibras sintéticas tratadas, que garantem uma resistência estrutural superior sem comprometer a leveza.

Fiel à filosofia R75 Shape, o capacete destaca-se pelas suas superfícies lisas e arredondadas, desenhadas para favorecer o deslizamento em caso de queda e minimizar a dissipação de energia rotacional. Cada unidade é fabricada de forma artesanal, passando por um rigoroso programa interno de testes que excede as exigências das homologações internacionais.

Entre as atualizações para 2026, a Arai introduz as variantes Spectre Purple e Spectre Cyan, que apostam num design dinâmico de círculos e linhas para quem procura uma estética multicolor. Estas juntam-se às já conhecidas opções lisas e às versões Blade Yellow e Blade Red. Para os entusiastas da Honda, a marca apresenta a renovada gráfica HRC-

SP. Trata-se de uma homenagem ao departamento de competição da "asa dourada", com a assinatura do designer Aldo Drudi. No campo das réplicas, o destaque vai para o modelo Compass de Yuki Okamoto, atual campeão do All Japan, que utiliza uma combinação vibrante de laranja e azul.

O catálogo mantém, ainda, o tributo à escola japonesa com designs de pilotos como Nakagami, Ogura e o icónico capacete de "grandes olhos" de Shinya Nakano, uma peça intemporal que continua a cativar gerações.

A Arai não esquece os puristas e reforça a sua linha de lendas com as réplicas Doohan Jubilee Restyle, Schwantz 30 e Cadalora Restyle, celebrando os dominadores da categoria rainha nos anos 90. A estes junta-se a impressionante réplica Pedrosa Shogun, onde a figura de um samurai domina o topo do capacete, e as edições dedicadas a Jonathan Rea, Maverick Viñales e Nicky Hayden.

Os novos grafismos do Arai RX-7V EVO não são apenas uma escolha estética, mas também uma ligação emocional à história das duas rodas.

A Arai é distribuída em Portugal pela Bihr //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

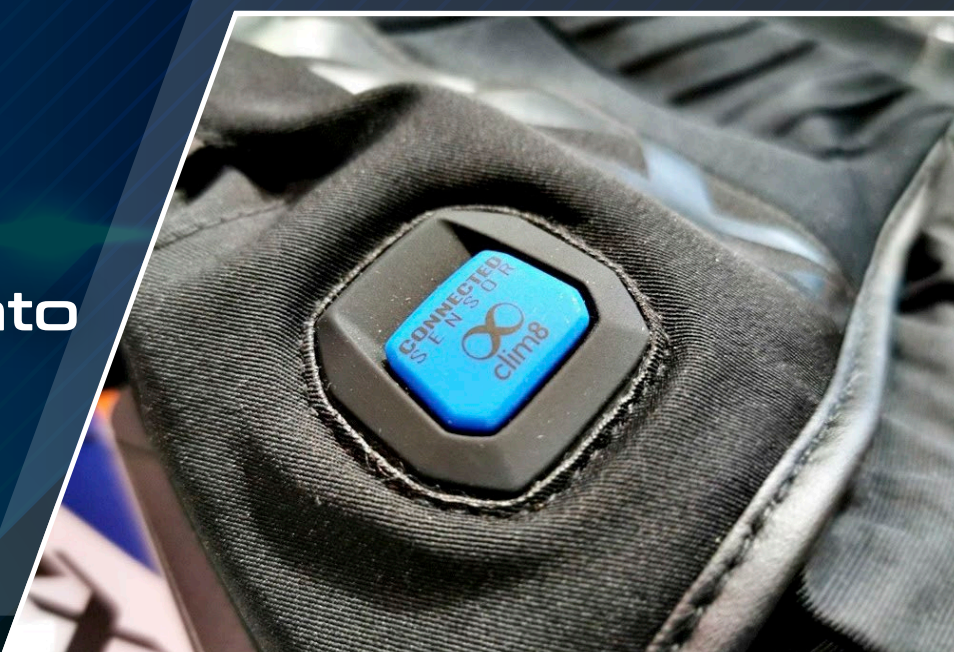


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Performance E DESEMPENHO

A CFMOTO ANUNCIOU UMA NOVA PARCERIA ESTRATÉGICA COM A AKRAPOVIČ, UMA DAS MARCAS MAIS PRESTIGIADAS A NÍVEL MUNDIAL NO DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE ESCAPE DE ALTA PERFORMANCE PARA MOTOS. O ACORDO VAI PERMITIR INTEGRAR COMPONENTES ESPECIFICAMENTE DESENVOLVIDOS PARA VÁRIOS MODELOS DA GAMA DA MARCA CHINESA.

Segundo a CFMOTO, em nota enviada à imprensa, esta colaboração tem como objetivo disponibilizar escapes concebidos à medida de modelos selecionados, garantindo elevados padrões de qualidade, compatibilidade técnica e total conformidade com a regulamentação europeia.

Com esta aliança, diversos modelos passam a poder ser equipados com ponteiras Akrapovič homologadas, desenhadas para melhorar o desempenho geral das motos, reduzir peso e oferecer uma assinatura sonora distinta, sem comprometer a fiabilidade ou a utilização em estrada.

Numa primeira fase, já estão disponíveis no

mercado ponteiras para os modelos 450MT, 800MT, 800MT-X e 800NK, além de proteções de calor dedicadas às versões 800MT e 800MT-X.

Os novos escapes serão comercializados exclusivamente através da rede oficial de concessionários CFMOTO, assegurando instalação profissional, acompanhamento técnico especializado e o cumprimento de todos os requisitos de segurança definidos pelos fabricantes.

Com esta parceria, a CFMOTO reforça a sua presença no mercado europeu e amplia as opções de personalização e performance para os seus clientes, associando-se a uma marca reconhecida internacionalmente pela inovação e excelência técnica. //

PERFORMANCE. REFINEMENT. SUGOMI.



Recomendamos Lubrificantes **noeve**

Recomendamos Equipamentos **Scorpion EXO**

Recomendamos Equipamentos **Alpinestars**

Recomendamos Equipamentos

Z 900

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

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

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

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



CFMOTO junta-se à GBRacing

A CFMOTO TORNOU-SE NA MAIS RECENTE FABRICANTE A INTEGRAR O PORTEFÓLIO DA BRITÂNICA GBRACING, PASSANDO A CONTAR COM PROTEÇÃO DE MOTOR SECUNDÁRIA APROVADA PELA FIM PARA O NOVO MODELO DESPORTIVO 675 SR-R.

A empresa sediada em Baldock, no Reino Unido, desenvolveu de raiz tampas de embraiagem e de alternador especificamente para o tricilíndrico da 675 SR-R, com o objetivo de garantir uma proteção superior do cárter. Todo o processo, desde a conceção, passando pelo design e pelo fabrico, foi realizado internamente pela GBRacing.

Deste modo, a CFMOTO torna-se na primeira fabricante chinesa e na 16.^a ao nível mundial a integrar a gama de produtos da marca britânica,

que continua a expandir a sua presença no segmento de proteção de motos em todo o mundo.

Os novos componentes já estão disponíveis para compra diretamente através da GBRacing ou na rede de distribuidores autorizados.

A GBRacing sublinha que todos os seus produtos são desenhados e fabricados no Reino Unido, estando acessíveis tanto no mercado britânico como em mais de 40 países.

Podem obter mais informações junto do importador nacional JBS MOTOS. //



SCHUBERTH



CONCEPT

INOVAÇÃO EM SEGURANÇA



Capacete Modular
em fibra de vidro (DFP)



SEGURO: Homologação
ECE 22.06 e P/J



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



SILENCIOSO: 87.5 dB(A)
a 100KM/H



CONFORTÁVEL: Forros
interiores personalizáveis



SCHUBERTH

goldenbat.pt



Convergência **DE ESTILO**

A PRESTIGIADA MARCA DE EQUIPAMENTO MOTOCICLISTA REFORÇA O SEU CATÁLOGO COM O LANÇAMENTO DO CONVERGENT H2O, UM BLUSÃO TÉCNICO DESENVOLVIDO PARA QUEM SE INICIA NAS GRANDES VIAGENS. INSPIRADO NO DNA ESTÉTICO DOS RALIS, ESTE MODELO PROMETE DEMOCRATIZAR O ACESSO AO EQUIPAMENTO DE AVENTURA.

O Convergent H2O foi concebido sob o signo da funcionalidade. Para enfrentar as intempéries, o blusão integra uma membrana impermeável hydratex G-liner fixa, complementada por um forro térmico amovível que permite adaptar o equipamento a dias de frio rigoroso.

A gestão da temperatura é reforçada por um sistema de ventilação estratégica: um painel frontal de admissão de ar e uma saída de exaustão na zona superior das costas garantem um fluxo contínuo, evitando a acumulação de calor em trajetos mais exigentes ou sob temperaturas elevadas.

