



# KOVE 800X GT

## TESTE

### HONDA TRANSALP E HORNET 750 E-CLUTCH



#### » TESTE

- ATAC KRYPTON 300
- HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE LIMITED E ROAD GLIDE LIMITED
- SEGWAY E250S

#### » NOSTALGIA

ZÜNDAPP KS600

#### » 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*

## Octanas a mais, dinheiro a menos.

Muitos motociclistas acreditam que abastecer com gasolina de 98 octanas dá mais potência, melhora o consumo ou dá maior proteção ao motor. Mas na verdade, a maioria dos veículos comuns, automóveis e motos, são concebidos para funcionar com gasolina 95. Basta consultar o manual do veículo. A gasolina de 98 octanas é mais cara porque a sua produção exige processos mais complicados para ter maior resistência à detonação, algo que é necessário apenas em motores de alta compressão e com afinações muito específicas. Um veículo que não tenha sido projetado para tirar partido dessa característica, não vai ter ganhos de desempenho, nem consumos mais baixos, nem maior suavidade de funcionamento ou maior longevidade. O resultado prático resume-se a apenas gastar mais dinheiro, sem qualquer benefício real.

Por outro lado, os aditivos presentes nas gasolinas aditivadas, podem fazer muita diferença. Eles ajudam a manter o sistema de alimentação limpo, reduzem a formação de depósitos e contribuem para que o motor trabalhe de forma mais eficiente ao longo do tempo. Não aumentam a potência, mas preservam o bom funcionamento do motor, o que é bem mais importante para quem quer fiabilidade e longevidade mecânica.

Outro ponto importante é o armazenamento da gasolina. Guardar combustível por longos períodos, seja num jerricã ou numa moto que fica parada meses consecutivos, faz com que a gasolina perca qualidade. Os componentes voláteis evaporam e a gasolina envelhecida oxida e cria vernizes e depósitos que podem entupir injetores, carburadores, filtros e tubagens ou bombas de combustível. Em casos extremos, o motor pode falhar, nem sequer pegar ou até sofrer danos em componentes internos. Por isso, sempre que possível, deve evitar-se guardar gasolina durante muito tempo.

Se pretender imobilizar o veículo por períodos prolongados deve deixá-lo com o depósito cheio, pois ao reduzir-se a quantidade de ar e humidade no seu interior, diminui-se o potencial de oxidação e a formação de água por condensação.

Quem utiliza o veículo regularmente pode intercalar abastecimentos com gasolina 95 sem aditivos (a mais barata), e a 95 com aditivos, poupando assim um valor que, nos dias de hoje, não é negligenciável! Mas, e porque não?, também pode abastecer com gasolina 98 e contribuir para o sucesso financeiro da sua petrolífera favorita! Afinal, cada um tem o direito de gastar o seu dinheiro da forma que melhor entende. //

**6** MOTO NEWS

## APRESENTAÇÃO

- 20** BMW R 1300 R SUPERHOOLIGAN
- 24** DUCATI DESERTX V2
- 28** DUCATI SUPERLEGGERA V4 CENTENARIO
- 32** YAMAHA TRICITY 300

## TESTE

- 36** KOVE 800X GT
- 46** HONDA TRANSALP E HORNET 750 E-CLUTCH
- 56** HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE LIMITED / ROAD GLIDE LIMITED
- 64** ATAC KRYPTON 300
- 74** SEGWAY E250S

## REPORTAGEM

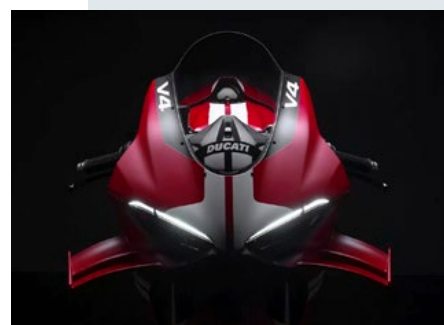
- 96** MOTORCLÁSSICO

## NOSTALGIA

- 100** ZÜNDAPP KS600

## CRÓNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: OCTANAS A MAIS, DINHEIRO A MENOS
- 34** ADELINA GRAÇA: GUERRAS SÃO MUROS
- 82** PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM AS BERMAS DA ESTRADA?
- 112** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 114** SUSANA ESTEVES: PORQUE É QUE ANDAR DE MOTO FAZ MELHOR AO CORPO DO QUE O GINÁSIO, A MEDITAÇÃO E OS COMPRIMIDOS





**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](http://bmw-motorrad.pt)



## Phelon & Moore Motors em Portugal

NASCIDA EM 1904, NO REINO UNIDO, ACABOU POR ENCERRAR AS PORTAS NA DÉCADA DE 60. AGORA RENASCIDA, CHEGA A PORTUGAL ATRAVÉS DO GRUPO CONCEIÇÃO MACHADO.

**A PHELON & MOORE MOTORS** nasceu no Reino Unido, em 1904, e acabou encerrando as suas portas na década de 60. Em 2022 a marca foi resgatada por um conjunto de investidores e chega agora a Portugal com os modelos Panther, Capetown e Panthette, representada pelo grupo Conceição Machado.

A Phelon & Moore Motors apresenta uma gama diversificada de motociclos de baixa e média cilindrada, de perfil cruiser (Panther), tourer (Capetown) e ainda a scooter de rodas altas Panthette. Em todas elas existem pelo menos duas declinações do mesmo modelo, com especificações próprias.

### GAMA CRUISER PANTHER (C E S)

A Panther C é a clássica cruiser.

Animada por um motor V-Twin de 573cc, debita 54 Cv às 8500 rpm e 48,5 Nm de binário à 6500 rpm, a

Panther C foi pensada para o conforto.

A ergonomia e o design andam de mãos dadas, com uma baixa altura ao solo, pneus tubeless de dimensões generosas, jantes em raios e um guiador elevado.

A Panther S é a interpretação contemporânea do estilo Panther.

Equipada com jantes em liga leve, pára-lamas curtos e guiador “Hollywood”, o conforto e a diversão estão garantidos em qualquer viagem.

Ambas as versões têm iluminação LED integral, monoamortecedor traseiro regulável, forquilha invertida regulável com 120mm de curso, painel TFT a cores com navegação, map mirroring e câmara traseira.

### GAMA TOURER CAPETOWN (S, X E X BY PINIFARINA)

A Capetown S é uma Tourer pensada para a poli-

valência entre as deslocações diárias e as grandes viagens. Está equipada com um motor bicilíndrico de 693cc que debita 74 Cv às 8500 rpm e um binário de 68 Nm às 6500 rpm.

Acabamentos de nível superior, excelente ergonomia e tecnologia de ponta são os grandes argumentos deste modelo, com destaque para o monobraço traseiro, TFT de 7 polegadas com espelhamento do smartphone e defletor de vento ajustável.

A Capetown X é a pura interpretação Adventure. Com jantes raiadas, o conforto é garantido pela excelente ergonomia e o espírito de aventura pelas características específicas destinadas a levar esta moto para fora do asfalto.

A Capetown X by Pinifarina é uma edição limitada de apenas 595 unidades.

Desenhada pela prestigiada casa italiana, contempla apêndices aerodinâmicos desenvolvidos em túnel de vento, um defletor de vento de dimensões superiores, protetores de mãos em carbono e alumínio e ainda grafismos exclusivos.

Destacam-se todas por ter Painel TFT a cores com navegação e espelhamento do smartphone, defletor de vento ajustável, monitorização da pressão dos pneus, iluminação full LED, punhos aquecidos, câmara frontal e suspensões ajustáveis.

## GAMA SCOOTER PANTHETTE (S E X)

A Panthette 125 S é uma scooter urbana de roda alta.

Equipada com motor de refrigeração por líquido com 12 Cv às 8500 rpm, contempla características que a fazem destacar da concorrência, como o TFT vertical a cores de 7 polegadas com espelhamento, compartimento debaixo do banco para 2 capacetes, sistema keyless e protetores de mãos.

A Panthette 125 X é a aventureira da família.

A suspensão com curso superior, os pneus montados em jantes mais resistentes e a forquilha invertida marcam o aspeto robusto deste modelo.

Ambas se caracterizam por terem um painel de instrumentos em TFT, de 5 polegadas, com função de espelhamento, defletor de vento ajustável, punhos aquecidos, protetores de mãos, compartimento para capacete debaixo do assento, sistema de controlo da pressão dos pneus e proteções de motor (Panthette X).

Não são ainda conhecidas informações relativas a disponibilidade e preços por parte da Conceição Machado Lda.

Mais informações sobre a marca estão disponíveis no respetivo site. //

Panther C



Panther S



Capetown S



Capetown X  
by Pinifarina



Panthette 125 X





## Grupo Multimoto torna-se o novo importador oficial da Triumph em Portugal

O MERCADO DAS DUAS RODAS EM PORTUGAL PREPARA-SE PARA UMA DAS MAIORES MUDANÇAS DE 2026: A TRIUMPH, HISTÓRICA MARCA BRITÂNICA DE MOTOCICLOS, PASSA A SER OFICIALMENTE IMPORTADA E DISTRIBUÍDA PELO GRUPO MULTIMOTO, REFORÇANDO O PESO DO GRUPO PORTUGUÊS NO PANORAMA IBÉRICO DA MOBILIDADE.

**FUNDADO** em 1989, o Grupo Multimoto nasceu da paixão de quatro irmãos pelas motos e cresceu até se tornar uma das empresas de referência na distribuição de veículos e acessórios em Portugal e Espanha.

Ao longo das últimas décadas, o grupo consolidou um portefólio robusto de marcas e expandiu operações:

Em 2005 tornou-se distribuidor oficial das marcas

Benelli e Keeway. Em 2010, o grupo deu entrada no mercado espanhol com a Multimoto Motor España. Em 2013 tornou-se distribuidor exclusivo da Kawasaki em Portugal e entre 2020 e 2024 expandiu a sua oferta com marcas como Segway Powersports, Kymco, CFMOTO, Bimota, Morbidelli, TM-Moto e Cyclone.

Em 2025 passou a representar a Benda em Portugal e as marcas TVS e Moto Morini em Espanha. Foi

também em 2025 que a Multimoto passou a integrar o Grupo Salvador Caetano, reforçando assim a sua capacidade logística e estratégica.

Destaca-se ainda o facto de desde 2013 a Multimoto ter vindo a ser repetidamente distinguida com o prémio PME Excelência.

Com a entrada no grupo Multimoto a Triumph Motorcycles, que disponibiliza uma das gamas mais completas do mercado com 27 modelos, prepara-se para um merecido reposicionamento estratégico no mercado nacional, assente em quatro pilares:

Expansão da rede de retalho, tanto em vendas como em pós-venda, oferta alargada de modelos e serviços, orientados para as necessidades do cliente, excelência no pós-venda, reforçando a experiência de propriedade, e uma nova estratégia de comunicação e marketing, focada na notoriedade e fidelização.

Com esta integração, o Grupo Multimoto reforça o seu estatuto como um dos maiores atores ibéricos do setor, enquanto a Triumph ganha novo impulso para crescer em Portugal.

Pode ficar a saber mais sobre a Triumph Motorcycles, no seu site oficial //



## Andes V4 Drystar®

O Andes V4 Drystar® é um ícone de gerações e um verdadeiro best-seller. Com forro térmico removível, ventilação direta e proteções CE Nucleon Flex Plus, garante conforto, mobilidade e segurança em todas as condições.

Já disponível em pontos de venda oficiais Alpinestars.





## The Fresh Rider - capacete impecável

A THE FRESH RIDER É UMA MARCA ESPECIALIZADA EM HIGIENIZAÇÃO DE CAPACETES, QUE ACABA DE ENTRAR NO MERCADO PORTUGUÊS COM UMA MÁQUINA AUTOMÁTICA DE UTILIZAÇÃO SIMPLES E PRÁTICA.

**DETENTORA** de uma tecnologia inovadora que promete revolucionar a forma como os amantes de motos cuidam do seu capacete, a The Fresh Rider disponibiliza uma máquina de higienização automática de funcionamento muito simples: basta o utilizador colocar o seu capacete no compartimento dedicado e iniciar o ciclo de limpeza. O sistema foi desenvolvido para atuar no interior do capacete, efectuando uma higienização profunda sem necessidade de desmontar os interiores ou recorrer a lavagens manuais.

Este equipamento da The Fresh Rider utiliza tecnologia avançada baseada em luz ultravioleta, ozono e vapor de água, de forma a realizar a higienização completa do interior dos capacetes, eliminando odores, gordura e flora bacteriana, com potencial para garantir a máxima eficácia ao nível da higienização. O ciclo é encerrado com secagem a ar quente.

Este equipamento foi desenhado para estar disponível em espaços comerciais. Uma unidade, composta

por duas cabines de limpeza independentes, permite a limpeza automatizada de dois capacetes em simultâneo, já se encontrando disponível na Motorway, um concessionário Honda localizado em Lisboa.

“O capacete é um elemento essencial de segurança, mas também de conforto. Muitos utilizadores não têm uma forma prática de o higienizar corretamente. É aqui que entra a The Fresh Rider, pois conseguimos oferecer um serviço inovador, pensado especificamente para quem anda de mota todos os dias.”, afirma Jory Aguet, empreendedor francês responsável pela introdução da marca em Portugal.

“Com cerca de 180 cm de altura e 59 cm de profundidade, esta máquina apresenta-se como uma solução industrial concebida especificamente para a limpeza e proteção de qualquer tipo de capacetes. Pode ser colocada em diversas áreas comerciais como lavandarias, concessionários e oficinas, agências de aluguer de motas, escolas de condução ou até mesmo circuitos e kartódromos”. //



# TIMELESS *Desire*

LEONCINO BOBBER 400

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

PRVP\* de 5.990,00€

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

Descobre-a num concessionário Benelli.



**INTERMOT**  
**#ITSALLRIDE**



## INTERMOT passa para fevereiro e é anual a partir de 2027

A PRINCIPAL FEIRA DE MOTOCICLISMO DA ALEMANHA VAI TER LUGAR EM FEVEREIRO A PARTIR DE 2027, NUM CALENDÁRIO ANUAL, ANUNCIARAM A INDÚSTRIA ALEMÃ DO SETOR E A ORGANIZAÇÃO DO EVENTO.

A **INTERMOT** vai realizar-se de 12 a 14 de fevereiro de 2027, abandonando definitivamente as datas de dezembro que vigoraram nos últimos anos. A decisão foi tomada conjuntamente pela IVM (Associação da Indústria Alemã de Motociclos) e pela Koelnmesse, empresa que gere o centro de exposições de Colónia.

A mudança marca uma nova tentativa de reposicionar o evento como "a principal feira do setor das duas rodas motorizadas na Alemanha", num contexto em que o calendário de exposições no país sofreu alterações significativas. A feira **MOTORRÄDER Dortmund** passou a realizar-se no início de março, enquanto a **IMOT**, em Munique, ocupa agora dois pavilhões da **Messe Munich** - o mesmo espaço onde a **INTERMOT** estreou em 1998.

Com a nova data, a **INTERMOT** deverá realizar-se uma semana antes da **IMOT**, procurando recuperar terreno num setor onde quer a exposição de Munique quer a de Dortmund têm ganho relevância, tanto em número de expositores como em visitantes.

"Mais do que um evento para o mundo das duas rodas, a **INTERMOT** é a principal plataforma nacional para a indústria alemã e internacional apresentar a sua oferta completa", afirmam os organizadores em comunicado. "Por esta razão, a feira passa agora a realizar-se significativamente mais cedo no ano, na sequência da decisão da assembleia geral extraordinária da **IVM** de 10 de fevereiro de 2026", acrescentam.

Mike Sommer, presidente da **BMW Motorrad Alemanha** e da **IVM**, sublinhou o caráter conjunto da decisão: "A Alemanha precisa de uma grande feira nacional de motociclismo. Os visitantes querem ver, sentir e cheirar todas as marcas de motos e scooters, bem como vestuário, acessórios, viagens e experiências, tudo ao vivo no mesmo evento. E, claro, divertir-se e fazer test rides. Estou convencido de que a **INTERMOT** pode voltar a ser a feira líder de todo o setor com esta mudança para o início da época e a expansão de dois para quatro pavilhões".

A presença garantida da BMW Motorrad assume particular relevância, depois de a marca ter anunciado em 2020/2021 que deixaria de apoiar diretamente a INTERMOT - decisão que acelerou a perda de confiança no evento iniciada após a edição de 2018.

Uwe Seitz, antigo editor-chefe da Motorrad Magazine e novo diretor-executivo da IVM desde setembro de 2025, refere que esta mudança responde a uma vontade partilhada. "Foi um forte voto a favor de uma grande feira central de motociclismo para todos os que partilham a paixão pelas duas rodas motorizadas; esse era o desejo comum do comité de direção e meu quando assumi funções. E fomos bem-sucedidos. Agora, todos podem esperar ver em Colónia, no início da época de 2027, tudo o que gira à volta do motociclismo. Isso não existia desta forma na Alemanha nos últimos anos, e a grande resposta dos fabricantes e fornecedores de acessórios mostra que a indústria percebeu a importância disto para o mercado alemão".

A IVM adianta já estar a trabalhar numa "experiência de duas rodas de cariz muito especial" para fevereiro de 2027. //



## PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!





## Longitude 009 muda-se para nova loja, no Parque das Nações

A LONGITUDE 009 ENCONTRA-SE OFICIALMENTE INSTALADA NA SUA NOVA SEDE, LOCALIZADA NA AVENIDA INFANTE DOM HENRIQUE, NO PARQUE DAS NAÇÕES, NUMA DAS ZONAS MAIS CENTRAIS E ESTRATÉGICAS DA CIDADE DE LISBOA.

**DEPOIS** de um período de transição, tal como já tínhamos anunciado, a operação da Longitude 009 está agora totalmente estabelecida no novo espaço, situado na Av. Avenida Infante Dom Henrique, 334, Armazém 9 - RC Espaço 1. Esta mudança marca uma evolução qualitativa no percurso da empresa que fica agora instalada no Parque das Nações.

Mais do que uma mudança física, a nova sede traz uma visão clara de crescimento estruturado. O espaço integra uma loja com uma abordagem ainda mais técnica e especializada, mantendo o ambiente acolhedor que caracteriza a marca.

A abundância de luz natural, a forte visibilidade exterior e a localização numa das principais avenidas

da cidade reforçam a identidade e a proximidade da Longitude 009 com a sua comunidade.

A nova infraestrutura oferece ainda estacionamento amplo e de fácil acesso, proximidade aos transportes públicos, bem como área exterior preparada para eventos, ativações de marca e encontros com clientes e parceiros. A Longitude representa marcas bem conhecidas, como por exemplo, Touratech, Klim, Scott, Nexx, Leatt, Rev'it, OC1, Garmin ou EMD.

Esta mudança acompanha o crescimento sustentado da Longitude 009 e reforça a sua posição na área do equipamento técnico premium e na organização de experiências no universo da aventura e turismo. //

# GSX-S1000GX

A CROSSOVER DESPORTIVA

## +OFERTA MALAS



**5**  
ANOS  
GARANTIA

SUZUKI

日本製

MADE IN JAPAN

# GSX-S1000GX

Campanha de oferta de conjunto de malas composto por: 2 malas laterais, tampas à cor da moto, suportes, adaptador para suportes e conjunto de fechos, na compra da tua nova Suzuki GSX-S1000 GX. Valor PVPR do kit de malas de 1.820,00€. Campanha válida até 30 de abril de 2026, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. A oferta do conjunto de malas não pode ser convertida em dinheiro ou outros descontos. A imagem apresentada contém acessórios opcionais, não considerados nesta campanha. Campanha disponível apenas para modelos M4 e M5.



**SUZUKI**  
By Your Side



/SuzukiPT



/suzukimotospt

[www.suzukimoto.pt](http://www.suzukimoto.pt)



## De Guerreiros a Motociclistas: a herança tecnológica dos capacetes Kabuto chega à rede Honda

COM RAÍZES QUE REMONTAM A 1982, A MARCA JAPONESA KABUTO TRAZ PARA PORTUGAL O LEGADO DOS ANTIGOS SAMURAI, FUNDINDO A TRADIÇÃO DO "HEADGEAR" CLÁSSICO COM A ENGENHARIA AEROESPACIAL MODERNA.

**MAIS** do que uma nova marca de acessórios, a chegada da Kabuto aos concessionários Honda em Portugal representa o desembarque de décadas de inovação pioneira. O nome, inspirado no icónico capacete utilizado pelos guerreiros samurais, serve de mote para uma filosofia que, desde 1982, coloca a segurança no topo das prioridades através de tecnologia de vanguarda.

A trajetória da Kabuto é marcada por estreias mundiais que hoje consideramos standard na indústria. Em 1992, a marca surpreendeu o mundo com o RS-1R, o primeiro capacete com ventilação superior. Mais tarde, em 2008, o modelo FF-5 introduziu a tecnologia de wake-stabiliser, uma inovação que revolucionou a forma como os capacetes lidam com a turbulência a altas velocidades.

A ligação à competição e à excelência mecânica consolidou-se em 2006, quando a marca alcançou a sua primeira vitória num palco mundial, vencendo as

míticas 8 Horas de Suzuka com a equipa FCC-Honda.

Atualmente, o desenvolvimento dos capacetes Kabuto vai muito além do design convencional. Através de uma parceria estratégica com a Universidade de Tóquio, a marca utiliza a Computational Fluid Dynamics (CFD) - Dinâmica de Fluidos Computacional - para simular o comportamento do ar ao milímetro.

Estes estudos são validados em túneis de vento próprios, onde cada curva da calota é testada para garantir:

- Aerodinâmica superior: Menor resistência ao vento, reduzindo a fadiga do pescoço em viagens longas;
- Estabilidade extrema: Eliminação de oscilações (buffeting) a velocidades de autoestrada;
- Gestão térmica: Fluxos de ar otimizados para manter o piloto fresco em condições de esforço.

A gama Kabuto oferece aos motociclistas portugueses a oportunidade de utilizar tecnologia que nasceu na pista e foi refinada nos laboratórios mais avançados do Japão desde 1982. //

# Montana XR1 125 evo

A mesma de sempre, mas melhor que nunca.



Tua por 3.699€\*

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

**Cores** ● Vermelho ● Azul ● Branco ○ Preto

 **macbor**  
SMART YOURSELF



VER VÍDEO XR1 125 EVO

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.

**MOTOMORINI®**

## Moto Morini: Puretech termina representação em Portugal após três anos

APÓS UM PERCURSO INICIADO EM JUNHO DE 2023, A PURETECH DEIXA DE REPRESENTAR A MARCA MOTO MORINI EM PORTUGAL A PARTIR DE 31 DE MAIO DE 2026. EM JUNHO, A IMPORTAÇÃO PASSA PARA A MULTIMOTO, QUE ASSEGURA A CONTINUIDADE DO SERVIÇO E DO PÓS-VENDA.

**FOI** um caminho exigente, marcado por vários desafios, sobretudo ao nível do timing de chegada dos modelos, que condicionaram o ritmo de crescimento da marca no mercado nacional e criaram desafios significativos na gestão de expectativas junto da rede de concessionários e de muitos clientes finais, que aguardaram durante largos períodos pela chegada de novos modelos.

Ainda assim, este percurso permitiu lançar as bases da marca em Portugal, trabalhar de perto com a rede e acompanhar muitos clientes que confiaram na Puretech desde o início. Um caminho feito com empenho, aprendizagem e dedicação diária.

Até ao final do contrato, a empresa continua to-

talmente focada em garantir que tudo decorre com normalidade, assegurando o apoio à rede, o acompanhamento dos clientes e a continuidade do serviço.

A partir de junho de 2026, a marca passa a ser representada em Portugal pela Multimoto, um importador com presença consolidada no setor. Fica assim assegurada a continuidade do serviço e do pós-venda, pelo que todos os proprietários de motos Moto Morini podem estar tranquilos quanto ao futuro.

Com a Moto Morini fecha-se um ciclo. Quem vive o espírito motard sabe bem que, quando termina uma aventura, começa logo a preparar-se a próxima, com a certeza de que muito em breve novas e excitantes aventuras vão chegar. //

# De lenda a mito.



## Descobre a nova Ducati Monster.

Design renovado, novo motor bicilíndrico e tecnologia de ponta.



**4** ANOS DE  
GARANTIA  
4 Ever Ducati

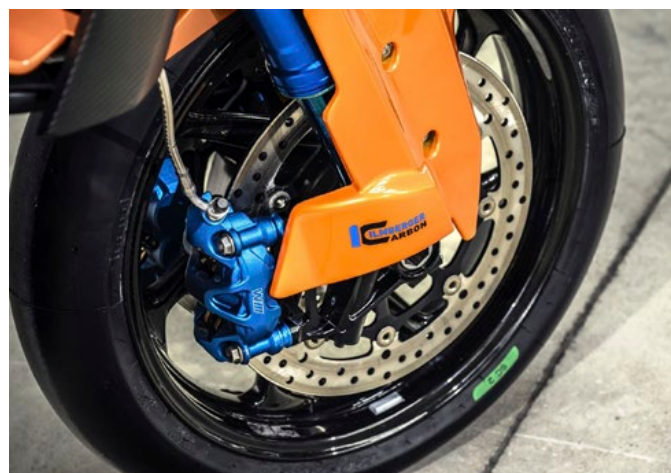
**120**  
1926 - 2026  
A CENTURY MADE OF SECONDS



# Um tributo **MERECIDO**

A BMW Motorrad criou a espetacular BMW R 1300 R Superhooligan para celebrar as vitórias em Daytona e no campeonato americano AMA. Uma moto verdadeiramente especial e um tributo no cinquentenário da original.

**N**a 84.<sup>a</sup> edição da famosa Daytona 200, uma das provas de motociclismo mais espetaculares do mundo e que decorreu entre os dias 5 e 7 de março no Daytona International Speedway, a BMW Motorrad apresentou a sua R 1300 R Superhooligan. A apresentação coincidiu com os 50 anos da vitória de Steve McLaughlin na primeira corrida de Superbike em Daytona, aos comandos de uma R 90 S.



No dia 6 de março de 1976 o piloto Steve McLaughlin levou a sua BMW Motorrad R 90 S à vitória na emblemática corrida em Daytona, um feito que foi depois sublinhado na primeira edição do campeonato americano AMA, pelo campeão americano Reg Pridmore, aos comandos também de uma outra R 90 S, os dois na equipa Butler & Smith.

Esta R 1300 R Superhooligan foi preparada por um pequeno conjunto de empregados da BMW Motorrad Custom Speed Shop e representa uma homenagem à R 90 S, mas com tecnologias atuais, incluindo o grande motor Boxer de 145 cv.

No grupo que criou esta Superhooligan estiveram Philipp Ludwig como diretor de projeto

dividindo a função com Katrin Torge, Andreas Martin foi o designer responsável da moto, Theresa Stukenbrock foi designer de cores e gráficos, que trabalharam em conjunto com Paul Summerer e Thomas Becker, responsáveis pela impressão de peças em 3D.

### PRINCIPAIS DESTAQUES

Neste tributo à vitória de McLaughlin em Daytona existem elementos pintados nas cores da R 90 S vencedora, incluindo os painéis laterais do >>





depósito de combustível e guarda-lamas frontal. O azul das pinças de travão oriundo de uma M 1000 RR é também usado para pintar o subquadro traseiro em alumínio e para realçar as bainhas da forquilha invertida Wilbers, totalmente ajustável.

A forquilha da R 1300 R Superhooligan que é 30 mm mais comprida que a de origem, permitindo uma superior inclinação em curva. Atrás está um amortecedor também da Wilbers, totalmente ajustável, com uma mola em azul para combinar com o resto dos elementos já referidos.

A R 1300 R Superhooligan, capaz de velocidades de ponta da ordem dos 275 km/h, tem várias peças em fibra de carbono fornecidas pelos especialistas da Ilmberger Carbon Parts, a Advik fornece as manetes, os poisa-pés maquinados em alumínio são do catálogo de acessórios da R 1300 R, enquanto o sistema de escape completo Akrapovic é fabricado numa combinação de titânio e fibra de carbono.

### UM POUCO DE HISTÓRIA

A AMA Superbike nasceu em 1976 como campeonato americano e esteve na génese do mundial das superbikes (WSBK) que visita Portugal

de 27 a 29 de março. O importador da marca de Munique nos Estados Unidos, Butler & Smith, percebeu a importância do campeonato como forma de promover a R 90. Udo Gietl foi contratado para liderar a equipa de mecânicos, enquanto a Todd Schuster foi confiada a missão de modificar o chassis da R 90 S.

A equipa Butler & Smith que participou no primeiro campeonato AMA Superbike era composta por três pilotos: Reg Pridmore, que era o responsável por um concessionário BMW Motorrad em Santa Barbara, Steve McLaughlin e ainda Gary Fisher e todos correram com BMW R 90 S.

Como já referimos, Steve McLaughlin venceu a corrida em Daytona a 6 de março de 1976, numa decisão em 'photo finish', batendo o seu companheiro de equipa Reg Pridmore, mesmo em cima da linha da meta.

O resultado da equipa poderia ter sido ainda mais impressionante, se a R 90 S de Gary Fisher não tivesse sofrido uma falha na caixa de velocidades, quando liderava, o que lhe roubou a hipótese de confirmar um pódio completo para a marca alemã. //



**100%**  
**ELÉTRICO**



# mytos

MOTORCYCLES



## Neo

**1 749€\***

~~1 999€~~

## Neo Plus

**1 999€\***

~~2 349€~~

[WWW.MYTOS.PT](http://WWW.MYTOS.PT)



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

**MOTOXP**ERT



# Criada PARA SER LIVRE

A nova DesertX é o resultado de intensos testes no terreno, onde cada experiência off-road se traduz numa evolução concreta. Controlo mais natural, maior espectro de utilização em todas as situações e uma atitude off-road mais pronunciada, sem abdicar do prazer e da precisão da condução em estrada.

**D**epois da primeira DesertX, lançada em 2021, esta é a evolução natural. Um modelo com naturais aptidões para o off-road, sem comprometer no asfalto, que é agora profundamente revisto e atualizado, incluindo ao nível mecânico, com o novo motor de 890 cc, sem distribuição desmodrómica e com abertura variável de válvulas (IVT), que já conhecemos, por exemplo, da Ducati Multistrada.

A moto é o fruto da colaboração entre o Centro Stile Ducati e a área de Investigação e Desenvolvimento e personifica o conceito em que "a forma segue a função". Cada escolha de design é orientada pela necessidade de garantir resistência, proteção e controlo nos terrenos mais exigentes, com uma estética contemporânea que comunica instantaneamente solidez, fiabilidade e uma autêntica atitude todo-o-terreno.

### PRINCIPAIS DESTAQUES

O V2 de 890 cm<sup>3</sup> é o bicilíndrico mais leve alguma vez produzido pela Ducati. Com 110 cv às 9.000 rpm, debita 70% do binário máximo logo às 3.000 rpm. Esta característica é essencial para a condução fora de estrada: ao primeiro toque no acelerador, o binário imediato ajuda a ultrapassar obstáculos, enquanto a suavidade a baixas rotações garante uma resposta fluida e controlável, tornando a condução agradável e natural, mesmo

em asfalto.

O novo design reforça a mudança para um carácter mais moderno e assumidamente off-road, onde a forma segue a função em cada detalhe. Cada elemento foi concebido para ser robusto e funcional, desde a nova posição do filtro de ar, que simplifica e agiliza a limpeza, até ao depósito com tampas substituíveis, concebido para tornar as reparações após uma colisão mais simples e economicamente sustentáveis.

O chassis da DesertX foi redesenhado para oferecer uma condução todo-o-terreno mais neutra, fácil e intuitiva. A estrutura monocoque em alumínio fundido, concebida especificamente para este modelo, serve de quadro e caixa de ar. Na traseira, o subquadro em aço mantém a estrutura tubular em treliça também em aço, integrando a articulação do amortecedor e simplificando as operações de manutenção.

A posição de condução modificada permite uma condução fora de estrada muito natural, com um guiador largo, uma moto estreita entre as pernas e uma sensação de leveza que aumenta o controlo. A nova configuração ergonómica, com os pedais recuados e o assento e o guiador deslocados para a frente, incentiva uma postura mais ativa, ideal para troços técnicos. O depósito de 18 litros, mais estreito, facilita a deslocação no assento e as proteções integradas protegem a moto, mesmo em quedas a baixa velocidade. >>





### MAIS INFORMAÇÕES

O painel informativo é agora horizontal, com barra para acessórios de série, libertando espaço na parte superior da carenagem para a instalação de ferramentas de navegação e garante uma melhor visibilidade da zona imediatamente à frente da moto. Assim, permite ao condutor identificar mais facilmente eventuais obstáculos

quando circula de pé. O painel é complementado por um novo ecrã TFT de 5", com 3 modos de visualização.