Bebendo da experiência dos modelos de topo da REV'IT!, o Convergent H2O herda soluções práticas de armazenamento e uma ergonomia pensada para longas jornadas. O objetivo da marca foi criar um produto equilibrado, onde a robustez necessária para o "off-road" ligeiro se funde com a agilidade exigida no asfalto. É a escolha ideal para o condutor que procura uma peça única, capaz de responder com eficácia tanto em percursos diários

como em expedições de fim de semana.

Apesar de se posicionar como um modelo de entrada, a proteção passiva mantém-se num patamar elevado:

- Impacto: Equipado de série com proteções SEEFLEX CE nível 2 nos ombros e cotovelos;
- Upgrade: O blusão inclui uma bolsa dedicada para a instalação do protetor de costas SEESOFT CE nível 2 (opcional);
- Conforto: A arquitetura das proteções foi desenhada para ser discreta, garantindo que a segurança não limita a liberdade de movimentos do piloto.

Com boa relação qualidade-preço, o Convergent H2O apresenta-se em diversas variantes cromáticas para combinar: Preto, Cinza-Preto, Areia-Vermelho e Preto-Vermelho.

Quanto à gama de tamanhos está disponível do S ao 3XL com um PVP recomendado de 249,99 euros.

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



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 seleccionáveis, 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



Para **QUALQUER CLIMA**

A REV'IT! REFORÇA A SUA OFERTA NO SEGMENTO DE TURISMO DE AVENTURA COM AS NOVAS CONVERGENT H2O, UMAS CALÇAS VERSÁTEIS E PENSADAS PARA MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM INICIAR-SE NAS VIAGENS DE LONGO CURSO COM CONFORTO, PROTEÇÃO E UM PREÇO COMPETITIVO.

A marca holandesa continua a expandir a gama Convergent H2O, desta vez com um modelo de entrada que aposta na simplicidade funcional e na eficácia em diferentes cenários de condução. As novas calças foram concebidas para acompanhar o motociclista em percursos variados, mantendo o foco na proteção e na resistência às condições meteorológicas.

As Convergent H2O chegam equipadas com um forro térmico amovível e com a membrana impermeável hydratex Mesh G-liner, garantindo isolamento e proteção contra a chuva. No capítulo da segurança, incluem proteções SEEFLEX CE nível 2 nos joelhos e SEESMART CE nível 1 nas ancas, complementadas por bolsos em malha 3D que aumentam o conforto sem limitar a mobilidade.

O ajuste é assegurado por tiras reguláveis na cintura e fechos de velcro na bainha, permitindo adaptar as calças ao corpo e ao tipo de bota utilizada. A ligação por fecho ao blusão evita

a entrada de vento e protege a zona lombar, enquanto os painéis de aderência ajudam a manter estabilidade na posição de condução.

Entre os elementos práticos destaca-se o bolso cargo na coxa, ideal para pequenos objetos de acesso rápido. A presença de detalhes refletivos melhora a visibilidade em ambientes de baixa luminosidade, reforçando a segurança em viagens noturnas ou condições adversas.

As cores disponíveis são preto, areia-preto e cinza-preto em tamanhos que vão do S ao 3XL.

As novas Convergent H2O posicionam-se como uma opção equilibrada para quem procura entrar no universo do turismo de aventura com equipamento fiável, confortável e preparado para enfrentar qualquer clima e têm um PVPR de 199,99 euros.

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

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



Aventura NO FEMININO

O NOVO CONVERGENT H2O LADIES CHEGA AO MERCADO COMO A PORTA DE ENTRADA IDEAL PARA O MOTOTURISMO. COMBINANDO A ESTÉTICA ROBUSTA DO RALLY COM SOLUÇÕES TÉCNICAS DE PROTEÇÃO DE ELITE, O MODELO PROMETE CONFORTO EM QUALQUER CLIMA POR UM PREÇO COMPETITIVO.

A REV'IT! continua a reforçar a sua aposta no segmento feminino com o lançamento do Convergent H2O Ladies. Este blusão de "turismo de aventura" foi projetado especificamente para as motociclistas que desejam iniciar-se nas viagens de longo curso, oferecendo equilíbrio entre funcionalidade técnica, estilo e acessibilidade financeira. Com um visual fresco e assumidamente inspirado no universo das competições de rally, o Convergent H2O Ladies não é apenas uma peça de design; é um equipamento polivalente preparado para enfrentar a imprevisibilidade meteorológica das estradas portuguesas e internacionais.

O grande trunfo deste modelo reside na sua capacidade de adaptação térmica. A construção inclui a membrana fixa Hydratex G-liner, que garante total impermeabilidade, complementada por um forro térmico amovível para os dias mais frios.

Para quando o termómetro sobe, a marca holandesa integrou um sistema de ventilação

estratégica com entrada de ar frontal através de painéis de grande fluxo na zona do peito. As saídas de ar são na parte superior das costas para evitar o efeito de "balão" e garantir a circulação constante.

Apesar de se posicionar como um modelo de gama essencial, a REV'IT! não poupou na proteção. O blusão vem equipado de série com as premiadas proteções SEEFLEX CE de nível 2 nos ombros e cotovelos; é o padrão mais elevado de absorção de impacto. Além disso, a estrutura está preparada para alojar o protetor de costas SEESOFT (vendido separadamente), assegurando que a leveza do conjunto não compromete a integridade da condutora.

O Convergent H2O Ladies já se encontra disponível nas cores preto, cinza-preto e preto-vermelho em tamanhos que vão do 34 ao 48. O PVP recomendado é de 249,99 euros.

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

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





Anti INVERNO

A REV'IT! REFORÇA A SUA OFERTA NO SEGMENTO DE TURISMO DE AVENTURA COM A APRESENTAÇÃO DAS NOVAS CONVERGENT H2O LADIES, UM MODELO FEMININO PENSADO PARA QUEM PRETENDE INICIAR-SE NESTE UNIVERSO COM CONFORTO, PROTEÇÃO E VERSATILIDADE. INTEGRADAS NA GAMA CONVERGENT H2O, ESTAS CALÇAS ASSUMEM-SE COMO UMA PROPOSTA DE ENTRADA, CONCEBIDA PARA ENFRENTAR DIFERENTES CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS AO LONGO DO ANO.

Desenvolvidas com foco na funcionalidade, as Convergent H2O Ladies incorporam um forro térmico removível e uma membrana impermeável Hydratex Mesh G-liner com tratamento repelente de água, garantindo proteção eficaz contra chuva e temperaturas mais baixas. Ao nível da segurança, o modelo inclui proteções SEEFLEX com certificação CE nível 2 nos joelhos e SEESMART CE nível 1 nas ancas, além de bolsos

preparados para proteções adicionais em malha 3D, assegurando elevados padrões de segurança sem limitar a liberdade de movimentos.

A ergonomia foi igualmente uma prioridade no desenvolvimento destas calças. O sistema de regulação na cintura e os fechos em velcro nas extremidades permitem um ajuste personalizado, promovendo conforto ao longo de toda a condução. Uma ligação por fecho ao blusão contribui para manter o conjunto estável, protegendo a zona

lombar e evitando a entrada de vento.

Painéis de aderência estrategicamente posicionados aumentam a estabilidade em condução, enquanto o bolso cargo na coxa oferece uma solução prática para transportar objetos essenciais.

Elementos refletivos integrados no design melhoram a visibilidade em condições de pouca luz, reforçando a segurança ativa da motociclista. Combinando proteção, impermeabilidade e versatilidade, as Convergent H2O Ladies apresentam-se como uma opção sólida para percursos em estrada ou fora dela, independentemente do clima.

As calças estão disponíveis nas cores Preto e Cinza-Preto, em tamanhos que vão do 34 ao 48, com um preço de venda recomendado ao público de 199,99 euros.

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

Fundada em 1995, a REV'IT! tem-se destacado pelo desenvolvimento de vestuário técnico

para motociclistas, apostando na inovação, na investigação e no design funcional. A marca assume como missão criar equipamentos preparados para diferentes contextos de utilização, da condução urbana às viagens de longa distância e utilização em pista, respondendo às exigências de desempenho e segurança dos motociclistas modernos. //



APEX EXO-RACE AIR



Desenhado na pista. Criado para vencer.

O próximo nível da competição acaba de chegar aos pontos de venda autorizados Scorpion Exo.

SCORPION EXO®



Companheiro NOS DIAS DE CHUVA

DURANTE AS INTEMPÉRIES, PARA ANDAR DE MOTO E FICAR O MAIS SECO POSSÍVEL, UM FATO DE CHUVA GANHA UM PROTAGONISMO AINDA MAIOR E TORNA-SE UM COMPANHEIRO INSEPARÁVEL.

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

Sou daqueles que continua a andar de moto quando chove, mas seja vestido ou arrumado numa mochila, top case ou debaixo do assento, o fato Tuta Nano da Tucano Urbano anda sempre comigo nesta época do ano. Tornamo-nos companheiros inseparáveis, mesmo que estejamos longe um do outro durante muitos meses.