A DesertX vem com um pacote eletrónico de última geração baseado numa plataforma inercial de 6 eixos e concebido especificamente para utilização fora de estrada. Seis modos de condução disponíveis (Sport, Touring, Urban, Wet, Enduro e Rally) oferecem um nível de personalização elevados. Os controlos eletrónicos podem ser ajustados de acordo com diferentes níveis de condução ou desativados.

A nova suspensão dianteira Kayaba, de 46 mm, totalmente ajustável, foi concebida para se adaptar às necessidades de cada condutor e a todos os tipos de terreno. A compressão hidráulica e o amortecimento de retorno são agora ajustáveis em ambos os cartuchos, permitindo um ajuste mais preciso. A estrutura interna foi refinada para melhorar a derrapagem e a absorção de impactos, permitindo à DesertX interpretar melhor as irregularidades do terreno.



A suspensão traseira adota um novo sistema full floater, capaz de garantir um comportamento progressivo. Ao contrário das suspensões tradicionais, em que a força aumenta linearmente com a compressão, esta solução permite um maior apoio durante o funcionamento da suspensão, oferecendo uma resposta mais suave no início do curso e um apoio mais sustentado quando entram em ação forças elevadas, absorvendo melhor os impactos sem sacrificar o controlo.

A DesertX vem com jantes raiadas sem câmara, com 21" à frente e 18" atrás, a configuração ideal para o todo-o-terreno. Os pneus Pirelli Scorpion Rally STR, com medidas 90/90 21e 150/70 18, oferecem o equilíbrio perfeito para uma utilização geral, garantindo aderência, estabilidade e versatilidade em qualquer superfície. Graças à tripla homologação, o condutor pode também optar por soluções alternativas para enfatizar ainda mais o desempenho da moto tanto em estradas pavimentadas como em terrenos acidentados.

### **ACESSÓRIOS, DISPONIBILIDADE E PREÇO**

Lama, pó e condições adversas fazem parte da viagem. Robusta, confortável e configurável, a coleção de vestuário Ducati acompanha os movimentos do corpo para oferecer proteção e liberdade mesmo quando o terreno se torna difícil. O conjunto Explorer personifica esta filosofia e foi concebido para ser testado no terreno, não se deixando intimidar pela sujidade.

Como habitualmente, vai existir uma vasta gama de acessórios e pacotes que vão possibilitar configurar cada DesertX ao gosto do seu proprietário. O pacote Touring caracteriza-se pelas malas laterais, descanso central e punhos aquecidos e destina-se a um uso mais urbano. O pacote Desert Ready é para um uso mais radical e tem, por exemplo, guarda-lamas frontal mais elevado, assento rally, proteções várias e depósito de combustível auxiliar.

Informações relativas a preço e disponibilidade ainda não são conhecidas, pelo que sugere um contato junto da marca. //

# Supra SUMO

A Ducati Superleggera V4 Centenario nasce como a expressão máxima da engenharia de Borgo Panigale, um exercício radical de excelência tecnológica que transforma uma moto homologada para utilização em estrada, numa espécie de protótipo MotoGP, em edição de produção limitada.



**E**sta Superleggera leva ao extremo a filosofia da Ducati de que os limites existem apenas para serem ultrapassados. O seu quadro integralmente construído em fibra de carbono, tal como o braço oscilante, o subquadro e as jantes, replicam processos industriais usados em MotoGP e na Fórmula 1, com cada componente sujeito a inspeções rigorosas, de nível aeroespacial, como termografia ativa, ultrassons de matriz faseada e tomografia axial.

Tal contribui para um peso do conjunto de apenas 173 kg em configuração de estrada, que desce para 167 kg com a instalação do kit de competição.

A exclusividade técnica atinge um novo patamar com a estreia mundial de travões com discos em carbono-cerâmica homologados para estrada. Os discos Brembo, construídos em C/SiC reforçado com fibra de carbono, reduzem 450 gramas por disco face ao aço e diminuem a inércia em 40%, transformando a agilidade da moto e garantindo uma elevada consistência térmica mesmo sob utilização extrema. As novas pinças monobloco Brembo GP4-HY, com aletas de arrefecimento integradas e sistema antifricção, libertam totalmente o disco ao soltar a manete, eliminando fricção residual e refinando a entrada em curva.

A suspensão segue a mesma lógica de vanguarda com a forquilha pressurizada Öhlins NPX 25/30 Carbon, cujas bainhas são fabricadas em fibra de carbono unidirecional, em estreia numa moto de estrada, que oferecem uma poupança de peso até 10% face às convencionais utilizadas na Panigale,

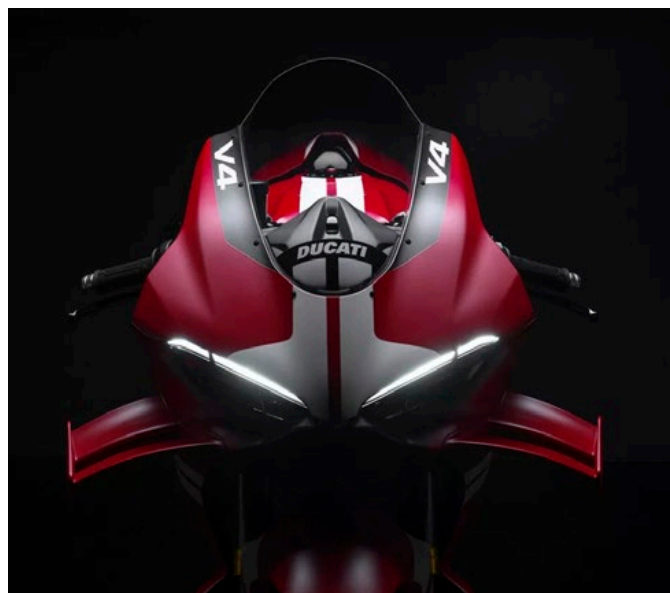
enquanto que o amortecedor traseiro TTX36 GP LW utiliza válvulas derivadas do MotoGP e uma mola de aço especial para maximizar a sensibilidade e a leveza.

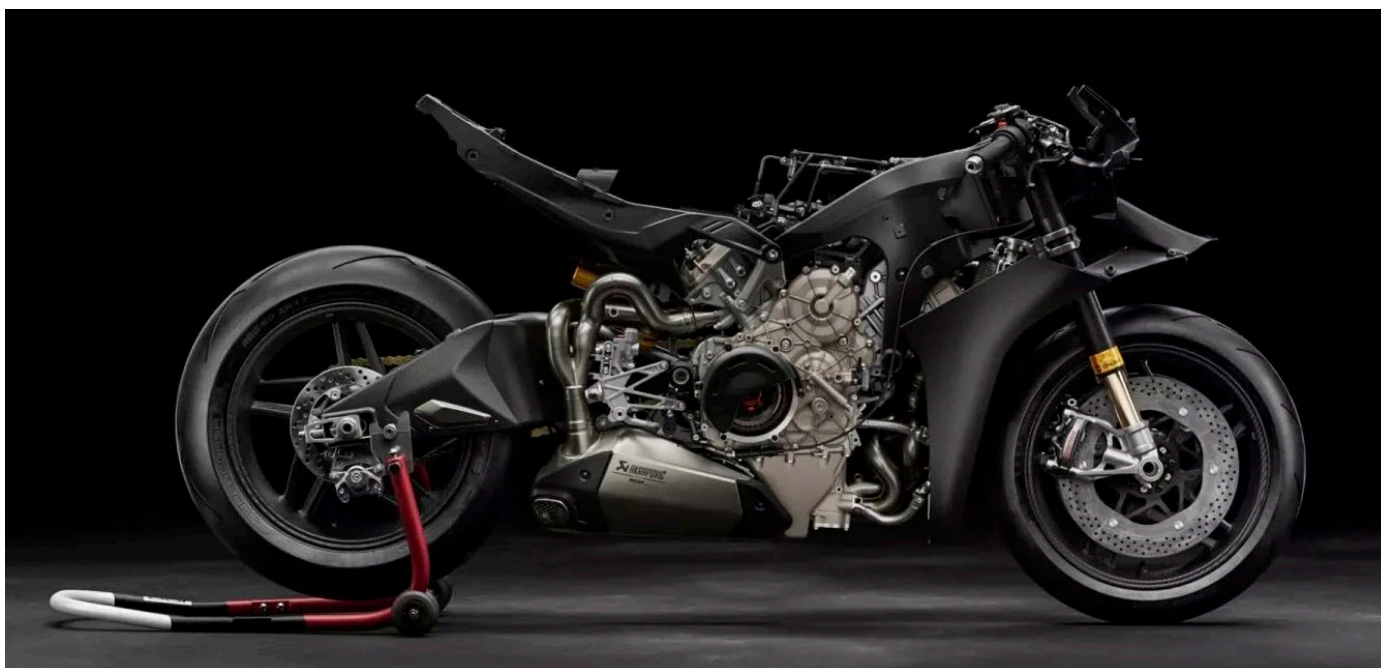
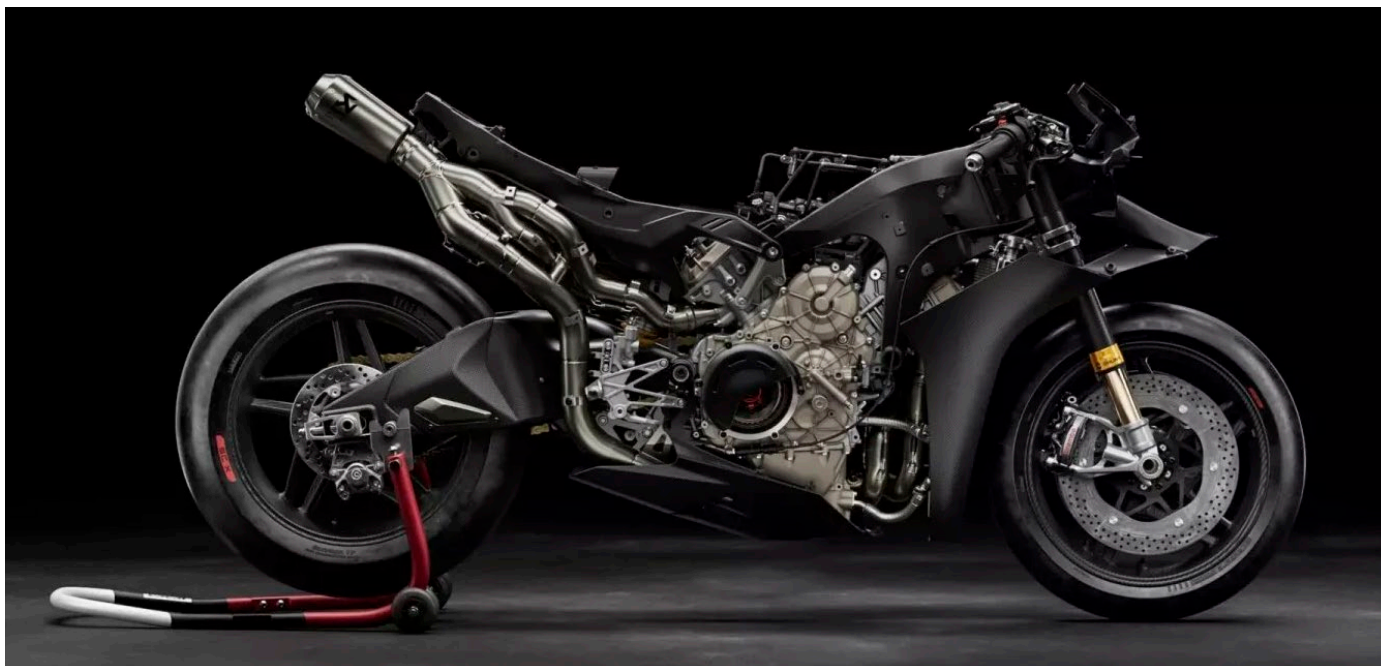
O motor Desmosedici Stradale R 1100, desenvolvido especificamente para este modelo, vê aumentada a cilindrada para 1.103 cc através de um curso de pistão mais longo, garantindo um maior binário sem sacrificar a aceleração. Entrega 228 cv de potência em configuração Euro 5+ e atinge uns inéditos 247 cv com o escape Akrapovič de competição e óleo Ducati Corse Performance.

Este motor é 3,6 kg mais leve do que o equivalente da Panigale V4, graças ao uso extensivo de titânio, pistões box-in-box de dois segmentos, cambota aligeirada com contrapesos em tungsténio e corpos de acelerador ovais de 56 mm. A caixa de velocidades Ducati Racing, com ponto morto abaixo da primeira e sistema Ducati Neutral Lock, elimina enganos críticos em reduções violentas, replicando soluções de competição.

A eletrónica, derivada da Panigale V4 R, introduz algoritmos mais precisos para controlo de tração, wheelie, slide e launch control. O novo Dynamic Engine Brake ajusta automaticamente o travão motor e utiliza também o travão traseiro para maximizar aderência e estabilidade na entrada de curva, replicando técnicas usadas pelos pilotos profissionais e tornando-as acessíveis a utilizadores menos experientes.

A carenagem, totalmente em fibra de carbono, integra asas e Corner Sidepods derivados da Panigale V4 R e do MotoGP, capazes de gerar efeito solo em inclinação para aumentar a aderência e >>





permitir velocidades em curva superiores.

Cada detalhe estrutural, desde o guarda-lamas às condutas de admissão, passando por tampas e proteções, tudo foi otimizado para reduzir peso e ao mesmo tempo maximizar rigidez. A decoração Rosso Centenario, com vermelho mate inspirado nas primeiras Ducati de competição, reforça a ligação entre herança e futuro, enquanto a versão Tricolore presta homenagem à icônica 750 F1 Endurance Racing.

A exclusividade assenta na sua produção limitada a apenas 500 unidades, mais 100 na evocativa versão Tricolore, e estende-se ao

processo de entrega: cada unidade chega numa caixa de madeira personalizada, acompanhada de certificado de autenticidade, kit de competição completo, carenagens dedicadas, tampas em alumínio maquinado, proteções em carbono e acessórios de pista.

Para 26 proprietários, a experiência culmina num dia em pista com instrutores Ducati, terminando com voltas na DesmosediciGP26, um privilégio reservado a um círculo restrito de colecionadores.

A Superleggera V4 Centenario não é apenas a Ducati mais extrema de sempre; é um compêndio tecnológico que redefine o conceito de moto de estrada. //

**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](http://lopeslopes.pt)



# APRESENTAÇÃO *YAMAHA TRICITY 300*



» [Galeria de fotos aqui](#)



## Segurança **AUMENTADA**

A Yamaha apresentou o modelo 2026 da Tricity 300, uma scooter de três rodas que aposta na segurança, conforto e tecnologia para o ambiente urbano.

**C**om o objetivo de atrair tanto os amantes das scooters como os dos automóveis, a Tricity 300 é agora a primeira Yamaha equipada com airbag para o condutor, proporcionando maior proteção em caso de colisão frontal.

O novo design apresenta linhas mais dinâmicas, com iluminação LED moderna e um cockpit premium, oferecendo uma experiência de condução intuitiva. Entre as principais inovações, destacam-se o novo painel TFT de 4,2 polegadas com conectividade para smartphones e navegação Garmin, além do sistema "cornering" ABS (com assistência em curva), ideal para maior segurança em situações de travagem de emergência.

A Tricity 300 estará disponível em duas versões: Tricity 300 Airbag e Tricity 300, nas cores Milky White, Zen Green e Power Grey. A scooter também apresenta um motor EURO5+ Blue Core de 292 cc, oferecendo melhor eficiência de combustível e desempenho.

Está prevista a sua chegada ao mercado no segundo trimestre de 2026. Para confirmação de disponibilidade e preço, contacte um concessionário Yamaha. //



#### **PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:**

- **Airbag para o condutor**
- **Sistema ABS com função em curva**
- **Motor EURO5+ Blue Core de 292 cc**
- **Painel TFT de 4,2 polegadas com conectividade para smartphones**
- **Navegação Garmin via smartphone**
- **Tecnologia Leaning Multi-Wheel (LMW) para estabilidade**
- **Jantes de 14 polegadas com pneus largos para maior aderência**
- **Ampla espaço de arrumação (45L)**
- **Sistema Standing Assist para manter a scooter na vertical quando parada**
- **Ignição sem chave (Smart Key) para maior conveniência**
- **Pré-instalação para acessórios de aquecimento (punhos e assento aquecidos)**





**Adelina Graça**

*Dúas rodas, duas asas*

## Guerras são muros

**E**nquanto vos escrevo este texto, o mundo continua igual; as guerras, que se espalham como doença, continuam a destruir vidas, economias e países. Nós vamos sofrendo os danos colaterais da loucura.