Por opção pessoal, prefiro os fatos de chuva de uma peça, tipo macaco, mas reconheço que é uma opção pessoal optar por este em detrimento dos de duas peças. O importante é que cumpra a sua função e nos ajude nas nossas viagens, sejam elas curtas ou compridas.

Este fato de chuva usa-se por cima de toda a roupa e convém ser ligeiramente folgado. Sem exagerar, porque vai acabar por se tornar incómodo e o próprio vento vai exercer uma pressão maior que, em última instância, o pode rasgar, sobretudo quando se conduz mais depressa. Este que uso é de tamanho XL e está perfeito, mas há vários tamanhos e é unissexo.

Fabricado em poliéster, é 100% impermeável,



ajustável na zona dos tornozelos e pulsos, tem um fecho lateral que começa um pouco acima do joelho e vai até quase ao pescoço, tendo em todo o comprimento uma faixa de velcro para ser ainda mais estanque. Possui ainda um capuz dobrável, costuras seladas e elementos refletores. Devidamente dobrado, cabe num pequeno saco fornecido para esse efeito, que ocupa pouquíssimo espaço.

A operação de vestir e despir não é demasiado complexa, mas leva sempre o seu tempo, mais ainda se o fato estiver molhado. A regra é fazer tudo com calma, garantindo assim que o equipamento vai durar mais tempo e cumprir a sua função, chuvada após chuvada!

Tudo somado continua a ser um parceiro de confiança e espera-se que dure muito tempo,

mesmo sabendo que, com o uso continuado, há tendência para as costuras começarem a ceder na zona das virilhas e área circundante. Quando acontecer, significa que vamos ter que nos separar.

Um bom capacete integral, o fato devidamente vestido e ajustado, umas luvas e botas impermeáveis ou mesmo umas cobre botas por cima, resultam num conjunto ganhador. Claro que se a chuva for muito intensa e prolongada, como diz o provérbio, a água encontra sempre um caminho, mas o equipamento faz toda a diferença no conforto e na segurança.

O Tuta Nano Start pode ser facilmente adquirido em qualquer agente da marca Tucano Urbano no nosso país, sendo o preço recomendado de 79,99 Euros. //





Potência **ACÚSTICA!**

A CENTENÁRIA MARCA ITALIANA DE BORGIO PANIGALE TAMBÉM RECORRE AO FABRICANTE ESLOVENO DE ESCAPES AKRAPOVIČ PARA EQUIPAR VÁRIOS DOS SEUS MODELOS BICILÍNDRICOS COM ESCAPES DO TIPO SLIP-ON LINE E SLIP-ON, EM TITÂNIO.

Esta é mais uma parceria ganhadora para as duas partes. A Ducati vai passar a dispor de dois novos sistemas de escape Slip-On Line e Slip-On, desenvolvidos especificamente para os seus motores V2 pela Akrapovič, alargando ainda mais o leque de escolhas dos fãs da marca italiana.

O Slip-On Line (Titanium) para a Ducati Multistrada V2 e V2 S é construído a partir de uma manga exterior de titânio leve sobre um interior de aço inoxidável, com uma impressão a jato para uma aparência dinâmica e um logótipo monocromático para o acabamento visual. Para completar o conjunto existe uma cobertura de fibra de carbono e um escudo térmico, para proteger o

motociclista.

Os materiais leves proporcionam uma redução de peso de 5,1% (0,2 kg) em relação a um sistema de escape original. Isto com aumentos de desempenho de 0,7 kW (0,9 cv) às 3.000 rpm e 3 Nm à mesma rotação, quando comparado com uma Ducati Multistrada V2 equipada com um sistema de escape padrão e testada no dinamómetro interno.

A adição do escape Slip-On Line (Titanium) produz um som penetrante do motor bicilíndrico para um prazer auditivo e a instalação do tipo plug-and-play significa que não é necessário remapeamento. Este produto é aprovado pela EC/ECE e está em conformidade com a Euro 5+.

O outro novo produto da gama é uma linha Slip-

On (Titanium) para a Ducati Panigale V2 / V2 S e Streetfighter V2 / V2 S. Este escape inspira-se nas corridas de Grand Prix, com os seus silenciadores cónicos duplos, com tampas em forma de favo de mel. A utilização de titânio leve proporciona uma redução de peso de 30,7% (1 kg), em comparação com um sistema de escape de série.

Os dois silenciadores e tampas são projetados com areia para um acabamento premium e um logótipo monocromático completa o apelo visual. Os níveis de potência e binário foram aumentados em 1,3 kW (1,8 cv) a 11.000 rpm e 0,8 Nm a 7.500 rpm, respetivamente, quando avaliados em comparação com uma Panigale V2, equipada com um escape de série e medidos no dinamómetro interno.

Obtém-se um som profundo e desportivo do motor para criar um prazer auditivo, a par das melhorias de desempenho. A linha Slip-On (titânio) também tem homologação EC/ECE, a instalação é do tipo plug-and-play e não requer remapeamento.

Esta versão foi projetada para que o escudo térmico de série possa ser usado em conjunto com o escape.

Informações relativas a disponibilidade e preços ainda não são conhecidas, mas pode ir acompanhando todas as novidades da marca no respetivo site. //





VELOCIDADE **histórica**

Foi no passado dia 18 de Fevereiro de 2026 que o FIM Racing Motorcycle Museum abriu as suas portas ao público. Antes disso, em Dezembro de 2025, realizou-se a cerimónia oficial de inauguração, e o nosso colaborador Alan Cathcart foi um dos poucos jornalistas convidados, tendo aproveitado a oportunidade para nos contar tudo o que por lá se pode encontrar.

Texto: Alan Cathcart **Fotos:** FIM & AC Archives

Em Mies, na Suíça, praticamente no cruzamento estratégico da Europa Ocidental, surgiu um novo destino obrigatório para qualquer entusiasta do motociclismo desportivo. A par de eventos como o TT da Ilha de Man, as 24 Horas do Bol d'Or, o Grande Prémio de Itália em Mugello ou as 200 Milhas de Daytona, passa agora a figurar na lista de locais a visitar, o FIM Racing Motorcycle Museum, uma exposição permanente parcialmente interativa dedicada à memória viva do motociclismo, reunindo máquinas que marcaram a história da modalidade.

Em outubro de 2024, o organismo que tutela o motociclismo mundial, a FIM/Fédération Internationale de Motocyclisme, inaugurou um novo edifício-sede, em Mies, situado apenas 10 km a norte do Aeroporto de Genebra, no cantão de Vaud. A abertura desta nova infraestrutura coincidiu com o 120.º aniversário da FIM e com os 40 anos da sua instalação em Mies. A federação foi fundada em 1904, em França, mudou-se para a

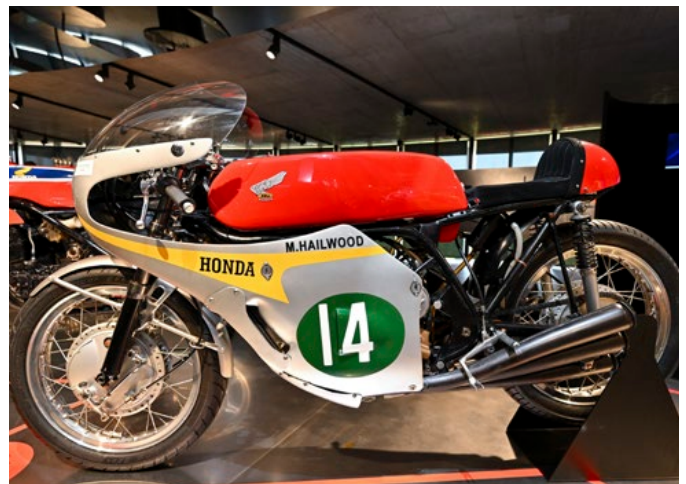
Suíça em 1959 e fixou-se em Vaud em 1994. Este novo edifício ergue-se diretamente ao lado das instalações anteriores, inauguradas em 2016, um edifício circular que foi agora convertido no novo RMM/Racing Motorcycle Museum, inteiramente dedicado ao motociclismo internacional.

O museu estará aberto ao longo de todo o ano e a sua coleção de motos traça a evolução do motociclismo desde os primeiros anos do pós-Segunda Guerra Mundial, quando se iniciaram os Campeonatos do Mundo organizados pela FIM, até às sofisticadas máquinas de competição da atualidade.