A guerra obriga-nos a refazer planos e, como se o mundo tivesse encolhido, vamos ficando cada vez mais limitados nas nossas opções. Talvez isso seja uma pequena consequência face ao drama humanitário, talvez até contenha em si uma pitada de egoísmo; por isso, não me posso queixar, apenas lamentar que – tal como diria Einstein – a estupidez humana, que parece de facto infinita, continua a limitar e a destruir a pouca Humanidade.

Face às circunstâncias, vou ter de alterar as geografias e é com esse objetivo que começo a preparar a próxima aventura de moto. Com a alegria de quem arruma o impermeável (que este ano se tornou objeto de desapareço, ou não tivesse sido um inverno de 'chuva sim, chuva sim'), finalmente o sol começa a mostrar alguma valentia; esperamos que por algum tempo.

Com a sensação inebriante de ir movendo o Google Earth como uma bola colorida, vou descobrindo as novas paragens deste ano, que em breve vos revelarei. Mas a modernidade não trouxe apenas guerras; trouxe ferramentas fantásticas, mais do que conduzir mísseis a IA permite colocar questões sobre as novas paragens para onde pretendemos ir: os trilhos, as culturas, os locais a visitar, as coordenadas e um sem-

-fim de informação. Isto permite desenhar as linhas do itinerário sem perder as maravilhas que antes se escondiam por entre um manancial de dados, cujo tratamento, no passado, se tratava de um trabalho hercúleo.

A construção de um itinerário, que outrora levava dias de preparação, agora está ao nível de um: 'Olha, prepara aí um itinerário por África...! Assim, cá vamos sonhando por entre um sem-número de questões que colocamos à Inteligência Artificial, na esperança de que a Inteligência Humana não se lembre de criar mais uma guerra.'

A IA é de facto uma ferramenta poderosa que permite criar a viagem de sonho, claro está, será sempre necessário confirmar os dados, verificar as fontes etc. Mas, experimentem colocar as questões certas. //



NOVA

# KLE 500SE



Recomendamos Lubrificantes **MOEVE**

Recomendamos Equipamentos **SCORPION EXO**



Recomendamos Equipamentos **SCORPION EXO**

## LIFE'S A RALLY. RIDE IT.

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





# O som DO TROVÃO

*KOVE 800X GT*

O Andar de Moto foi até Sevilha para a apresentação da novíssima Kove 800X GT, modelo que vem reforçar a oferta da marca no segmento trail.

Texto: Gustavo Branquinho Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"COM APENAS 173 KG A SECO E 195 KG EM ORDEM DE MARCHA, CONTA COM UM **DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL** COM CAPACIDADE PARA 23 LITROS"

**A** já nossa conhecida Kove 800X Pro, com uma vertente mais off road, vê agora nascer uma irmã com configuração mais estradista, ansiosa por percorrer estradas sinuosas e de montanha, como tive a possibilidade de constatar em primeira mão na sua apresentação internacional em Sevilha.

Com tantas ofertas no mercado, sobretudo no segmento Adventure, estava a faltar na gama da Kove um modelo mais polivalente e com uma utilização mais estradista.

Sendo assim a marca Chinesa lançou a 800X GT, cuja apresentação internacional ocorreu há poucos dias.

A unidade motriz, ou seja, o já conhecido bicilíndrico paralelo de 799 cc a 4 tempos, com 8 válvulas, dupla árvore de cames à cabeça (DOHC) e refrigeração por líquido, que debita 94,5 cv, é sem dúvida a joia da coroa do modelo. O seu trabalhar característico, aliado a um som viciante, mesmo reduzido pelo escape de origem, tornou-se, de imediato, uma sensação arrepiante, quase como se exalasse o poder de um trovão. Demonstra garra, pois entrega potência com uma disponibilidade imediata, sem desiludir perante a exigência do andamento que se pretenda.

Com cinco mapas de condução (SPORT, ECO, RAIN, OFF-ROAD, PERSONALIZÁVEL) graças ao novo acelerador ride-by-wire, fiquei rendido ao modo Sport que me pareceu a opção mais



799 CC  
94,5 CV  
8 499 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A KOVE INTRODUZIU DE SÉRIE, NESTE NOVO MODELO, UM **QUICKSHIFTER BIDIRECIONAL** QUE É INDISCUTIVELMENTE UMA MAIS VALIA"

equilibrada na resposta ao punho direito, apesar de, por vezes, sentir que este modo dava muito trabalho ao controlo de tração. Tal não retirou de forma alguma o gozo que o modelo proporcionou, desculpando até alguma precipitação na resposta do acelerador, um pequeno "glitch" eletrónico que se deveu sobretudo ao facto de as motos desta apresentação serem unidades pré produção e que nelas ainda vão ser efetuadas correções, antes de as novas unidades chegarem aos concessionários, já que nisso os fabricantes chineses ouvem as críticas e resolvem os problemas com enorme rapidez.

A Kove introduziu de série, neste novo modelo, um quickshifter bidirecional que é indiscutivelmente uma mais valia, pois transforma

a condução de forma impressionante, promovendo andamentos mais rápidos e bastante alegres graças ao cariz desportivo que proporciona.

No capítulo da eletrónica é de salientar igualmente o cruise control, bastante intuitivo na sua utilização. Além do controlo de tração e do ABS Bosch com função cornering, esta 800X GT possui ainda indicador da pressão de pneus.

A marca manteve a sua ligação à Kayaba, e montou uma forquilha invertida com jarras de 48 mm de diâmetro e curso de 210 mm, multi-regulável, e na traseira um monoamortecedor da mesma marca, com um curso de 210 mm, igualmente regulável.

Na prática foi possível sentir que, em piso de





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**novas**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)





"NO CAPÍTULO DA ELETRÔNICA É DE SALIENTAR IGUALMENTE O **CRUISE CONTROL**, BASTANTE INTUITIVO NA SUA UTILIZAÇÃO"



alcatrão de superfície algo irregular, a suspensão dianteira transmitia alguma vibração ao guidador e por sua vez aos pulsos, revelando uma regulação firme que, quando a estrada se apresentava como um tapete liso, mostrava um desempenho muito agradável, causando índices de confiança muito elevados, salvaguardando que podem ainda melhorar substancialmente quando ajustadas corretamente ao peso do seu utilizador.



Ainda existe de série um amortecedor de direção que ajuda a manter a compostura do conjunto quando a frente começa a tentar descolar do piso, sob aceleração.

O comportamento desta Kove, em estrada, tornou-se mais agradável pela nova medida das suas jantes raiadas tubeless, que passaram a ser de 19" na frente, montando um pneu 110/80 e de 17" na traseira, montando um pneu 150/70, recaindo a escolha de fábrica por borrachas CST Ride Ambro A3, para uma utilização 80/20, e que durante o percurso de 230 quilómetros que tive a oportunidade de fazer, mostraram-se bastante competentes, com uma boa aderência, ficando apenas por comprovar como se comportarão após alguma quilometragem. No entanto, face ao constatado, tiveram nota positiva.



A travagem foi colocada à prova de forma exigente no trajeto efetuado nos arredores de Sevilha, não deixando dúvidas quanto ao desempenho do material da marca Taisko que equipa a Kove 800X GT. Duas pinças de instalação radial de dois pistões, sobre discos tipo Wave de 310 mm de diâmetro na frente, e uma pinça de pistão simples sobre um disco tipo wave de 240 mm na traseira. >>>



## TESTE KOVE 800X GT

A exigência face ao andamento e trajeto sinuoso, com relevo bastante acentuado, não causou fadiga ou falta de efetividade na mordida inicial, garantindo índices de confiança muito elevados.

Quanto à instrumentação, a Kove optou por um ecrã TFT vertical de 7", e conectividade opcional através da aplicação Thinkerride. Também oferece tomadas USB e USB-C, e iluminação integral em LED, com modo manual e automático.

Este novo modelo apresenta ainda, de série, crash bars, proteção de cárter em alumínio, punhos e assentos aquecidos, bem como proteções de punhos que proporcionam um conforto acrescido ao condutor.

Apesar da Kove 800X GT não possuir um ecrã pára-brisas de grandes dimensões, a sua efetividade não ficou comprometida, garantindo uma boa deflexão do ar, podendo alguns motociclistas preferir um de maiores dimensões, sobretudo quem, com altura acima da média, pretender efetuar tiradas mais longas.

Falando em altura, o modelo surpreendeu pela distância do assento ao solo, proporcionando um fácil acesso a quem muitas vezes teme modelos

desta tipologia pela sua elevação, e que se vai sentir de forma confortável, bem encaixado na posição de condução.

Com um peso de apenas 173 kg a seco e 195 kg em ordem de marcha, conta com um depósito de combustível com capacidade para 23 litros, o que garante uma boa autonomia.

O preço de venda ao público em Portugal será de 8.499€, estando prevista uma campanha para a compra das três malas em alumínio da Marca Loobo, por um preço de apenas 500€, e que é válida até ao final do mês de Maio.

Em jeito de resumo, o modelo agora apresentado pauta-se por um conjunto de soluções técnicas bem adaptadas ao tipo de utilização. A qualidade de construção é praticamente irrepreensível e o motor está, sem dúvida, no centro da atenção, com uma entrega de potência avassaladora e uma nota de escape que soa como um trovão que ecoa de forma intimidante estrada fora. A boa ciclística e a qualidade da suspensão permitem colocar a potência no solo, com confiança e entusiasmo, sendo de salientar a excelente relação qualidade/preço do conjunto. //



# FLY

RACING



FORMULA S

FORMULA CC

FORMULA CP

KINETIC



**NOVA** COLEÇÃO 2026

DESCOBRIR-O JÁ EM [myBihrr.com](https://myBihrr.com)



» [Galeria de fotos aqui](#)

# A toque DE CAIXA



» [Galeria de fotos aqui](#)

## HONDA TRANSALP E HORNET 750 E-CLUTCH

# Percorremos as reviradas estradas do interior do Sotavento Algarvio com as versões 2026 das Honda Transalp e Hornet 750, agora equipadas com a mais recente versão do Honda E-Clutch: o sistema de embraiagem controlada eletronicamente, aplicado à convencional caixa de velocidades manual

**Texto:** Henrique Saraiva **Fotos:** Honda

**A** expressão popular “A Toque de Caixa” tem origem remota no meio militar e significa hoje que algo deve ser feito com urgência, rapidez, ou de imediato. Noutros tempos, quando não existiam os meios de comunicação à distância como os conhecemos, as manobras militares, principalmente no campo de batalha, implicavam que as decisões e as iniciativas dos comandantes tinham que ser executadas prontamente e como tal, comunicadas de forma clara e precisa a todos os combatentes espalhados por uma vasta área. Isso era feito através de “toques” cujo significado era por todos conhecido e eram utilizados instrumentos cuja “voz” fosse audível: por corneta nalguns casos, ou por tambores... as caixas, noutros. Daí a origem do “a toque de caixa”!

Se a “caixa” que agora nos interessa é a caixa de velocidades, facilmente percebemos que o “toque” que se pretende imediato, eficaz e tão rápido quanto a tecnologia permite, é no pedal, para engrenar uma nova mudança. E esse é o papel que o E-Clutch otimiza de forma significativa.

### FOMOS À APRESENTAÇÃO INTERNACIONAL

A Honda reuniu a imprensa internacional no Algarve para nos apresentar as novas versões (YM26) das já bem conhecidas TRANSALP e HORNET 750.

Em boa verdade, também o sistema E-Clutch não

é novidade. A Honda já equipa no nosso mercado as CB650R e CBR650R e em breve também chegarão as versões E-Clutch das 500cc. Todavia... aqui há algo diferente!

A sessão técnica, que antecedeu a experiência de condução destas motos, serviu para nos explicar detalhadamente o funcionamento do sistema e a sua integração nestes modelos, incidindo sobretudo no motor bicilíndrico de 755cc da Transalp, que inclui a adoção do acelerador eletrónico TBW (Throttle by Wire).

De assinalar, como é habitual na marca, a presença dos engenheiros japoneses responsáveis pelo desenvolvimento das motos e dos sistemas que as integram, sempre disponíveis para prestarem os esclarecimentos mais pormenorizados, pois também nos acompanharam durante os testes em estrada, o que ainda lhes permite a recolha das opiniões dos diversos jornalistas.

Pode ler aqui a entrevista com Junya Ono, um engenheiro de referência e o Large Project Leader (LPL) da Honda Motor Co., Ltd., amplamente reconhecido por liderar o desenvolvimento do inovador sistema Honda E-Clutch.

### AFINAL, O QUE É O HONDA E-CLUTCH?

Simple! É uma embraiagem controlada eletronicamente acoplada a uma convencional caixa manual de 6 velocidades.

Ou seja, automatiza o processo de atuação sobre





a embraiagem (que salvo raras exceções, não acrescenta valor à experiência de condução... mas até isso está previsto!) e mantém bem vivo o prazer, a alma e o controlo de uma transmissão manual. Continuamos a usar o pedal de mudanças mas dispensamos a utilização da manete de embraiagem (que continua funcional).

### VAMOS AOS PORMENORES

Este sistema integra 2 pequenos motores elétricos ligados à embraiagem e possui uma central eletrónica (ECU - Electronic Control Unit), cujos sensores leem, as rotações do motor, a posição do acelerador, a velocidade da moto, a mudança engrenada e a pressão exercida sobre o pedal de mudanças.

É em função destes parâmetros que a ECU decide quando e como operar a embraiagem.

Quando o motociclista atua sobre o pedal, o sistema deteta a intenção de mudar de relação e desengata

automaticamente a embraiagem, ajusta a injeção de combustível e a ignição, engrena a nova mudança e volta a engatar de novo a embraiagem.

Complexo? Talvez... mas apenas para o sistema. Porque para o condutor basta exercer uma pequena pressão sobre o pedal no sentido em que quer engrenar a nova mudança. Tudo acontece em milissegundos... poucos milissegundos.

E atenção! As passagens de caixas são efetuadas a qualquer RPM, parada ou “a abrir”, seja “para cima” ou “para baixo”. Entram sempre!

É importante referir, por ser diferenciador face aos outros modelos da marca e por otimizar o funcionamento do E-Clutch, a ligação deste ao acelerador electrónico TBW que permite a integração com os modos de condução disponíveis em cada uma das motos, o que potencia a utilização destes.

O TBW efetua o ajuste automático da aceleração nas reduções, para sincronizar as rotações com a relação

de caixa seguinte, controla com precisão a entrega de potência de acordo com a abertura do acelerador e ajusta as configurações da embraiagem automática na interação com o controlo de tração (HSTC).

Se for para uma mudança superior, e eventualmente a roda traseira estiver a patinar, o sistema desengata totalmente a embraiagem para permitir que a mudança ocorra. Se a roda traseira perder o contacto com o solo tal é detetado instantaneamente, através do cálculo da diferença de velocidade da roda traseira e da roda dianteira, pelo que a embraiagem atua para corrigir.

O sistema prevê a regulação da pressão a exercer no pedal de mudanças: hard, medium ou soft, para melhor

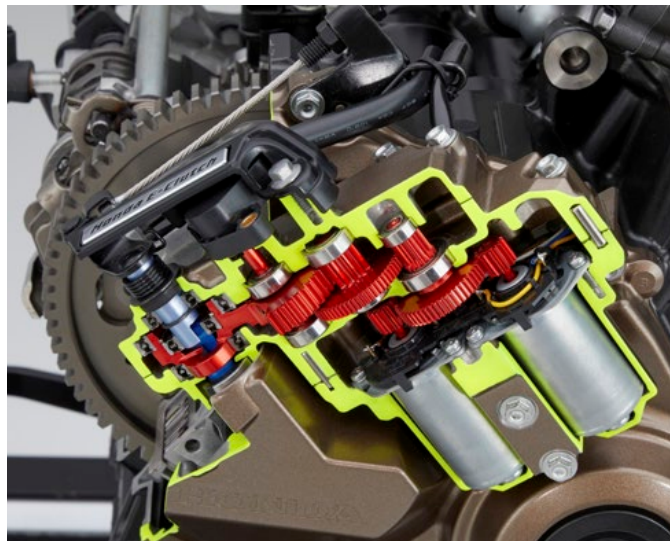
se adaptar ao estilo de condução de cada um.

Outra característica do sistema Honda E-Clutch é que não necessitamos de embraiagem para arrancar ou parar: o motor nunca vai abaixo...porque o sistema desembraia automaticamente. O conforto e um acréscimo de segurança em circulação urbana estão assim assegurados.

Todavia, a Honda não esqueceu os "puristas". Aqueles para quem a utilização da manete de embraiagem é parte integrante da sua forma de conduzir: o sistema E-Clutch não só pode ser desativado, como também permite a utilização casuística da manete de embraiagem, desligando-a no momento e reativando-se o sistema automaticamente logo de seguida (após »

*"O SISTEMA E-CLUTCH NÃO SÓ PODE SER DESATIVADO, COMO TAMBÉM PERMITE A UTILIZAÇÃO CASUÍSTICA DA MANETE DE EMBRAIAGEM"*





*"AS PASSAGENS DE CAIXAS SÃO EFETUADAS A QUALQUER RPM, PARADA OU "A ABRIR", SEJA "PARA CIMA" OU "PARA BAIXO". ENTRAM SEMPRE!"*

5 segundos a baixas RPM ou apenas após 1 segundo a RPM altas).

O sistema E-Clutch está localizado no lado direito do motor. Fica um pouco destacado, mas a sua posição não interfere com a ergonomia do condutor e como todo o conjunto está pintado de preto, também sob o ponto de vista estético não colide com as linhas da moto.

### **E-CLUTCH VS QUICK-SHIFTER**

Mas então, o E-Clutch não é um quick-shifter?

É! Mas é muito mais, porque está disponível em todas as rotações (de 0 até ao limitador), é utilizável tanto com o acelerador aberto ou fechado, a engrenagem das mudanças é mais suave e principalmente, muito mais rápida. E não sentimos o impacto da mudança de relação de caixa qualquer que seja a rotação ou velocidade.

É muito mais eficaz e muito mais eficiente. O intervalo de tempo que vai desde que o cérebro do condutor envia o sinal nervoso ao pé esquerdo, e este atua levemente sobre o pedal para engrenar a mudança desejada, está reduzido ao mínimo.

### **COMO FOI A EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO?**

Para avaliarmos o trabalho realizado pela engenharia da Honda, nada como percorrer

as sinuosas estradas do parque de diversões motociclístico que é a Serra do Caldeirão.

Pela manhã experimentámos a Transalp num percurso estradista e com uma incursão de alguns quilómetros fora de estrada, adequado ao perfil de utilização típico deste modelo: a viagem.

À tarde, foi o regresso à base com a Hornet. Desfrutámos da sua agilidade por estradas onde as retas são fenómenos quase desconhecidos... ou seja, no seu habitat natural!

### **NA HONDA TRANSALP 750 E-CLUTCH**

Se a grande novidade deste modelo para 2026 é a adoção do E-Clutch, merece também destaque a melhoria realizada ao nível das suspensões. Para lá de outras pequenas alterações.

Vou focar-me nestes aspectos, pois há cerca de um ano, a Andar de Moto publicou um contacto com esta moto e cumpre salientar que subscrevo na íntegra o que então foi dito.

A fazer jus ao título de então, "Elevado Potencial" contento-me em acrescentar a palavra "Confirmado"! Vamos, por isso, ao que difere!


O E-Clutch já foi sobejamente explicado atrás e é a melhoria mais relevante. Caracteriza o modelo de tal forma que a Honda apenas colocará à venda no mercado ibérico a Transalp equipada com este sistema. »



**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

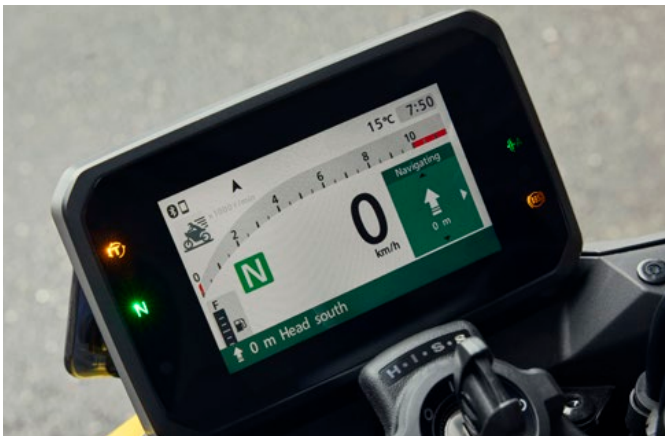
**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

[www.merlinbikegear.com](http://www.merlinbikegear.com)

 [merlin\\_portugal](https://www.instagram.com/merlin_portugal)

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

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)



Em andamento mostra de imediato a sua competência. O engrenar da primeira é suave, o arranque é progressivo em resposta ao rodar do acelerador e as passagens de caixa são eficazes, suaves e rapidíssimas, independente da forma mais ou menos agressiva que o condutor pretenda. É outro nível!

A integração com o TBW e os seus modos de condução é excelente e assegura-nos sempre a performance que queremos sem nunca mostrar qualquer tipo de comportamento inesperado ou suscetível de afetar a condução. E em estradas sinuosas permite que desfrutemos, pois em baixos e médios regimes temos sempre potência e tração disponíveis.

Esta versão 2026 vê as suas suspensões melhoradas otimizando o que já era um bom desempenho: quer a forquilha, quer o amortecedor traseiro, contam com regulação do amortecimento em compressão e extensão.

Ou seja, com a possibilidade de o condutor adaptar a suspensão da Transalp ao seu gosto, e a utilização do modo de condução adequado - que tanto pode ser o pré-definido "Gravel" como a configuração personalizada de um dos modos "User" - a polivalência da utilização da Transalp está garantida, com o destaque para as capacidades em fora de estrada.

### NA HONDA HORNET 750 E-CLUTCH

Se há uma expressão para definir esta Hornet com E-Clutch é: "diversão, diversão e cada vez mais diversão!"

Há cerca de 3 anos, o Andar de Moto publicou o teste a esta moto cujo título era "Ferroada na Tradição". Lá foi afirmado pelo autor da prosa que "A nova Hornet pôs-me um sorriso nos lábios desde os primeiros metros". Eu assino por baixo!

Também neste caso, a Honda evoluiu a versão anterior (a que então foi testada e que em 2025 já tinha tido uma atualização) com a inclusão do E-Clutch: novo farol duplo, configurações de suspensão revistas e novo painel TFT de 5". Ou seja, o que já era considerado bom, foi melhorado e agora otimizado.

Se existe tipologia de moto em que a capacidade de efetuar passagens de caixa de forma eficaz e rapidíssima, são as do segmento em que a Hornet 750 E-Clutch se insere: as street-fighters. Pessoalmente não aprecio esta designação...até porque considero que onde estas motos melhor expressam o seu potencial não é em ambiente urbano, mas sim numa estrada de montanha tão revirada e sinuosa quanto >>>

755 CC  
91 CV  
PREÇO A DEFINIR

» [Mais dados técnicos aqui](#)





conseguimos encontrar.

E foi precisamente esse o terreno que pisámos.

A adoção do E-Clutch, com a vantagem do “disparo” no arranque e de nas paragens não ser necessário tocar na embraiagem, favorecendo ainda a rapidez com que se consegue subir na rotaçã, torna a Hornet 750 E-Clutch ainda mais ágil, veloz e entusiasmante. A integração é perfeita.

Aqui convém realçar algo que também já foi mencionado anteriormente na Transalp. Este motor (obviamente adaptado à tipologia da Hornet) exprime-se em todo o seu potencial nas baixas e principalmente nas médias rotações e entrega o binário de forma imediata, o que a torna muito ágil em saídas de curva e também nas ultrapassagens urbanas.

A Hornet 750 será vendida na Península Ibérica apenas na versão E-Clutch, mas como já referimos existe a possibilidade de fazer bypass à embraiagem electrónica, pelo que o seu proprietário pode conduzir a sua moto da forma que melhor lhe convier em cada momento. A inclusão do sistema E-Clutch acrescenta apenas 4 kg ao peso total da máquina.

A outra novidade é a inclusão de uma carenagem inferior totalmente nova que realça o estilo agressivo da moto, integrando-se com o depósito e a carenagem frontal, melhorando a estética e a aerodinâmica.

A Serra do Caldeirão é um autêntico festim motociclístico. E as marcas, particularmente a Honda, escolhem-na amiúde para as apresentações e testes das suas novidades. Foi o caso agora. E não poderia ter sido melhor escolhida para esta ocasião.

Conduzir a Hornet nas curvas encadeadas destas estradas é um deleite para os sentidos e quando cheguei ao destino, o sorriso era certamente de orelha a orelha! Que grande ferroada (não na tradição, mas sim na adrenalina!).

### EM RESUMO

Se estes dois modelos - a Transalp e a Hornet 750 - já eram muito competitivos nos segmentos respetivos, com a qualidade e características que são a imagem de marca da Honda, agora com estas novidades - o E-Clutch em ambas e as novas suspensões na trail - a proposta de valor da marca nipónica está verdadeiramente reforçada.

Ambos os modelos chegarão ao mercado no mês de maio e os preços ainda não são conhecidos (mas não se esperam aumentos substanciais face aos atualmente praticados).

Andámos a toque de caixa! Mas valeu a pena! //

755 CC  
91,8 CV  
PREÇO A DEFINIR

» Mais dados técnicos aqui





# Máximo LUXO



## H-D STREET GLIDE LIMITED / ROAD GLIDE LIMITED

Recentemente tive a oportunidade de, a convite da Harley-Davidson Europa, ir a Málaga testar as novas Grand American Touring, mais concretamente a Street e a Road Glide equipadas com o novo Grand Tour-Pak.

**Texto:** Rogério Carmo **Fotos:** Marca

**C**ompanheiras de já muitos quilómetros, as grandes turísticas de Milwaukee não deixam de me surpreender de cada vez que me sento aos seus comandos. Num segmento em que o luxo e o conforto são tão importantes quanto a presença em estrada, a Harley-Davidson reforçou para 2026 a sua linha Grand American Touring com duas propostas que partilham a mesma base mecânica e eletrónica, mas que encerram personalidades muito distintas: a Road Glide Limited e a Street Glide Limited, motos que se distinguem de forma clara na aerodinâmica, comportamento dinâmico e ergonomia.

As versões Limited aqui apresentadas são caracterizadas pelo nível de accessorização superior, que as coloca no topo da cadeia das grandes viajantes.

Ambas são agora movidas pelo poderoso motor Milwaukee-Eight VVT 117, um V-Twin de 1.923cc (117ci ou polegadas cúbicas) com abertura de válvulas variável (VVT), que entrega 106cv de potência e 177Nm de binário, garantindo disponibilidade mais do que suficiente para longas viagens, mesmo com carga total e dois ocupantes.

Com o sistema VVT a entrega de potência a baixa velocidade foi substancialmente melhorada, permitindo uma melhor recuperação a baixa rotação, com as vibrações do motor a serem substancialmente reduzidas.

Em comparação com os modelos Limited de 2024, o bicilíndrico VVT 117 ganha 7% de binário >>





e 14% de potência. O sistema de refrigeração das cabeças dos cilindros também foi redesenhado sendo agora mais eficiente a baixa velocidade, sobretudo nos dias mais quentes, melhorando o conforto dos ocupantes graças a uma melhor exaustão do calor irradiado pelo motor.

Um novo alternador consegue gerar um maior pico de energia, o que permite ao proprietário instalar mais equipamento em qualquer destas duas motos da gama Limited.

Nestes novos modelos notei imediatamente que os assentos do condutor e do passageiro foram redesenhados, oferecendo agora um maior apoio e posicionando o condutor no local certo para segurar o guidão, permitindo uma posição de condução mais natural.

Uma boa surpresa foram os novos amortecedores traseiros Showa, com tecnologia de emulsão e função separada, que apresentam novas

afinações e até um regulador de pré-carga remoto mais acessível, sem necessidade de remover nenhuma mala lateral para ser acedido. Mas o que surpreendeu foi o acréscimo de conforto pela melhor absorção das irregularidades da estrada!

Ambos os modelos são agora mais leves, com a marca a anunciar uma redução de peso de 5,9kg na Road Glide e 10,9kg na Street Glide Limited, em comparação com a Ultra Limited de 2024.

Mas é na forma como cada uma destas motos gere o vento, o peso e a ergonomia, que se definem as diferenças que realmente contam na estrada.

A Road Glide Limited distingue-se pela sua imponente carenagem frontal “Sharknose”, fixa ao quadro, uma solução que lhe confere maior estabilidade a alta velocidade, reduzindo a influência da pressão aerodinâmica e da turbulência na direção, sobretudo em autoestrada, onde a moto parece assentar no asfalto com a

serenidade de um automóvel gran turismo, mas sobre duas rodas. A direção mantém-se mais neutra e menos sensível a ventos laterais e ao peso da carenagem, o que contribui para uma condução mais relaxada em longas etapas.

Essa mesma carenagem, porém, a par com um guidador mais largo, tornam a Road Glide mais volumosa e larga, transmitindo uma sensação de porte superior que se nota tanto visualmente como nas manobras a baixa velocidade. A proteção aerodinâmica é excepcional, envolvendo condutor e passageiro num casulo de ar estável, ideal para longas etapas, sobretudo com meteorologia desfavorável.

Já a Street Glide Limited, com a típica carenagem "Batwing" montada na forquilha, apresenta uma frente mais leve e direta, o que a torna mais manobrável e ágil, sobretudo em curvas apertadas ou nas estradas sinuosas tão comuns na Europa.

Aos seus comandos parece mais compacta e oferece maior agilidade e uma resposta mais rápida em curvas apertadas ou em ambientes urbanos, e a direção é mais comunicativa, embora mais sensível ao vento lateral e a velocidades elevadas em que a carga aerodinâmica se transforma em peso no guidador.

A diferença entre ambas é substancial, sendo perfeitamente perceptível. Depois de se conduzir >>

*"A STREET GLIDE LIMITED, COM A TÍPICA CARENAGEM  
"BATWING" MONTADA NA FORQUILHA, APRESENTA  
UMA FRENTE MAIS LEVE E DIRETA"*





a Road Glide, a Street Glide parece uma moto mais pequena, revelando-se imediatamente mais manobrável, apesar de partilhar praticamente as mesmas dimensões e peso da Road Glide. Em andamento, a Street transmite uma sensação mais viva e comunicativa, ainda que mantendo o mesmo nível de conforto e proteção aerodinâmica, também ela acima da média.

Em ambas o luxo é evidente nos detalhes: os assentos aquecidos, o novo Grand Tour-Pak (a top Case) com iluminação integrada, a qualidade dos materiais e o sistema de infotainment Skyline OS, apresentado num ecrã TFT de 12,3 polegadas, um dos maiores do segmento. O áudio premium,

*" A ROAD GLIDE LIMITED DISTINGUE-SE PELA SUA IMPONENTE CARENAGEM FRONTAL "SHARKNOSE", FIXA AO QUADRO, UMA SOLUÇÃO QUE LHE CONFERE MAIOR ESTABILIDADE A ALTA VELOCIDADE"*

com quatro colunas e 200 watts de potência total, transforma a viagem numa experiência sensorial, enquanto a conectividade, incluindo Apple CarPlay, navegação integrada e Bluetooth, coloca estas Harley no patamar tecnológico das melhores touring do mercado. A capacidade de carga, idêntica nas duas, é generosa: o conjunto de malas e top case oferece uma capacidade total de 143 litros, um volume suficiente para viagens prolongadas sem compromissos. E ainda permite amarrar mais alguns itens leves na grelha instalada da tampa da Top Case.

Com uma proteção aerodinâmica exemplar e um conforto quase automóvel, tanto a Road Glide Limited como a Street Glide Limited revelam a sua vocação natural: a estrada aberta. São



1923 CC  
106 CV  
36 700 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





motos feitas sobretudo para cruzar continentes e menos para serpenteiar estradas estreitas e retorcidas, onde o seu peso e dimensões se fazem notar sobremaneira. Ainda assim, cumprem com dignidade, desde que o condutor ajuste o ritmo e aceite que estas Harley são, acima de tudo, máquinas de viajar para longe, com estilo, presença, conforto e uma qualidade de construção que continua a ser referência no segmento. Aos seus comandos as longas tiradas parecem mais curtas e o cansaço demora a chegar. Apesar do grande volume, em estrada aberta o peso e as dimensões praticamente desaparecem e a condução é muito intuitiva e fácil, graças à travagem combinada que permite controlar o andamento com apenas o pedal do travão, sendo necessário recorrer à manete apenas em situações de maior urgência. Em contrapartida, manobrar

**" OS ASSENTOS DO CONDUTOR E DO PASSAGEIRO FORAM REDESENHADOS, OFERECENDO AGORA UM MAIOR APOIO "**

é difícil, pelo que a experiência e a antecipação são fundamentais para se evitarem sessões de musculação. É que, apesar de toda a tecnologia, a Harley-Davidson ainda não dotou estas máquinas com marcha-atrás, e mover à mão os mais de 400 quilos de peso, sem qualquer bagagem, não é tarefa fácil.