“O FIM Racing Motorcycle Museum é uma coleção verdadeiramente notável”, afirma o presidente da FIM, Jorge Viegas. À frente da organização desde 2018, o português Viegas é o responsável pela visão que deu origem à exposição, desenvolvida por uma equipa liderada pelo seu colega italiano Fabio Muner, Diretor de Marketing e Digital da FIM. “Percorrer a exposição é fazer uma viagem pela ilustre história das corridas de motos, desde os seus»



1971 Giacomo Agostini MV Agusta 500



1966 Honda RC166 250cc Mike Hailwood's



2018 Honda RC213V Marc Marquez MotoGP



1980 Yamaha YZR750 OW31 Kenny Roberts Snr.



1991 Yamaha YZE750T Stephane Peterhansel Paris-Dakar



1981 BMW R80 GS Hubert Auriol Paris-Dakar

anos formativos até aos dias de hoje”, acrescenta Viegas. “Mas é muito mais do que uma simples mostra de máquinas clássicas, o RMM oferece aos visitantes uma perspetiva valiosa e interativa sobre o património do desporto que todos amamos, ajudando a compreender melhor as emoções e as inovações que lhe estão associadas.”

Com esse objetivo, o museu ocupa 1.600 m² distribuídos por três pisos e apresenta 61 motos na sua exposição principal, abrangendo desde os primeiros anos do Campeonato do Mundo, a partir de 1949, até à coleção completa das máquinas dos Campeões do Mundo FIM de 2025, nas sete disciplinas principais da federação. E cada moto exposta é uma verdadeira máquina de competição, não uma réplica, garante Fabio Muner: “Cada exemplar possui um historial competitivo autenticado”, afirma. “São motos genuínas de corrida, não modelos de exposição.”

Entre os destaques da exposição encontra-se a AJS Porcupine E90 twin de 1949, a moto com que Les Graham conquistou o primeiro título mundial de 500 cc de velocidade, emprestada pelo Sammy Miller Museum, no Reino Unido. Está posicionada mesmo junto à entrada do edifício do Museu, permitindo observar de perto as lendárias e únicas aletas de arrefecimento em forma de espigões, >>

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.



2001 Tony Rickardsson six-time World Speedway Champion Jawa



2025 Bartosz Zmarzlik World Speedway champion self built bike

na cabeça do motor. As motos mais antigas que se seguem são a requintada Honda RC166 de seis cilindros e 250 cc de 1966, pilotada por Mike Hailwood, e a diminuta Derbi de 50 cc de 1969, com motor a dois tempos, na qual o falecido Ángel Nieto conquistou o primeiro dos que sempre designou como os seus “12 + 1” títulos mundiais.

Próxima encontra-se a MV Agusta tricilíndrica de 500 cc de 1971, com a qual Giacomo Agostini superou Nieto ao alcançar um dos seus 15 títulos mundiais. O próprio Agostini esteve presente a 7 de dezembro para, juntamente com outras figuras, cortar a fita que marcou a abertura oficial do Museu, como um dos quatro primeiros nomeados para o recém-criado Hall of Fame da FIM, ao lado da lenda do Trial e piloto de velocidade Sammy Miller, do promotor de MotoGP e CEO da Dorna,

Carmelo Ezpeleta, e do tetracampeão mundial de Motocross 500, Harry Everts. Cada uma destas personalidades foi convidada a deixar a impressão da mão direita em argila, posteriormente moldada em pedra para exibição no jardim do Museu, junto a uma placa cerâmica com o respetivo nome, integrada na lateral de uma pequena pista de corrida. Novos nomeados serão acrescentados anualmente.

Contudo, esta exposição está longe de ser dominada exclusivamente por motos de velocidade. O motociclismo off-road está amplamente representado, com máquinas das disciplinas de Rally, Motocross, Enduro, Trial, Speedway, Flat Track e Ice Speedway, ilustrando a evolução destas modalidades ao longo de várias décadas. Entre elas encontram-se a Yamaha YZ450F com que Stefan



2025 Hall of Fame debutants L-R Viegas, Agostini, Miller, Everts e Ezpeleta



2025 BMW M1000RS Toprak Razgatlioglu World Superbike Champion



2004 Yamaha YZR-M1 Valentino Rossi MotoGP World Champion



2024 Suzuki GSX-R1000 World Endurance Champion Black, Linfoot e Masson

Everts conquistou o título MX1 em 2006, a Beta Zero de 1989 de Jordi Tarrés, sete vezes campeão mundial de Trial Outdoor, e a Zaeta DT450RS que levou Francesco Cecchini ao título mundial de Flat Track da FIM em 2019. A BMW R80 G/S de 1981 de Hubert Auriol contrasta com a Yamaha YZE750T de 1991 de Stéphane Peterhansel, ambas vencedoras do Paris-Dakar, enquanto a Jawa de 2001 do sueco Tony Rickardsson encontra o seu paralelo na moto do polaco Bartosz Zmarzlik, atual campeão mundial, sendo ambos hexacampeões de Speedway.

As motos campeãs do mundo de 2025 trazem o Museu até à era moderna, com a máquina de Bartosz Zmarzlik acompanhada pelas de Toprak Razgatlioglu (WorldSBK), Toni Bou (TrialGP), Daniel Sanders (World Rally-Raid), Josep Garcia (EnduroGP) e Romain Febvre (MXGP), todas elas responsáveis por títulos

mundiais nesse ano.

No topo desta lista surge a Ducati com que Marc Márquez conquistou o título de MotoGP em 2025 mas, numa área separada do Museu, está igualmente exposta a Honda RC213V de 2016, com a qual o piloto espanhol alcançou um dos seus seis títulos mundiais com a marca japonesa, antes de se transferir para a Ducati em 2024. Importa sublinhar que os visitantes podem aproximar-se de todas as motos expostas, já que não existem cordas ou barreiras a impedir a observação detalhada de cada máquina, embora seja estritamente proibido tocar. No final de cada ano, estas motos serão substituídas pelos modelos campeões da nova temporada.

Outras máquinas de pilotos multicampeões do passado recente também estão presentes, incluindo a Aprilia RS250V de 1995 com que Max Biaggi





Jonathan Rea com a Kawasaki ZX10R



conquistou o segundo dos seus quatro títulos mundiais de 250GP, a Honda RCB1000 de 1978 de Christian Léon e Jean-Claude Chemarin, que dominou invicta o Campeonato Europeu de Endurance durante três anos consecutivos, de 1976 a 1978, e a Kawasaki Ninja ZX-10R de 2016 de Jonathan Rea, proveniente do segundo ano da sua série de seis títulos consecutivos no Mundial de Superbike.

Mas esta exposição está longe de ser composta unicamente por motos de competição, já que existem numerosos módulos, alguns deles interativos, dedicados aos elementos muitas vezes invisíveis ou até desconhecidos que compõem o funcionamento do desporto motorizado sobre duas rodas (apesar de haver um sidecar de três rodas em exibição!).

“O Museu está estruturado em torno de três aspetos fundamentais; Heróis, Tecnologias e Das Corridas para a Estrada”, explica Fabio Muner.

“Esta abordagem dá igual importância aos pilotos, às inovações de engenharia e à forma como a tecnologia desenvolvida na competição foi sendo transferida para as motos de produção ao longo das décadas. Não queríamos apenas expor motos icónicas, mas contar a história da evolução das corridas e mostrar como a FIM contribuiu para a segurança e para a inovação através da sua orientação nas diferentes vertentes do desporto.”

Assim, existem módulos específicos dedicados aos vários componentes do equipamento de segurança de um piloto, mostrando como são desenvolvidos capacetes, fatos de couro e luvas, entre outros. Há também áreas dedicadas à tinta antiderrapante utilizada nos circuitos, ou à tecnologia dos pneus de competição em todas as disciplinas.

Outras secções focam-se nos avanços tecnológicos das corridas, incluindo o desenvolvimento de motores e chassis, bem como soluções de engenharia de diferentes gerações, traçando uma linha temporal das inovações históricas até aos produtos atuais. Os visitantes podem ainda perceber como é pilotar os circuitos da sua escolha através de simuladores fornecidos pela Triumph Motorcycles, que permitem experimentar tanto as emoções como os desafios de conduzir motos de MX do Mundial ou protótipos de MotoGP. Há também uma exposição de escapes Akrapovič para várias disciplinas, bem como uma coleção de motores de competição independentes, que inclui uma comparação muito atual entre duas abordagens distintas ao design de

motores de MotoGP: um quatro-em-linha Yamaha de 800 cc de 2010 e um V4 Ducati de 2021.

Várias outras áreas exploram temas como aerodinâmica e sistemas eletrônicos, incluindo controlo de tração, sublinhando o papel das corridas como laboratório de investigação e a forma como as exigências extremas da competição impulsionam o desenvolvimento de tecnologias que acabam por chegar às motos de estrada.

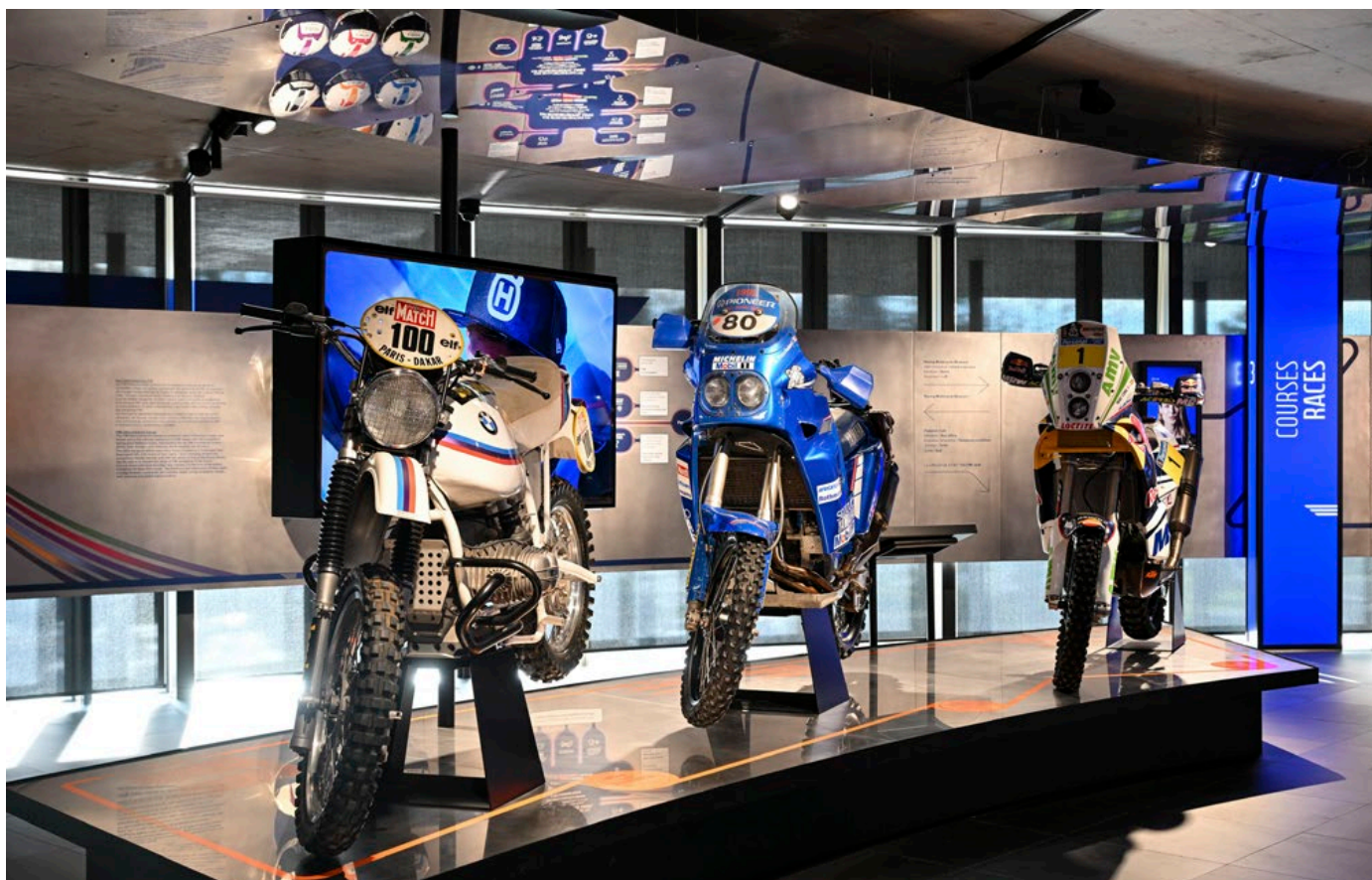
Mas há mais. Numa área separada no piso térreo encontra-se atualmente uma fascinante exposição de 21 motos oficiais de Motocross, desde uma CZ de 380 cc a dois tempos de 1969 até à raríssima Aprilia RXV450 V-twin de 2009. Este panorama histórico do MX, que retrata a ascensão da modalidade, primeiro na Europa e depois nos Estados Unidos, inclui motos Husqvarna, BSA, Bultaco, Monark, KTM, Maico, Puch, Ossa, Suzuki e Yamaha, mas nenhuma Honda ou Kawasaki!, juntamente com modelos especiais artesanais de equipas europeias como a Simoncini e a TGM. Esta notável coleção de motos de todo-o-terreno pertence a Giuseppe Luongo, que se reformou no ano passado após quatro décadas a promover o Motocross, incluindo 25 anos como parceiro da FIM na organização dos eventos do Campeonato

do Mundo de MX. Esta é a primeira de várias exposições temáticas temporárias que, segundo Fabio Muner, irão complementar a exposição permanente do Museu da FIM, cada uma com duração entre seis meses e um ano.

“Esperamos que isto incentive os visitantes a regressar ao Museu, além de nos permitir assinalar marcos importantes na evolução do nosso desporto”, afirma Fabio. “Por isso, a próxima exposição temporária que quero apresentar aqui será dedicada ao International Six Days Enduro (ISDE), a mais antiga e prestigiada competição anual de motociclismo off-road do mundo, que celebra este ano o 100.º aniversário da sua primeira edição.

Os ISDE começaram em 1913, em Carlisle, Inglaterra, mas as provas foram interrompidas pelas Guerras Mundiais e pela Covid em 2020. A edição deste ano terá lugar em Portugal, em outubro, onde organizaremos uma grande celebração no paddock para assinalar o centenário, mas, paralelamente, iremos montar aqui no Museu da FIM uma grande exposição de motos do ISDE, para contar a história do evento. E depois virão outras.”

O RMM integra também o Paddock Café, >>>



REPORTAGEM FIM RACING MOTORCYCLE MUSEUM

que Fabio Muner espera se torne um ponto de encontro privilegiado para os fãs assistirem, num ecrã gigante, a qualquer competição de um Campeonato do Mundo FIM que esteja a decorrer no próprio dia da visita. “Vamos transmitir todos os eventos reconhecidos pela FIM, seja MotoGP, Endurance, MXGP, etc., todos os fins de semana”, afirma Fabio. “Temos um parque de estacionamento grande, com muito espaço para motos, por isso as pessoas podem vir aqui de moto, tomar o pequeno-almoço enquanto veem os treinos de aquecimento na televisão, e depois partir para desfrutar das magníficas estradas do Jura, aqui ao lado, antes de regressarem a Mies ao final da tarde para ver o resumo das corridas que perderam. Esperamos também que este espaço se

torne uma paragem de eleição para motociclistas em viagem por toda a Europa Central.”

Fiquemos com as palavras finais do Presidente da FIM, Jorge Viegas, sobre este novo e significativo projeto. “Com uma história tão longa e rica, é extremamente entusiasmante que o motociclismo de competição tenha agora uma casa permanente no Racing Motorcycle Museum, onde o seu legado pode ser celebrado e apreciado por visitantes de todo o mundo”, afirma. “Tanto conhecimento, experiência e paixão foram investidos na curadoria das peças que compõem esta coleção de classe mundial, cuidadosamente reunida para criar um recurso histórico e educativo sem paralelo, que estou certo será inestimável para as gerações futuras.” Que assim seja! //



O Museu da FIM está aberto das 10h às 18h, de quarta-feira a domingo, e os bilhetes têm um custo de 19 € para adultos, sendo a entrada gratuita para crianças com menos de 16 anos. A morada é:

RACING MOTORCYCLE MUSEUM
Route de Suisse 11b
1295 MIES-Tannay
Suíça

Email: contact@fim-rmm.com
Website: www.fim-rmm.com

A viagem de comboio a partir do Aeroporto de Genebra, um hub da EasyJet, demora cerca de 30 minutos, e a estação de Mies fica a apenas dois minutos a pé do Museu.





cardo

INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO



DETEÇÃO
DE COLISÃO



45mm COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE

Race REPLICA

A primeira crónica Nostalgia de 2026 foi sobre a icónica Yamaha DT LC 50, o verdadeiro exemplo de um veículo de duas rodas que, apesar da baixa cilindrada, nunca passou de moda. Já este mês trazemos até si mais uma moto intemporal, mas que multiplica por cinco a cilindrada da DT, conservando a motorização de ciclo dois tempos e aquele seu cheiro e charme incomparáveis.

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





Se a DT era um objeto de desejo, mas ainda relativamente funcional para o uso diário e a um preço mais ou menos acessível, aqui a RGV está num patamar completamente diferente. A funcionalidade nunca foi o seu forte e é uma moto egoísta, quase onírica, sendo que o lugar do pendura é meramente simbólico e está lá por questões de homologação.

Por outro lado, se tivermos em linha de conta o ano de 1992, que corresponde ao ano de matrícula deste modelo da Suzuki, o seu preço de 1.211 contos dava para comprar 3 DT's e ainda sobrava algum dinheiro! Para termo de comparação, em 1992 o salário mínimo não ia além dos 44,5 contos, algo como 222 Euros!