Ambos os modelos já estão disponíveis em Portugal nos concessionários da marca, com preços a partir de 39.150,00 €, e em diversas opções cromáticas, incluindo motores com acabamento em cromado ou negro. Os mais exigentes podem ficar descansados porque a Harley disponibiliza a Street Glide Limited em versão CVO, com motor de 121ci (1.983cc) a debitar 127cv e com opções cromáticas distintas e refinadas, com preços a partir de 58.850,00 €. //

1923 CC  
106 CV  
36 700 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





# Focada NO ESSENCIAL

*ATAC KRYPTON 300*

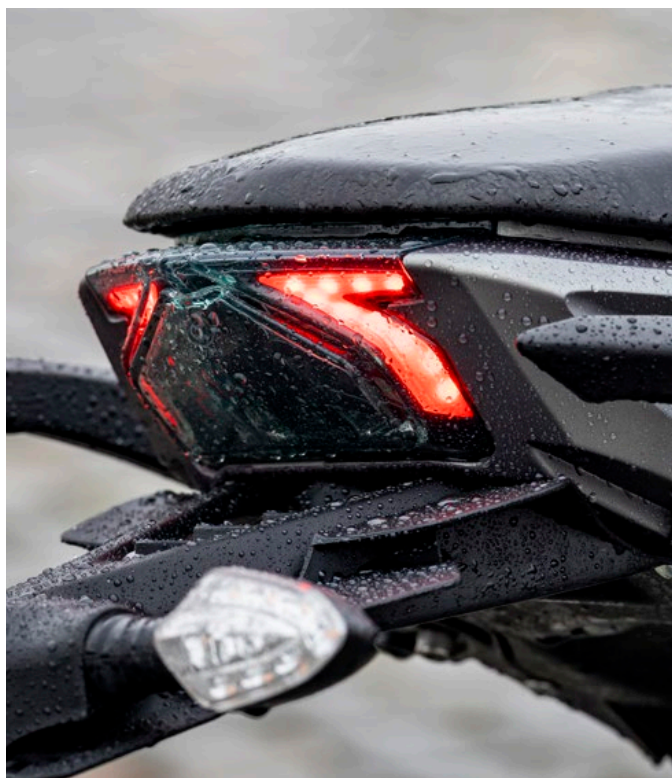
A Krypton 300 é uma pura naked de estética agressiva e um estilo minimalista, um modelo da nova marca ATAC, representada no nosso país pela Lusomotos

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





"A **TRASEIRA DA MOTO É ATRAENTE**  
E SÓ É PENA O ASSENTO NÃO TER UM POUCO  
MAIS DE COMPRIMENTO"

**A** ATAC chega ao nosso mercado focada nas baixas e médias cilindradas, mas a diversidade de modelos deixa antever que o seu objetivo é simples: penetrar em todos os segmentos de mercado.

A Krypton 300 é disso um bom exemplo pois oferece um conjunto muito leve e ágil, com acabamentos que são referenciais no mercado e uma postura de condução altamente confortável.

A estética da Krypton é dominada pelo largo e estilizado farol dianteiro, circular, totalmente em LED, com uns apontamentos centrais a azul e boa capacidade de iluminação noturna. Curiosamente, temos no guiador um pequeno comutador que nos permite ter a iluminação completamente apagada, mesmo com o motor em funcionamento, algo incomum na atualidade.

De cada lado do farol temos uma falsa entrada de ar, cuja a função é sobretudo estética, mas que

adiciona harmonia ao conjunto e reforça aquela agressividade que tanta gente aprecia, além de desviar algum vento do corpo, o que é sempre positivo.

Outro pormenor interessante é a existência de uma longa quilha inferior cujo motivo se prolonga pelas laterais de modo oferecer alguma proteção ao propulsor e que combina bem com as úteis proteções laterais (cogumelos), perfeitas para minimizar estragos, até mesmo numa simples queda com a moto parada.

Vista do lado direito, há equilíbrio e uma feliz conjugação de branco, cinzento e preto. Do lado oposto temos o escape do tipo "um em dois", ou seja, um único coletor com duas ponteiros sobrepostas.

A traseira da moto é atraente e só é pena o assento não ter um pouco mais de comprimento, até para destacar o farolim traseiro minimalista. Mais dois ou três centímetros evitavam esta





292 CC  
27,5 CV  
3990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*" O MONOCILÍNDRICO DE 292 CC, DEBITA 27,5 CV ÀS 8.500 RPM, SENDO QUE O BINÁRIO MÁXIMO DE 26,5 NM SURGE ÀS 7.000"*

perceção e garantiam mais espaço para o passageiro, que até tem umas úteis pegas laterais para as mãos.

Numa moto com um preço relativamente contido, 3.990 Euros, mais despesas, há aspetos que nos agradam bastante. Um deles é o estilizado depósito de gasolina, com capacidade para 15,5 litros. Tem uma pintura irrepreensível num branco brilhante e permite um encaixe perfeito dos joelhos.

Na frente do depósito, já próximo da coluna de direção, encontramos um pormenor inesperado: um minúsculo ecrã e os respetivos comandos de... rádio! Sim, leu bem a Krypton 300 tem rádio e até umas pequenas colunas integradas, podendo também ser emparelhado com o telemóvel, via bluetooth!

Quanto aos comandos desta 300 são simples,

não retroiluminados, e o painel de instrumentos é um ecrã LCD monocromático com as luzes avisadoras na periferia. Do lado direito do mesmo temos a informação relativa ao taquímetro, com um sistema de barras que se vão preenchendo à medida que a rotação sobe e o contador dos km's.

No centro está o indicador da mudança engrenada e do nível de combustível. Do lado esquerdo encontramos o indicador da velocidade instantânea que tem também barras, como sucede com o conta-rotações. Existe ainda informação dos dois modos de condução (Eco e Sport) mas não existe relógio nem indicador da temperatura ambiente.

A posição de condução não é penalizadora e ficamos bem instalados. Ignição ligada, toque no botão de arranque e o motor desperta com um som rouco, misto de escape e de admissão.



# QJMOTOR

## ATR 125



**3.190€\***

NASCIDA PARA A CIDADE,  
READY FOR MORE

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

VER VÍDEO



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



"O PAINEL DE INSTRUMENTOS É UM ECRÃ LCD MONOCROMÁTICO COM AS LUZES AVISADORAS NA PERIFERIA"



Facilmente percebemos que o pequeno monocilíndrico acaba por ser bastante certinho e que não vibra quase nada, exceto nas rotações mais altas, mas a característica dominante é o seu equilíbrio e a capacidade de rotação com alegria, a que não é alheio o facto de ter dupla árvores de cames.

O monocilíndrico de 292 cc com refrigeração por líquido, debita 27,5 cv às 8.500 rpm, sendo que o binário máximo de 26,5 Nm surge às 7.000. Na prática podemos facilmente conduzir com o motor nas 5.000 rpm, mas se quisermos uma condução mais aguerrida e subirmos o regime para as 8.000 rpm, as vibrações começam a fazer-se sentir.

A embraiagem é suave e direta e a caixa de velocidades é precisa, com relações curtas, para aproveitar todo o sumo do motor.

O assento é algo duro, numa lógica mais desportiva, mas também não é impeditivo de fazermos tiradas maiores. Os travões, com um disco dianteiro de 300 mm e um traseiro de 240 mm, cumprem a sua função, ajudados por uns pneus da marca Timsun de medidas 110/70 17 e 150/55 17, que requerem alguma atenção com piso molhado.

Quanto às suspensões, a dianteira conta com uma forquilha invertida, sem qualquer regulação, com uma afinação desportiva perfeita para uma condução mais empenhada. O monoamortecedor traseiro tem regulação na pré-carga, sendo de ação direta a não de bielas, ajudando a poupar no peso final. O braço oscilante é em alumínio e contribui para a redução de peso e para uma distância entre eixos de 1.410 mm.





## TESTE ATAC KRYPTON 300

No meio de todos os seus predicados, a Krypton 300 conduz-se muito bem, o apetite do motor não é exagerado, pelo que o depósito de combustível, com capacidade para 15,5 litros, garante-nos uma grande autonomia.

O peso em ordem de marcha, próximo dos 175 kg, e a altura do assento de apenas 790 mm contribuem para uma grande agilidade e facilidade de manobra, que fazem desta moto uma proposta interessante sobretudo para uma utilização urbana.

A gama Krypton da ATAC aponta diretamente ao coração dos fãs das motos naked, pelo que além desta 300cc, a marca também disponibiliza versões de 125cc e 400cc. O seu estilo descomplicado e racional é uma boa proposta para quem não quer abrir mão de um estilo vibrante e desportivo, mas tampouco quer gastar dinheiro.

Os seus grandes argumentos são a facilidade de condução, a estética desportiva e o preço bastante contido, sobretudo tendo em conta a qualidade dos acabamentos. Outro aliciante é poder ser conduzida por detentores de carta A2, o que a torna ainda mais recomendável para os recém-chegados ao mundo das duas rodas. //



### EQUIPAMENTO

Capacete SMK Gullwing

Fato impermeável Tucano Urbano Tuta Nano

Luvras Alpinestars Crestone Gore Tex

Botas Rev'it Everest GTX



**2026**  
Novos  
Preços



**VPE**

**3.499€**

ANTES ~~3.799€~~

DESCONTO -300€

**X125**

**4.699€**

ANTES ~~5.299€~~

DESCONTO -600€

Uma Lambretta. Uma oportunidade.  
Inúmeras histórias.

ATREVE-TE



Campanha promocional válida até dia 30 de maio de 2026, para vários modelos selecionados Lambretta. Campanha 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 o concessionário oficial Lambretta.



**Lambretta**  
GET REAL @ GO REAL

LAMBRETTASCOOTERS.PT



Lambretta Portugal



lambretta.pt



# Rápida E EFICAZ

*SEGWAY E250S*

Uma solução de mobilidade urbana altamente prática, ágil e económica que não vai deixar ninguém indiferente.

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



» Galeria de fotos aqui





*"O ESTOFO DO ASSENTO É ANTIDERRAPANTE E NO ESCUDO FRONTAL EXISTE UMA BOLSA PARA GUARDAR UM COPO OU GARRAFA"*

**A**inda sou do tempo em que os “verdadeiros Motards” apelidavam as scooters de aspiradores. Era um termo carinhoso que reconhecia a importância dos pequenos veículos “aceleras”, que muito facilitavam as tarefas relativas à domesticidade: ir ao pão, ir buscar os miúdos à escola, ir comprar tabaco ou, até mesmo, ir à praia ao fim-de-semana.

Nesse tempo o trânsito era muito mais fluido, o estacionamento incomparavelmente mais fácil, a gasolina substancialmente mais barata e as próprias scooters, em termos de condução, não podiam ser propriamente consideradas como aliantes, pelo que o seu potencial de sedução era muito limitado.

Mas como o mundo pula e avança, o trânsito está cada vez pior, o estacionamento é praticamente impossível e a gasolina está exorbitantemente

mais cara. Pelo contrário as scooters estão cada vez melhores em todos os aspetos. E com o advento da mobilidade elétrica, vão ficar ainda muito melhores, com um elevado potencial de sedução.

A ausência de ruído que as caracteriza torna a experiência de condução muito mais consciente do ambiente envolvente, sobretudo no meio do trânsito. A performance em termos de arranque e retomas, a suavidade de funcionamento e o custo da energia, já para não falar da facilidade de as poder reabastecer na garagem numa qualquer tomada, evitando deslocações aos supermercados da gasolina, são argumentos que, para mim, fazem todo o sentido.

A tecnologia tem avançado imenso, os motores elétricos são mais eficazes e potentes e a capacidade das baterias, assim como a rapidez de carga têm melhorado significativamente. E por arrasto o comportamento em curva e a travagem também têm melhorado substancialmente. A comprovar tudo isto, »





## "A **AUSÊNCIA DE RUÍDO** QUE AS CARACTERIZA TORNA A EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO MUITO MAIS CONSCIENTE DO AMBIENTE ENVOLVENTE"

foi a experiência que tive durante os 15 dias em que pude dispor da nova Segway E125S.

Esta pequena "formiga atômica", como me foi descrita no concessionário onde a fui recolher por um dos funcionários que se desloca diariamente numa scooter igual, impressionou-me desde o primeiro momento.

Apesar de haver aspectos que poderiam ser revistos para a tornar ainda mais prática reconheci, nos primeiros paralelos da calçada, a sua qualidade de construção, nas primeiras curvas, a estabilidade proporcionada pela ciclística e, nos primeiros semáforos, a sua boa capacidade de aceleração, mesmo com passageiro.

No primeiro engarramento fiquei satisfeito com a sua agilidade, na primeira ida ao supermercado fiquei encantado com o muito espaço de carga na plataforma e na primeira saída à noite fiquei contente com a boa iluminação.

O primeiro carregamento de bateria só o fiz ao cabo de 95 quilómetros, apesar de nunca ter usado o modo de economia (que torna a resposta ao acelerador muito mais suave) e ter ainda feito alguns

quilómetros com passageiro. Mesmo assim a recarga, até aos 80%, durou apenas cerca de 3 horas numa tomada de 220V!

Tecnologicamente a Segway não arriscou a notoriedade da marca, e apostou em tecnologia avançada, mas comprovada. No coração da Segway E250S encontramos um motor elétrico integrado no cubo da roda traseira, dimensionado para ocupar totalmente o espaço disponível, o que melhora a dissipação térmica e a consistência de desempenho em utilização intensiva.

Este propulsor debita 5kW de potência nominal e pode atingir um pico de 7,5kW, originados por um binário máximo declarado de 235Nm à roda, valores que se traduzem numa aceleração vigorosa (4.3s dos 0 aos 50km/h), e numa velocidade máxima entre os 90 e os 95km/h, enquadrando a scooter na categoria L3e-A1 (equivalente a 125cc).

A gestão eletrónica do motor inclui controlo de tração (TCS) para evitar perdas de aderência nos arranques em piso escorregadio, bem como um sistema de travagem eletrónica (EBS) que trabalha em conjunto com o ABS de dois canais, recuperando >>





energia nas desacelerações e estabilizando a scooter em travagens de emergência.

A componente energética assenta em duas baterias de iões de lítio, montadas em série sob o estrado, de 74V e 27Ah, com 2000Wh cada, para um total de 4000Wh, e com possibilidade de expansão para três módulos (6000Wh) para aumentar a autonomia, ocupando a terceira bateria (vendida em separado) a grande parte dos 34 litros de volume do compartimento de carga iluminado existente debaixo do assento, onde cabe perfeitamente um ou até dois capacetes.

Cada bateria pesa cerca de 13kg e é gerida por um sistema de gestão inteligente BMS 6.0, que monitoriza parâmetros críticos como tensão, temperatura, ciclos de carga e equilíbrio entre células, garantindo segurança, longevidade (cerca de 800 ciclos) e desempenho consistente.

A Segway E250S vem equipada com um algo volumoso carregador de baterias externo, com saída de 84V DC e 12A, que permite carregar completamente as duas baterias em aproximadamente 5 horas, sendo que, em utilização diária, a marca indica tempos inferiores a 2,5 horas para repor a carga de 20% a 80% na configuração standard de duas baterias.

A proteção do sistema contra intempéries é assegurada por um grau de estanquidade IPX5 para a scooter e IPX7 para as baterias, permitindo enfrentar chuva e lavagens cuidadas sem comprometer a integridade do sistema elétrico.

O painel LCD a cores de 5 polegadas concentra informação de velocidade, modo de condução, estado das baterias, avisos de ABS/OBD e funções de conectividade. A E250S integra módulo 4G LTE, GPS e unidade AHRS (sensor de atitude e movimento), permitindo localização em tempo real, deteção de movimentos anómalos e envio de alertas SOS em situações de queda ou incidente, através da ligação à aplicação Segway Mobility que se instala no smartphone.

A scooter recebe ainda atualizações de firmware “over the air” (OTA), garantindo que a gestão do motor, dos modos de condução e dos sistemas de segurança se mantém atualizada ao longo do tempo.

A conectividade estende-se a funções como bloqueio e desbloqueio remoto, AirLock (imobilização por proximidade via smartphone), utilização de cartão NFC, bem como um conjunto de sensores, de estacionamento, de assento e de descanso lateral, que interagem com a eletrónica para impedir acelerações involuntárias quando

o veículo está estacionado ou com o condutor mal posicionado.