ALGUMA CONTEXTUALIZAÇÃO

Em 1909, quando Michio Suzuki iniciou a produção de teares industriais, fundando a empresa Suzuki Loom Company, em Hamamatsu, cidade costeira, situada na ilha de Honshu, nasceu a Suzuki, mas muito longe de pensar em motos. Só depois da II Guerra Mundial a mudança de rumo ocorreu e as motos iniciaram o seu ciclo.

De forma gradual a marca foi crescendo e a sua afirmação, tal como os três outros grandes fabricantes do Japão, nunca cessou de aumentar. A participação na competição deu uma grande ajuda, nomeadamente na velocidade, onde os motores a dois tempos rapidamente se afirmaram e começaram a dominar os campeonatos, empurrando as marcas europeias para bem longe.

Corria o ano de 1983 quando a marca já perfeitamente consolidada no mercado mundial lançou a sua primeira RG 250 (Race Gamma) com

carenagens que a faziam parecer uma verdadeira moto de grande prémio e o sucesso foi imediato e esmagador. Considerada a 'Moto do Ano' no Japão e 52.000 unidades vendidas no ano de estreia mostram bem como veio abalar o mercado e apanhou a concorrência desprevenida.

Em 1988 a RG sofreu uma profunda alteração, exatamente para acompanhar a concorrência. Mudou praticamente tudo e até o nome ganhou um V no final, ficando RGV, em que o V diz respeito à arquitetura dos cilindros que deixou de ser em linha para passar a ser em V, com abertura dos mesmos a 90°. Nascia a geração VJ21 e foi novamente um retumbante sucesso, sempre com uma imagem praticamente decalcada das provas de velocidade.

Naturalmente que a marca não se deixou adormecer sobre os louros conseguidos e em 1992 surge a nova geração, a VJ22, bastante melhorada face à geração anterior e ainda mais potente, debitando agora cerca de 60 cv. Um valor brutal para uma moto com menos de 250 cc e um peso a rondar os 130 kg! Ainda chegou a existir a versão VJ23, mas vamos focar-nos na VJ22, mais terrena e acessível.

ESTÉTICA DE ARRASAR

Esta é uma daquelas motos que consegue apaixonar até quem não é grande fã de motos deste perfil. Não existe praticamente nenhum ângulo em que a moto não seja verdadeiramente sedutora, quase sensual e provocante. A chamar-nos para ir dar uma perninha num qualquer track-day ou numa estrada de curvas onde podemos os dois ser muito felizes, sobretudo acima das 8.000 rpm. >>>



O melhor elogio estético que lhe posso fazer é que durante as fotos estáticas, feitas em plena cidade de Lisboa, foram vários os transeuntes que pararam, pegaram nos seus telemóveis e não resistiram à tentação de registar o momento para a posteridade, tal o magnetismo desta RGV.

A frente é agressiva e dominadora, as carenagens laterais são magníficas (estas são novas e vindas de muito longe), tal como a decoração, onde não falta um inspirado S (de Suzuki) ou a designação de Made With the Grand-Prix Spirit reforçando o óbvio: esta não é uma moto qualquer, muito pelo contrário! Nem é preciso andar nela para sentir isso!

As duas saídas de escape, agora do lado direito e sobrepostas são pura poesia (até pelo som que libertam) a que não é alheio um braço oscilante traseiro assimétrico, sendo que o lado onde estão as ponteiros de escape faz lembrar uma banana... e é conhecido por esse mesmo nome! Mais que engenharia, começa a ser uma obra de arte!

O próprio cockpit faz lembrar o de uma moto de competição, com o inevitável destaque para o taquímetro em que a zona proibida começa às

11.500 rpm, numa altura em que toda a cavalaria já está disponível e nos sentimos catapultados num reino de boas sensações. A própria velocidade máxima indicada é 240 km/h e a real vai para além dos 200 km/h.

Esqueçam lá isso do conforto. Percebe-se facilmente que a primazia é dada ao comportamento e a dinâmica é quem mais ordena e até lá tem o amortecedor de direção Ohlins (extra caríssimo à época) a lembrar que está ali uma moto verdadeiramente cheia de raça e a experiência de condução reforça isso mesmo, como vamos ver de seguida, mesmo tendo sabido a pouco.

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Começo com uma inconfidência: já tive o prazer de conduzir motos infinitamente mais potentes, mais rápidas e eficazes, mas ao nível das sensações puras e sem o apoio de qualquer tecnologia esta é das motos mais gratificantes que já pude conduzir na via pública, a que não é alheio o seu peso pluma.

Sento-me no minúsculo baquet e depois 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.



NOSTALGIA SUZUKI RGV 250

abrir a torneira de gasolina, puxar a patilha para enriquecer a mistura, dar um cheirinho de acelerador e é só largar o pé direito (até pode ser feito com a mão). Nos primeiros momentos o motor protesta, deita mais fumo azulado (resultante da queima incompleta da mistura) que o desejável, mas tudo isso passa depressa e estamos prontos.

Corpo muito carregado para a frente, posição de ataque e aciona-se a pesada embraiagem, sendo que a própria caixa é bastante dura, mas certinha, ao melhor estilo da Suzuki. Nos primeiros km's a condução é em modo urbano, verdadeiro um suplício. Para arrancar bem é preciso ajudar com a embraiagem e acelerador, o motor aquece muito, a brecagem é má, há alguns soluços. Não é este o seu habitat!

Assim que a estrada nos deixa ir para fora da cidade a magia acontece: a crisálida torna-se borboleta! Agora já se pode libertar mais a fera e fazer uso da sua cavalagem, do comportamento preciso e dos travões fortes e diretos, em linha com toda a moto, mesmo que as suspensões

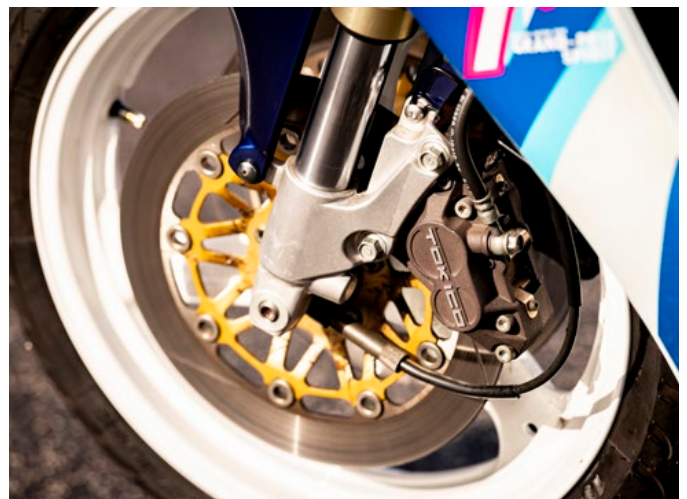
multireguláveis lidem mal com asfalto irregular.

No meio disto tudo, há vários motivos para contenção: a estrada molhada e escorregadia é um deles, andamos na via pública, o receio de alguma falha mecânica e urge entregar a moto direitinha ao seu legítimo dono (obrigado ao David pelo empréstimo) são mais razões para isso, embora a moto seja completamente aditiva.

Até por volta das 6.000 rpm o motor está adormecido e aí muda ligeiramente o canto, mas o milagre é só para lá das 8.000 rpm onde somos projetados, como se fosse um elástico! Ainda por cima, a banda sonora, mesmo com os escapes originais, é em crescendo e nas reduções, onde não existe o efeito travão-motor, até causa arrepios!

NOTAS FINAIS

Esta é uma moto que muitos de nós gostaríamos de ter tido, eu incluído. Pode até ser mesmo com esta decoração mais alegre e vistosa e nem que seja apenas para fazer algumas centenas de km's por ano e com o devido cuidado para evitar



despesas extras, até porque conseguir peças, como as carenagens, é um problema e até os autocolantes, réplica dos originais, tiveram de vir de Itália.

Aos seus comandos até nos esquecemos que temos de ir mesmo entrincheirados na moto e que os dois carburadores Mikuni VM 34SS sorvem gasolina como se não existisse amanhã e o óleo da mistura vai pelo mesmo caminho! Tudo isso pouco importa nesta moto de puras sensações e momentos mágicos. Citando Pessoa: o valor das coisas não está no tempo que elas duram, mas na intensidade com que acontecem.

Ainda uma curiosidade: se considerarmos o tempo em que a RGV 250 em produção, cerca de 10 anos, é incrível que a versão de competição nunca ganhou o mundial de velocidade na sua categoria. Já o seu motor, que vendeu à Aprilia, ajudando a criar a RS 250, venceu a prova em 94, 95, 96 e ainda em 98 e 99, desta vez pelas mãos de um jovem italiano chamado Valentino Rossi, mas essa história fica para outra vez... //





Calendário de Hard Enduro de 2026 sofre alterações

A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL (FMP) INFORMA QUE O CALENDÁRIO DO CAMPEONATO NACIONAL DE HARD ENDURO – 100% SOFREU DOIS LIGEIOS AJUSTES FACE AO ANTERIORMENTE ANUNCIADO.