Em termos de apoio à condução, a E250S oferece cruise control, modos de potência e função de marcha-atrás, ativada através de um botão específico em combinação com o acelerador, facilitando manobras em espaços apertados, funcionalidade quase desnecessária graças ao reduzido peso da scooter, de apenas 104Kg, e à pouca altura do assento, de apenas 780mm.

A suspensão cumpre bem o seu papel, minimizando as irregularidades do piso com amortecedores traseiros reguláveis em pré-carga, e em muito ajudada pelas rodas de 12 polegadas.

O sistema de travagem combina sistema hidráulico e discos dianteiro e traseiro com ABS de dois canais e EBS (travão elétrico), otimizando a estabilidade e a recuperação de energia, enquanto a função de assistência em inclinação evita que a scooter deslize em paragens permitindo libertar ambas as mãos seja em subida ou descida.

Em conjunto, o motor, a gestão eletrónica avançada, o pacote de baterias modular e a conectividade permanente posicionam a Segway E250S como uma scooter elétrica tecnicamente sofisticada, pensada para quem procura um desempenho urbano elevado

com um nível de controlo e monitorização eletrónica típico de veículos de segmentos superiores.

O sistema sem chave permite ligar e desligar a moto e o alarme por simples aproximação, seja através do smartphone, ou do chaveiro eletrónico. Através da aplicação, o proprietário pode verificar a carga da bateria à distância, assim como a localização da moto. Quando estacionada, caso haja movimento, é enviada uma mensagem para o smartphone.

A E250S vem ainda equipada com cavalete central, muito fácil de usar. O estofado do assento é antiderrapante e no escudo frontal existe uma bolsa para guardar um copo ou garrafa, e uma tomada USB para carregamento de algum gadget eletrónico.

Em resumo, e considerando o preço de apenas 4300 euros já com despesas incluídas, além da poupança em termos de consumo de energia, a Segway E250S deixou-me uma excelente impressão, fosse pela qualidade de construção, pelo seu design, pelo desempenho dinâmico e pela confiança que transmite ou pelo nível tecnológico que encerra.

Considero apenas negativo o facto de as baterias, apesar de amovíveis, serem demasiado pesadas e complicadas de instalar e desinstalar na moto, o que limita o carregamento apenas a quem possua garagem.//





**Pedro Pereira**

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

## Para que servem as bermas da estrada?

**E**m fevereiro a minha reflexão incidiu sobre a utilização pouco criteriosa das luzes de perigo, mais conhecidas por 4 piscas. No mês que marca a chegada oficial da primavera, vou-me debruçar sobre um tema que não é muito pacífico, sobretudo porque a sua utilização por veículos de duas rodas, ainda que possa ser muito prática, em alguns contextos, acarreta riscos e não é permitida pelo Código da Estrada.

Vejamos uma situação concreta e com a qual nos deparamos muitas vezes: imagine que está a andar de moto. Numa qualquer via rápida ou mesmo autoestrada, há um engarrafamento e só restam 3 possibilidades: esperar pacientemente como os outros veículos, ir circulando pelo meio do trânsito (filtering) ou ir pela berma e, assim, conseguir progredir mais depressa.

Cada um sabe a opção que toma perante esta realidade concreta, mas focando-me no tema de análise para este mês, a opção berma é interessante. Na maior parte das vezes está desimpedida e permite ir circulando com relativa fluidez, reduzindo o risco de ficar “entalado” entre duas viaturas ou ficar parado, talvez até à torreira do sol.

Porém, a circulação pela berma comporta vários riscos. Existe essencialmente para situações de real emergência (não é o nosso caso), é o local onde costumam estar as viaturas avariadas e, por norma, é uma zona bastante suja e repleta de detritos, sendo muito fácil originarem um furo (muitos de nós, entre os quais me incluo, já passaram por isso).

O Código da Estrada é bem claro. Artigo 1.º (Definições), alínea b):

**b)** «Berma» - superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem;

No Artigo 17.º (Bermas e Passeios):

**1** - Os veículos só podem circular nas bermas ou nos passeios desde que o acesso aos prédios o exija, salvo as exceções previstas em regulamento local.

**2** - Sem prejuízo do disposto no número anterior, os velocípedes podem circular nas bermas fora das situações previstas, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões que nelas circulem.

**3** - Os velocípedes conduzidos por crianças até 10 anos podem circular nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões.

**4** - Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de (euro) 60 a (euro) 300.

Ou seja, são previstas coimas para os infratores e, em momento algum, apresenta regimes de exceção para quando se circula, por exemplo, em vias rápidas ou autoestradas. Expresso de outra forma, quando circulamos pela berma da estrada estamos por nossa conta e risco. Se embatermos num veículo que ali esteja parado ou partirmos uma jante num buraco, temos um problema.

Mais ainda, se a autoridade policial competente nos controlar nessa circunstância e fizer cumprir a lei, então já sabemos que nos pode ser aplicada uma coima não inferior a 60 Euros, independentemente de a contestarmos ou não.

Correndo o risco de repetir o que já foi escrito em crónicas anteriores, temos de ser responsáveis e responsabilizados pelos nossos atos. Efetivamente pode dar muito jeito circular pela berma, em casos específicos, mas não podemos ignorar as possíveis consequências. //



[morbidelli.pt](http://morbidelli.pt)

# MORBIDELLI T502X

## BEYOND THE EVERYDAY



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

[SABE MAIS NUM CONCESSIONÁRIO MORBIDELLI](#)

**PRVP 5.990€** IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC. Preço de Referência de Venda ao Público.  
A apresentação de proposta ao cliente, assim como a determinação do respetivo valor de venda,  
é da inteira responsabilidade do concessionário/vendedor.

\*Para lá do quotidiano



## Novas DECORAÇÕES

A MARCA JAPONESA APOSTA EM DESIGN, SEGURANÇA E CONFORTO PARA REFORÇAR A OFERTA DE CAPACETES PREMIUM NO SEGMENTO SPORT-TOURING.

**A**rai apresentou a nova gama de grafismos para 2026 do seu modelo Arai Quantic, reforçando a aposta no segmento sport-touring com uma combinação de design renovado, elevados padrões de segurança e conforto em estrada. Entre as principais novidades destacam-se as versões Flight e Peak, que vêm ampliar a diversidade estética de um dos capacetes mais emblemáticos da marca.

Pensado para motociclistas que valorizam tanto o desempenho como a imagem, o Quantic passa a contar com uma gama alargada de decorações, desde propostas mais arrojadas a opções mais discretas. A nova gráfica Flight aposta numa combinação de linhas geométricas em preto, vermelho e cinzento, enquanto a Peak, assinada pelo designer italiano Aldo Drudi, recorre a formas marcantes e cores de elevada visibilidade, como o vermelho e o amarelo fluorescente.

O portefólio inclui ainda outras propostas visuais, como as séries Nation (inspiradas em bandeiras nacionais), Swirl, Giu, Supra, Star e Mosaic, além de versões monocromáticas. A diversidade de opções permite adaptar o capacete a diferentes estilos de

condução e preferências estéticas.

No plano técnico, o Arai Quantic mantém-se como uma referência no segmento. Produzido artesanalmente, apresenta uma estrutura leve e resistente com o formato R75, concebido para dispersar a energia em caso de impacto. O interior foi desenvolvido para garantir conforto em viagens prolongadas, sendo totalmente removível e lavável.

O sistema de ventilação integra entradas de ar na zona superior e frontal, complementadas por um extrator traseiro, assegurando circulação constante de ar. A viseira VAS MAX permite a utilização de lente antiembaciamento Pinlock, incluída de série. Em matéria de segurança, o modelo cumpre a norma ECE R22.06, dispõe de fecho de dupla anilha e inclui sistema de libertação de emergência (ERS), facilitando a remoção do capacete em caso de acidente.

Disponível em tamanhos entre XS e XL, o Arai Quantic apresenta um preço recomendado de 749,95 euros para versões lisas e 849,95 euros para variantes com grafismos, incluindo as novas Flight e Peak.

Pode encontrar mais informações junto de um distribuidor autorizado. //



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

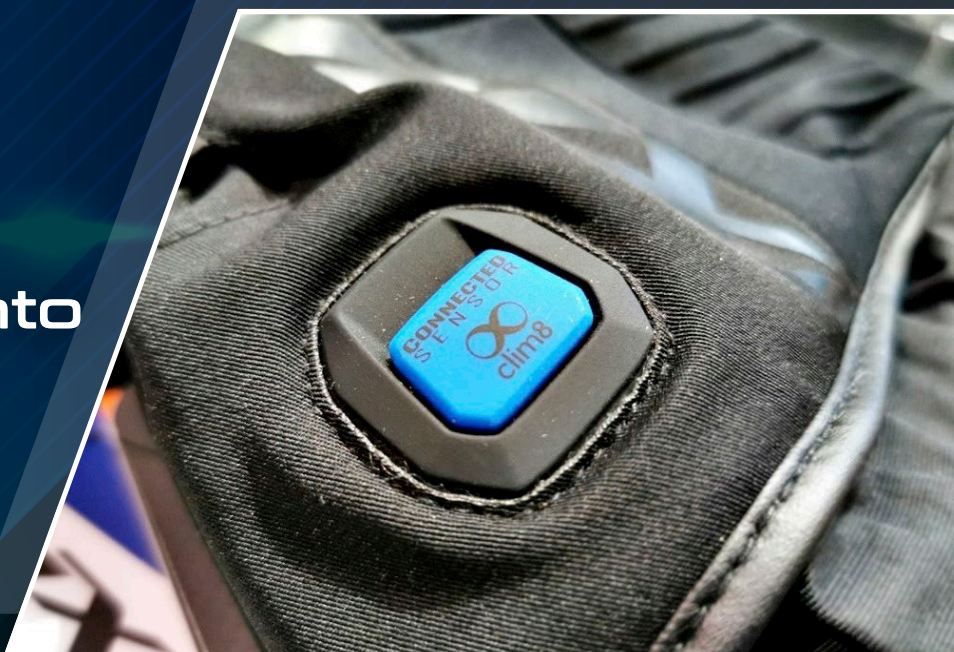


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**ANDAR DE MOTO**



## Comunicação **DUPLA**

A MARCA LÍDER EM COMUNICAÇÃO PARA MOTOCICLISTAS EXPANDIU A OFERTA DO SEU MODELO MAIS AVANÇADO. O NOVO PACK DE DUAS UNIDADES JÁ ESTÁ DISPONÍVEL EM PORTUGAL COM TECNOLOGIA DE SEGURANÇA ATIVA.

**A** Cardo Systems reforçou a sua linha premium com a chegada ao mercado do Packtalk Pro Duo. Até agora comercializado apenas em unidades individuais, o intercomunicador que define o estado da arte da marca está agora disponível num formato de pack duplo, respondendo à procura de condutores e acompanhantes que procuram o expoente máximo da conectividade e segurança sobre duas rodas.

Nesta versão o fator económico destaca-se, uma vez que a aquisição do pack Duo representa uma poupança de cerca de 8% face à compra de duas unidades separadas.

Outro fator diferenciador do Packtalk Pro Duo continua a ser o seu sistema nativo de Detecção de Acidente. Através de uma Unidade de Medição Interna (IMU) e da integração com a Cardo Cloud, o dispositivo é capaz de identificar um sinistro e alertar automaticamente um contacto de emergência.

No campo do entretenimento e clareza de voz, a parceria com a JBL mantém-se como pilar central, com o equipamento dotado de série com colunas de 45 mm. O som é complementado pela gestão inteligente de energia Auto On/Off, que desativa o aparelho durante paragens prolongadas e o reativa mal deteta movimento, otimizando a autonomia da bateria.

O modelo mantém a robustez e a facilidade de utilização que caracterizam a série PRO, destacando-se:

- Air Mount: Sistema de fixação magnética patenteado que permite montar o intercomunicador de forma instantânea e segura, mesmo com luvas;
- Conectividade DMC: Tecnologia Dynamic Mesh Communication de segunda geração para ligações estáveis em grupo;
- Resistência Total: Certificação IP67 (impermeável), garantindo funcionamento em qualquer condição meteorológica;
- Standard Moderno: Equipado com Bluetooth 5.2, carregamento rápido via USB-C e atualizações de software Over-The-Air (sem necessidade de cabos).

Com uma garantia de três anos, o novo Packtalk Pro Duo chega ao mercado português com um preço de venda ao público recomendado de 864,95 euros.

Para mais informações dirija-se a um dos revendedores autorizados em Portugal ou consulte a plataforma de distribuição.

O lançamento vem consolidar a posição da Cardo Systems, que em 2004 lançou o primeiro intercomunicador Bluetooth do mundo, como uma referência no setor. //



SCHUBERTH

SCHUBERTH.COM

MADE IN GERMANY



# SCHUBERTH CARBON

**A TECNOLOGIA DA F1  
ALIADA AO DESEMPENHO  
DE UM DESPORTIVO DE TURISMO.**



goldenbat.pt



SCHUBERTH

**5 ANOS  
GARANTIA  
STANDARD**



## Resistência IMPERMEÁVEL

MODELO APOSTA EM LEVEZA, IMPERMEABILIDADE E CONFORTO PARA QUEM ENFRENTA DIFERENTES CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS EM VIAGEM.

**A** REV'IT! lançou as novas REV'IT! Convergent H2O, um modelo de luvas de turismo pensado para oferecer proteção, conforto e funcionalidade em deslocamentos de média e longa distância.

Concebidas para utilização em diferentes condições climáticas, as Convergent H2O recorrem a uma construção impermeável com membrana hydratex Z-liner. A combinação entre palma em pele de cabra, conhecida pela sua flexibilidade e sensibilidade ao comando da moto, e tecido de poliéster resistente no restante corpo da luva procura equilibrar durabilidade e conforto desde a primeira utilização.

Com um design moderno e discreto, estas luvas de punho médio foram desenvolvidas para se adaptarem tanto a dias chuvosos como a percursos de meia-estação com clima instável. O forro interior macio contribui para o conforto térmico sem comprometer o controlo e a sensibilidade

durante a condução.

No capítulo da proteção, as Convergent H2O incluem proteções de nós dos dedos SEESOFT, que combinam flexibilidade e resistência, bem como reforço em espuma OrthoLite® UltraLite na palma da mão, destinado a absorver impactos mantendo o peso reduzido. Entre os elementos práticos destacam-se ainda os painéis compatíveis com ecrãs táteis nos dedos e o sistema de ajuste simples no punho.

Pensadas para utilizadores que procuram equipamento funcional para turismo em duas rodas, as novas luvas da REV'IT! procuram reunir estilo contemporâneo, proteção e conforto num único produto.

As Convergent H2O estão disponíveis nas cores preto-areia, preto-cinza e preto, em tamanhos XS a 4XL, com PVPR de 84,99 euros.

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

# 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.*

# Para todas AS ESTAÇÕES

A LS2 LANÇOU O X-MASTER, UM CONJUNTO DE BLUSÃO E CALÇAS DESENVOLVIDO PARA MOTOCICLISTAS DE TURISMO E AVENTURA QUE PROCURAM PROTEÇÃO ELEVADA, VERSATILIDADE E CONFORTO AO LONGO DE TODO O ANO.



**A** LS2 lançou o X-Master, um conjunto de blusão e calças desenvolvido para motociclistas de turismo e aventura que procuram proteção elevada, versatilidade e conforto ao longo de todo o ano.

O novo equipamento representa a mais recente geração de fatos técnicos da marca, combinando materiais resistentes, soluções de ventilação otimizadas e sistemas modulares que permitem adaptar o conjunto a diferentes condições climáticas.

O blusão X-Master chega ao mercado com certificação CE de nível AA e construção em tecido Ripstop de alta densidade, reforçado com zonas Comfort Plus para maior flexibilidade. A peça integra três camadas distintas: uma membrana impermeável Sheltex® Plus (que pode ser usada por dentro ou por fora), a capa exterior e um forro térmico removível.

A ventilação foi um dos pontos reforçados, com entradas de ar no peito, mangas e costas que melhoram o fluxo de ar nos dias mais quentes. Já os forros térmico e impermeável garantem proteção contra frio e chuva.

Em termos de funcionalidade, o blusão inclui um sistema interno de drenagem de água, fecho

frontal magnético IDEAL® de fácil utilização com luvas, cinco bolsos frontais, bolsa de cintura impermeável destacável e vários pontos de ajuste. Está ainda preparado para integrar um sistema de hidratação nas costas, pensado para viagens longas.

A segurança é assegurada por proteções nível 2 nos ombros e cotovelos, com possibilidade de adicionar proteção de costas e de peito. O modelo está disponível em Areia, Verde, Cinzento-Vermelho e Preto, com um preço recomendado de 399 euros.