DESTE MODO, tendo presente o calendário anteriormente anunciado do Campeonato Nacional de Hard Enduro – 100% para a época desportiva que agora se inicia, foi efetuada uma alteração na data da quarta prova do ano, em Valpaços. A mesma foi adiada uma semana, passando de 13 de setembro para 20 de setembro.

Além disso, a prova inaugural em Lousa, concelho de Loures, bem próximo de Lisboa, terá a duração de dois dias, pelo que o campeonato conta assim com oito dias pontuáveis – três rondas de dois dias e duas de um dia, sempre com pontuações independentes para

cada dia de prova.

A configuração do Campeonato Nacional de Hard Enduro – 100%, integrada no seio das restantes competições de enduro, é agora a seguinte:

CALENDÁRIO

21/22 de março – Lousa
25/26 de abril – S. Brás de Alportel
24 de maio – Marco de Canaveses
20 de setembro – Valpaços
7/8 de novembro – Lamego

Dunlop renova parceria como fornecedora oficial de pneus no MXGP

A DUNLOP MOTORCYCLE EUROPE E A INFRONT MOTO RACING PROLONGARAM A SUA PARCERIA, CONTINUANDO

A PRIMEIRA COMO FORNECEDORA OFICIAL DE PNEUS NO CAMPEONATO DO MUNDO DE MOTOCROSS FIM (MXGP), NUM NOVO ACORDO QUE SE DEVE ESTENDER POR VÁRIOS



A EXTENSÃO desta parceria surge na sequência de mais uma época bem-sucedida no MXGP, destacando-se a vitória no campeonato mundial de 2025 de Romain Febvre da Kawasaki Racing Team, com pneus Dunlop. A Dunlop é também uma potência ganhadora nas classes MX2 e WMX feminina, onde pilotos como Kay de Wolf e Lotte van Drunen foram coroadas campeãs do mundo nos últimos anos.

As equipas no MXGP têm liberdade na escolha de pneus. Por isso a Dunlop está constantemente a inovar a sua gama Geomax de pneus de motocross para proporcionar aos pilotos uma vantagem competitiva, como sucede com o pneu de areia Geomax MX14 e o pneu intermédio Geomax MX34, que são fruto de testes nas corridas de motocross mais exigentes do mundo.

A Dunlop conquistou os títulos mundiais de MXGP e MX2 nas últimas duas épocas e tem sido o pneu escolhido por 12 das últimas 14 campeãs do WMX. Na América do Norte, os pneus Dunlop têm equipado todos os campeões das principais séries, desde 2010. Além disso, a marca continua diretamente envolvida em outras competições, caso da Bagger World Cup, fornecendo a Harley-Davidson.

Os protagonistas desta parceria

Wim Van Achter, Gestor da Dunlop Motorcycle Europe, afirmou:

Estamos entusiasmados por continuar a nossa parceria com a Infront e com o MXGP, enquanto apoiamos as melhores equipas com os nossos pneus neste campeonato tão competitivo. Trabalhando com alguns dos melhores pilotos do desporto, conseguimos desenvolver a próxima geração de pneus para os praticantes de motocross em todo o mundo, em todos os níveis.

David Luongo, CEO da Infront Moto Racing reforça isso mesmo ao afirmar:

A Dunlop Motorcycle Europe tem sido uma parceira valiosa e duradoura do MXGP. Estamos encantados por continuar a construir esta forte relação juntos. O motocross é um dos desportos mais exigentes e espetaculares do mundo e ter um parceiro como a Dunlop Motorcycle Europe, que prospera num ambiente tão desafiante, acrescenta definitivamente uma força real ao campeonato.

O seu compromisso ao longo de muitos anos reflete uma paixão partilhada pelo desempenho, inovação e crescimento do desporto e temos orgulho de os ter ao nosso lado como Parceiro Oficial de Pneus do MXGP.//



Dorna Sports transforma-se em MotoGP Sports Entertainment Group

A ORGANIZAÇÃO QUE TUTELA O EXPOENTE MÁXIMO DO MOTOCICLISMO MUNDIAL ANUNCIOU UMA MUDANÇA ESTRUTURAL NA SUA IDENTIDADE CORPORATIVA.

A HISTÓRICA Dorna Sports, S.L. passa a designar-se oficialmente MotoGP Sports Entertainment Group, uma transição que assinala a metamorfose da entidade de mera detentora de direitos desportivos para uma potência global de entretenimento e cultura pop.

A alteração estratégica reflete a trajetória de crescimento da empresa que, desde 1992, gere os direitos comerciais e televisivos do Mundial de Velocidade. Segundo o comunicado oficial, o novo nome espelha a evolução de um campeonato de elite para uma plataforma multimédia de impacto global, capaz de transcender o nicho do desporto motorizado.

Esta renovação de identidade surge no seguimento do rebranding visual feito em 2024, consolidando a visão da organização para o futuro. O foco agora expande-se

para além das pistas, focando-se em:

- Inovação Digital: Reforço da presença em ecossistemas tecnológicos modernos;
- Narrativa Global: Aposto no storytelling e na criação de conteúdos que humanizam os protagonistas;
- Experiência Imersiva: Novas formas de envolvimento que aproximam os fãs da adrenalina da competição, tanto física como virtualmente.

Com esta mudança, o grupo assume a ambição de conquistar novos públicos, abraçando formatos de entretenimento que complementam o espetáculo puro da competição. A marca "MotoGP" deixa de ser apenas o nome de um campeonato para se tornar o epicentro de um ecossistema de lazer e cultura desportiva com ressonância em todos os continentes. //

Troféu Nacional de Maxi Trail integra Nacional de Enduro

A NOVA TEMPORADA NACIONAL DE ENDURO VEM COM UMA NOVIDADE IMPORTANTE: A INTEGRAÇÃO DE UMA CLASSE MAXI TRAIL, COM ESTATUTO DE TROFÉU NACIONAL, NO PROGRAMA DAS PROVAS DO CAMPEONATO NACIONAL DE MINI ENDURO – JETMAR E TROFÉUS DE CLÁSSICAS 2026.

NUMA altura em que as maxi trail gozam de enorme popularidade, a nova classe Maxi Trail tem tudo para dar certo. Irá disputar o mesmo número de voltas que os pilotos de Mini Enduro – duas ou três voltas, a definir pela organização – e, para participar, o piloto terá de ser detentor de uma Licença Regional de Enduro, sendo que o valor da inscrição numa prova é de 40€.

Tratar-se-á de uma classe única, destinada a motos com dois ou mais cilindros, com cilindrada superior a 400 cc e um peso mínimo de 165 kg. O calendário de 2026 constará de cinco provas, as mesmas que no Mini Enduro.

As duas primeiras integradas em vésperas de provas

do CNE (Armamar a 18 de abril e Figueira da Foz a 16 de maio) e as três restantes em fins de semana de rondas do Campeonato Nacional de Enduro Sprint – Moto Espinha (Lousã a 24 de outubro, Moçarria a 21 de novembro e Castelo Branco a 5 de dezembro). A última será disputada em regime 'Closed Course' com duas pontuações independentes para o Enduro da manhã e a Resistência da tarde.

Existem ainda algumas questões por analisar pela FMP, imagine-se, por exemplo, uma CFMoto 450 MT a competir na mesma categoria contra uma Yamaha Ténéré 700 ou uma Aprilia Tuareg 660, mas as Maxi Trail prometem dar espetáculo e atrair muita gente. //



DAZN SBK SUPERBIKE FIM WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERBIKE™
WORLD CHAMPIONSHIP

JÁ CHEGOU

com Miguel Oliveira

*Campanha aplicável à subscrição anual com pagamento mensal do produto DAZN Motores. Aplicam-se Termos e Condições. Saiba mais em DAZN.com

Oferta do 1º Mês*
na subscrição anual do produto DAZN Motores

F1 F2 F3 FORMULA E DTM SBK

DAZN.com/motores

A DAZN Motores assegura transmissão do FIM Superbike World Championship™ em Portugal

NA TEMPORADA MARCADA PELA ESTREIA DE MIGUEL OLIVEIRA NA COMPETIÇÃO, AOS COMANDOS DE UMA BMW, NA EQUIPA ROKIT BMW MOTORRAD WORLDSBK, DEPOIS DE VÁRIAS TEMPORADAS NO MOTO GP, O “FALCÃO DE ALMADA” VOA AGORA NA DAZN.

A DAZN assegurou a transmissão do FIM Superbike World Championship™ em Portugal, na temporada marcada pela estreia de Miguel Oliveira na competição. Assim, Este acordo reforça o portefólio de desporto motorizado da DAZN, que reúne numa única subscrição várias competições internacionais, a que junta agora o WorldSBK.

Até aqui já detinha a Formula 1, Formula 2, Formula 3, Formula E, Porsche Supercup e o DTM. Com a aquisição dos direitos de WorldSBK os fãs poderão

acompanhar pilotos portugueses em diferentes competições, como Miguel Oliveira no WorldSBK, António Félix da Costa na Formula E, além de jovens talentos como Noah Monteiro e Maria Germana Neto.

Na presente temporada vão ser 12 provas, sendo que vamos ter duas rondas em Portugal: 2.ª ronda no Autódromo do Algarve, de 27 a 29 de maio e a penúltima ronda no Estoril, dias 9 a 11 de outubro.

Até ao final de fevereiro, está disponível a oferta do primeiro mês grátis na subscrição anual da DAZN Motores.//

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

PCX 125cc

Saiba mais!
Contacte-nos.



Rua Dom Sancho | nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Pedro Bianchi Prata anuncia parceria com a STRiX, a pensar no Dakar 2027

O PILOTO PEDRO BIANCHI PRATA ACABA DE ANUNCIAR UMA PARCERIA ESTRATÉGICA COM A STRiX, SENDO QUE O OBJETIVO É DESENVOLVER MOTO ELÉTRICA PARA O DAKAR 2027, PRONTA PARA CORRER NA CATEGORIA MISSION 1000 E DE ATÉ LUTAR PELA VITÓRIA.

ESTA parceria do consagrado piloto Pedro Bianchi Prata com a STRiX, fabricante europeu de motos elétricas de nova geração é um projeto ambicioso. Desenvolver uma das motos de competição elétricas mais fiável e com maior autonomia do mercado, tendo como principal objetivo alinhar no Dakar 2027, com a ambição de lutar pela vitória na categoria Mission 1000.

Em 2026 o piloto irá participar em quatro ralis internacionais, provas tipo baja do Campeonato Nacional, do Campeonato Europeu e da Taça do Mundo. O desenvolvi-

mento contínuo da moto será feito nestas competições que irão servir de laboratórios de teste. O objetivo passa por testar, melhorar e validar soluções em condições extremas, em estreita colaboração com a STRiX, para aumentar a fiabilidade, a autonomia e o desempenho global da moto.

Um dos pilares centrais deste projeto será o desenvolvimento do sistema energético. Para isso contam com o apoio tecnológico da EDMTECH, empresa especializada em soluções avançadas de baterias. O trabalho conjunto irá focar-se no aumento da capacidade energética dentro

do mesmo espaço físico de bateria, bem como no desenvolvimento de soluções complementares para melhorar a autonomia em condições reais de corrida.

Este projeto conta ainda com o apoio da MOEVE como patrocinador principal, reforçando um compromisso comum com a inovação, sustentabilidade e o futuro da mobilidade elétrica no desporto motorizado e já dura há algum tempo.

AS PALAVRAS DOS PROTAGONISTAS

Pedro Bianchi Prata destaca:

Este é um passo muito importante para mim. Na STRiX encontrei uma base técnica muito forte e uma equipa altamente motivada, com uma verdadeira vontade de inovar. O meu objetivo foi claro desde o primeiro dia: desenvolver uma moto elétrica capaz de competir ao mais alto nível e construir um projeto verdadeiramente competitivo para o Dakar 2027. Este será um caminho de evolução constante, corrida após corrida, sempre com foco na fiabilidade e na autonomia.

Cláudia Soares Mendes, Diretora de Marketing da MOEVE explica que:

Na MOEVE acreditamos numa mobilidade mais sus-



tentável e numa transição energética responsável. Apoiar um projeto como este, que junta inovação, desporto e desenvolvimento tecnológico, está totalmente alinhado com a nossa visão para o futuro. Temos muito orgulho em continuar como patrocinador principal desta iniciativa e em contribuir para o desenvolvimento de soluções mais eficientes e ambientalmente responsáveis.

Já Paulo Alves, CEO da EDMTECH, refere que:

Este projeto representa um marco tecnológico muito relevante para a EDMTECH e uma oportunidade única para ultrapassar os limites do que é atualmente possível na engenharia de baterias de alto desempenho. A nossa ambição é clara: levar as mais avançadas tecnologias de química e eletrónica de potência aos seus limites máximos.

O sistema de baterias que está a ser desenvolvido para o Dakar foi concebido para atingir níveis extremamente elevados de densidade energética, mantendo-se ao mesmo tempo mais leve, mais eficiente, mais robusto e intrinsecamente mais seguro nas condições mais exigentes de competição. Isto exige uma capacidade de descarga excepcional, gestão térmica avançada, resistência estrutural à vibração e ao impacto, e uma gestão inteligente de energia em tempo real – tudo isto dentro de limites rigorosos de peso e volume.

A um nível mais profundo, este projeto reflete uma visão estratégica mais ampla: reduzir progressivamente a diferença entre o armazenamento de energia elétrica e a densidade energética da gasolina, que ainda hoje é significativamente superior. Ao otimizar a química das células, a arquitetura do pack, a eletrónica e a integração do sistema como uma plataforma única, estamos a acelerar o caminho para uma verdadeira paridade de performance entre tecnologias elétricas e de combustão.

Trabalhar em conjunto com Pedro Bianchi Prata e com a STRiX permite-nos validar estas inovações em cenários extremos e reais, transformando a competição num laboratório de alta intensidade para os sistemas energéticos da próxima geração.

O ano de 2026 terá o foco no desenvolvimento progressivo da moto em ambientes reais de competição, com cada corrida a representar mais um passo rumo ao objetivo final: alinhar no Dakar 2027, na categoria elétrica Mission 1000, com uma moto capaz de lutar pelos lugares cimeiros.

Este percurso irá ser também documentado numa série televisiva com vários episódios, acompanhando todo o processo de desenvolvimento, os desafios técnicos, os bastidores e a evolução da moto rumo ao Dakar. Mais do que um projeto desportivo, esta é uma missão tecnológica, ambiental e humana, que pretende demonstrar que o futuro da competição em rally também é elétrico. //



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Porque é que podemos conduzir uma moto sem carta de moto?

Opinião 100% assumida: sou contra conduzir motos até 125 cc apenas com carta de carro. E atenção, eu conduzi moto antes de ter carta de moto, nestas circunstâncias.

Isto não tem nada a ver com elitismo motard, é apenas uma questão de coerência e de racionalidade. Se eu quiser comprar uma 150 cc ou uma 350 cc, sou obrigada a tirar a carta, ter aulas de código específicas, fazer exame, ter aulas de condução e fazer exame. No final, sou avaliada pela minha capacidade de “dominar” uma máquina de duas rodas.

Mas se comprar uma 125 cc, já posso conduzir, desde que tenha carta B e cumpra os requisitos legais de idade ou antiguidade de carta.

Qual é a lógica?

A lei portuguesa, alinhada com diretivas europeias, permite que titulares da carta B conduzam motociclos até 125 cc e 11 kW. Esta justificação tem apenas racionalidade política: mobilidade urbana, menos trânsito, menos emissões. E isto até faz sentido...

O que não faz sentido é assumir que uma 125 cc não exige competências específicas:

- um veículo de equilíbrio instável,
- exposto,
- altamente vulnerável,
- dependente de técnica de travagem,
- dependente de posicionamento em faixa,
- dependente de leitura antecipada do trânsito.

Nada disto é ensinado numa carta de automóvel. Conduzir um carro e conduzir uma moto são experiências cognitivas e motoras completamente

diferentes.

Pior, nos últimos anos, Portugal encheu-se de 125 cc, muito devido aos serviços de entregas. Estamos a aumentar o número de veículos vulneráveis na estrada sem aumentar proporcionalmente a qualidade da preparação de quem os conduz.

Esta lei parte de uma clara ilusão da experiência ao volante. Mas ter 20 anos de carta de carro não significa que sabe conduzir uma moto.

A dinâmica é diferente. A travagem é diferente. A leitura do piso é diferente.

A gestão do risco é diferente. Aliás, o condutor experiente de carro até transporta vícios perigosos quando passa para duas rodas: excesso de confiança, subestima a distância de travagem, tem falsa sensação de domínio.

Como resultado, confundimos autorização legal com competência real. Eu, depois de alguns anos de condução fui fazer um curso de condução defensiva, e posso garantir-vos que aprendi coisas novas, que me foram úteis.

Não sou extremista, mas ando na estrada e defendo segurança. Porque não pode haver exigência de formação? Um módulo prático obrigatório para 125 cc com carta B, formação básica de condução defensiva, algo nesta linha.

Não podemos facilitar em nome da mobilidade urbana, quando, com isso, estamos a comprometer algo bastante mais importante: a segurança e a saúde das pessoas. Se queremos mais duas rodas na estrada, excelente, mas que venham com formação, consciência e respeito.

Boas curvas //



EDIÇÃO LIMITADA

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

TRANSALP SP

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

PROMOÇÃO EXCLUSIVA | **9.850€**
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.