As calças X-Master seguem a mesma filosofia do blusão, com certificação AA e construção resistente. Incluem proteções de joelho nível 2 com três posições ajustáveis e proteções de anca nível 1.

O modelo integra ainda um painel resistente ao calor no interior da perna, dois bolsos ANSS expansíveis e impermeáveis, fechos bidirecionais na parte inferior das pernas para facilitar o uso com botas e melhorar a ventilação, além de um design ergonómico na zona traseira da cintura para maior liberdade de movimentos. Estão disponíveis em preto, com PVPR de 287 euros.

Os modelos X-Master já se encontram disponíveis nos parceiros oficiais LS2; lojas disponíveis em [www.scvouga.pt](http://www.scvouga.pt) //

# JET X

NOVO ANO  
**2026**  
NOVOS PREÇOS

**AGORA**  
**2.999 €**



**JET X 125**  
ESTÁ NO TOP DAS  
PREFERÊNCIAS DOS  
PORTUGUESES  
DESCOBRER 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](http://WWW.SYM.PT)



THE SMART CHOICE



## Tudo-em-um

PERANTE FALHAS ELÉTRICAS OU EMERGÊNCIAS EM VIAGEM, A NOVA CENTRAL PORTÁTIL MIDLAND ER300 PRO SURGE COMO UMA SOLUÇÃO MULTIFUNCIONAL QUE COMBINA ENERGIA SOLAR, RÁDIO E FERRAMENTAS DE SOCORRO.

**O** imprevisto não avisa quando chega. Seja uma quebra inesperada na rede elétrica doméstica, uma falha de comunicações ou um incidente isolado durante uma aventura ao ar livre, a dependência da tecnologia moderna torna-nos vulneráveis quando a tomada mais próxima deixa de funcionar. É neste cenário de incerteza que a Midland ER300 PRO se apresenta não apenas como um acessório, mas como um kit de sobrevivência digital.

O grande fator que diferencia esta central de emergência é a sua versatilidade de carregamento. Equipada com uma bateria de 10.000 mAh - capaz de devolver a vida a um smartphone por duas vezes - a unidade recusa-se a ficar sem carga. Se não houver eletricidade, o utilizador pode recorrer a três vias alternativas:

- Pannel Solar Integrado: Para aproveitar a luz do dia;
- Dinamo Manual: Para gerar energia através de esforço mecânico em situações críticas;
- Entrada USB-C: Para carregamentos rápidos e

convencionais.

A ER300 PRO foi desenhada para ser o centro de operações em momentos de crise. Além de garantir que não fica isolado, o dispositivo integra um rádio AM/FM para acompanhar avisos das autoridades e um altavoz Bluetooth para entretenimento ou comunicação.

Em situações de risco real, a segurança é reforçada por uma lanterna LED de alta intensidade, que inclui sinais de SOS visuais e acústicos, permitindo a localização do utilizador por equipas de resgate. O equipamento conta ainda com um sensor de temperatura, tudo isto protegido por um corpo compacto e robusto, preparado para resistir a ambientes adversos.

Seja para guardar no kit de emergência de casa ou para levar na mochila de campismo, esta ferramenta afirma-se como o aliado definitivo para quem sabe que a preparação é a melhor defesa contra o inesperado.

Encontra AQUI mais informações. //

# LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

## PCX 125cc

Saiba mais!  
Contacte-nos.



Rua Dom Sancho I nº 36  
2800-714 Almada

215 865 685  
[lombasecurvas.com](http://lombasecurvas.com)



## Aventura NO FEMININO

A REV'IT! APRESENTOU O OUTBACK 5 H2O LADIES, A MAIS RECENTE GERAÇÃO DO SEU BLUSÃO DE TURISMO DE AVENTURA DEDICADO AO PÚBLICO FEMININO, REFORÇANDO VENTILAÇÃO, CONFORTO E PROTEÇÃO PARA VIAGENS LONGAS EM QUALQUER CONDIÇÃO METEOROLÓGICA.

**A** quinta versão do modelo chega ao mercado como evolução de uma peça já reconhecida entre viajantes de longa distância. Mantém a construção de três camadas: com forro térmico removível e membrana impermeável hydratex, mas introduz melhorias na ventilação frontal, tornando-o mais eficaz em climas variáveis e em utilização prolongada.

Pensado para quem passa muitas horas na estrada, o Outback 5 H2O Ladies aposta num ajuste altamente personalizável. A cintura regulável, as abas nos braços e os cordões na bainha permitem adaptar o blusão ao corpo e garantir liberdade de movimentos sem comprometer a segurança.

No capítulo da proteção, o modelo integra de série proteções SEEFLEX CE nível 2 nos ombros e cotovelos. Está ainda preparado para receber um protetor de costas SEESOFT CE nível 2 e proteções de peito SEESOFT CE nível 1. Elementos refletivos distribuídos pelo blusão aumentam a visibilidade

em ambientes de baixa luminosidade.

Tem painéis de ventilação no peito, aberturas nos antebraços, membrana amovível hydratex | G-liner, isolamento, forro térmico removível. Conta com proteção SEEFLEX CE nível 2 (ombros e cotovelos) e está preparado para proteções de peito SEESOFT CE nível 1 e nível 2, bolsos em malha 3D e presilhas para polegar.

Com este lançamento, a REV'IT! reforça a sua aposta num equipamento robusto e versátil, adequado a viagens durante todo o ano e a motociclistas que procuram fiabilidade e boa relação qualidade/preço no segmento de turismo de aventura.

Está disponível nas cores Preto, Preto-Antracite, Cinza-Preto e Preto/Neon Amarelo e nos tamanhos do S a 3XL. PVPR: 299,99 euros.

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



700CL-X HERITAGE

## LIBERDADE COM ESTILO

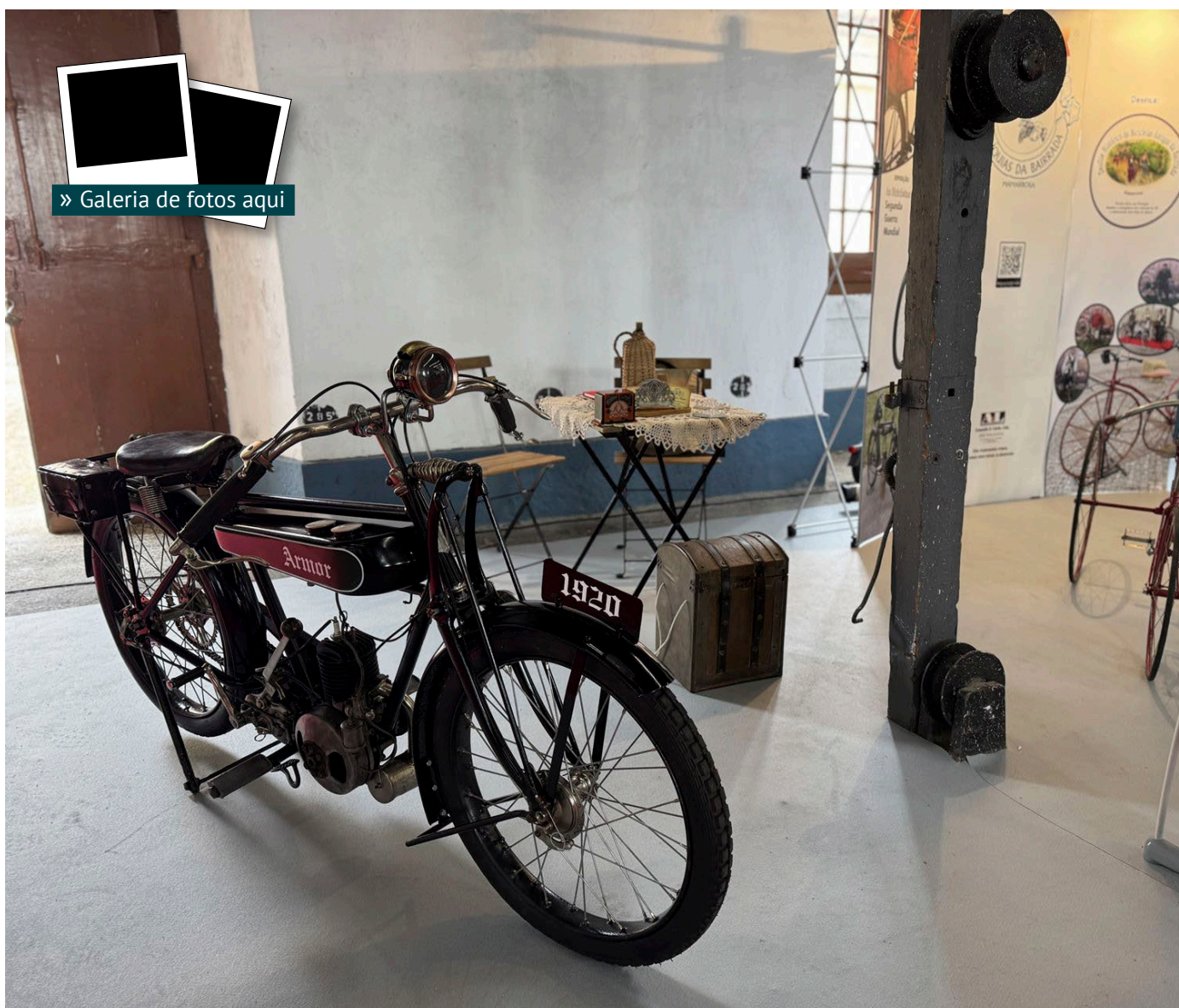
Num cenário onde a história se revela em cada rua, a 700CL-X Heritage afirma um estilo intemporal. Inspirada nas linhas clássicas do passado e equipada com tecnologia moderna, oferece uma experiência de condução autêntica para quem vive cada quilómetro com personalidade.

PRVP: **6.990€\***

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

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





» Galeria de fotos aqui

# HISTÓRIA **sobre rodas**

A edição de 2026 reuniu milhares de visitantes na Cordoaria Nacional, em Lisboa, celebrando o património automóvel e motociclístico.

Texto: Daniela Azevedo

**A** Cordoaria Nacional, em Lisboa, voltou a ser o ponto de encontro de entusiastas do universo clássico com mais uma edição do Motorclássico, que decorreu ao longo do fim de semana de 20 a 22 de março. O evento, organizado pelo Museu do Caramulo, reuniu centenas de veículos históricos, entre automóveis e motos, atraindo milhares de visitantes num ambiente marcado pela nostalgia, paixão e partilha de conhecimento.

Nos pavilhões o público teve a oportunidade de visitar diferentes épocas da indústria automóvel, com modelos icónicos restaurados ao detalhe, exemplares raros e propostas de colecionadores e clubes que continuam a preservar a memória do setor. Marcas históricas, oficinas especializadas e expositores diversos marcaram presença, assim como áreas dedicadas a peças, literatura e memorabilia.

Apesar da forte presença automóvel, as motos clássicas também tiveram o seu palco nesta edição. De modelos utilitários a máquinas desportivas de outras décadas, o certame apresentou uma diversidade significativa de propostas, refletindo a evolução técnica e estética das duas rodas.

Entre os expositores, foi possível encontrar desde motos europeias emblemáticas até modelos japoneses que marcaram gerações, muitas delas restauradas ao pormenor. Clubes e colecionadores trouxeram também exemplares raros, alguns com décadas de história, que continuam a despertar interesse tanto de eternos apaixonados como de novos públicos.

A componente emocional esteve bem presente, com muitos visitantes a visitar modelos que fizeram parte da sua juventude, como foi o caso dos 40 anos passados sobre o lançamento do Citroën AX, ou que marcaram momentos





importantes da história dos motores. A Lancia assinalou os 120 anos da sua fundação e no campo das efemérides também ficaram marcados os 40 anos do BMW M3 E30 - carro com o qual Luís Liberal venceu o Campeonato de Portugal de Velocidade Legends.

De referir, ainda, a presença do FIAT de 1914 dos Bombeiros Sapadores de Lisboa, em estreia no Salão - mais de um século de história numa única viatura, que "viveu" intensamente diversas missões do campo de batalha ao socorro urbano.

O Motorclássico destacou-se ainda como ponto de encontro para profissionais e entusiastas do restauro, com várias empresas a apresentar serviços especializados e soluções para manutenção de veículos antigos. O mercado de compra e venda de clássicos manteve-se ativo, com propostas para diferentes níveis de investimento, de tal forma que foi impossível ignorar uma Ducati Desmosedici RR de 2007 a 85.900 euros!

Para além da exposição, o evento integrou iniciativas paralelas, como as Motor Talks by FUCHS, encontros de clubes e momentos de convívio que reforçaram o seu caráter comunitário. //

# Rockster Flat 125 evo

Sobe. Explora. Vive o inesperado.



Tua por 2.799€\*

Motor Monocilíndrico de 125 cc com 12,2 CV Sistema de Travagem  
ABS de duplo canal Painel de Instrumentos Ecrã LCD Iluminação Full LED  
Cores ● Verde ● Preto ● Amarelo

 **macbor**  
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER FLAT 125 EVO

MACBOR.PT

SEGUE-NOS



MACBOR RECOMENDA



\* P.V.P. (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte e matriculação não incluídos no preço.

# Charme QUE PERDURA

Na segunda crónica Nostalgia deste ano dedicámo-nos à fantástica “competição cliente” Suzuki RGV 250, que continua a fazer vibrar corações, até parada. Para março trazemos uma moto completamente diferente, mas com um charme e um magnetismo intemporais: a Zündapp KS600.

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





**E**sta Zündapp KS (abreviatura de Kardan Sport) tem muito pouco a ver com a RGV do mês passado, basta pensar que o seu motor tem um ciclo a quatro tempos ou que os seus dois cilindros são de arquitetura boxer. Mas há algo que as une: são duas motos de gerações muito distintas, mas que por razões diferentes têm um lugar na história.

Naturalmente que, para os mais distraídos, o nome Zündapp nos remete apenas para as produções nacionais da segunda metade do século passado, nomeadamente para os motores usados pela Famel ou pela Casal, mas a marca é muito mais que isso. Aliás, para quem é um pouco mais atento e conhecedor pode lembrar-se da scooter Zündapp Bella, bastante popular na década de 50 e 60, mas há ainda muito mais para descobrir sobre a marca de Nuremberga.

### ALGUMA CONTEXTUALIZAÇÃO

A marca alemã nasceu ainda durante a I Guerra Mundial, fruto essencialmente do génio de Fritz Neumeyer e Friedrich Krupp e o seu objetivo era bélico, daí o nome Zünder- und Apparatebaugesellschaft, ou seja, detonadores e engenharia de aparelhos, mas com a derrota no conflito rapidamente mudaram o foco e ainda bem que o fizeram.

Pouco depois da guerra terminar, Neumeyer decidiu dedicar-se à produção de motos e em 1921 é apresentada a Z22, sob o slogan *Motorrades für jedermann*, que podemos traduzir por “motos para toda a gente”. Ou seja, uma moto acessível, com motor a dois tempos, robusta, fácil de conduzir e não demasiado dispendiosa. Ao que consta, ia

beber influência à concorrente Levis, de fabrico inglês, mas foi um sucesso e a porta de entrada para voos mais altos.

Assim, em 1930 a marca lançou a Python 500cc, sob licença da Rudge, e afirma-se definitivamente não apenas no mercado doméstico, mas também na exportação para outras latitudes. Daí para a frente foi sempre em crescendo, começando também a fornecer o exército, tal como a sua adversária BMW que, apesar de todas as adversidades, sobreviveu e continua bem viva nos dias de hoje.

É já numa altura em que a II Guerra Mundial se avizinhava que a marca lançou a sua magnífica KS 600, mais precisamente em 1938. É ela a estrela desta crónica e teve um papel muito relevante durante o conflito, sendo que foi usada em diversos campos de batalha, fazendo uso de uma fiabilidade lendária e de uma robustez a toda a prova, incluindo a adaptação de um sidecar e de motorizações de maior porte, caso da KS 750.

Após o final da II Guerra, com a Alemanha de rastos e dividida, a marca sobreviveu e a KS600 até evoluiu para a KS601. Em 1953, tendo presente o fenómeno de popularidade das scooters italianas, a Zündapp lançou o modelo Bella. Bastante distinta, esta moto tinha nítidas semelhanças com a Parilla Levrier e foi um relativo sucesso, tendo usado motorizações de 150 e 200 cc. Numa fase tardia alguns modelos também tinham um motor de 175cc dos quais existem alguns exemplares no nosso país.

Em 1957 a Zündapp até se aventurou nos automóveis e lançou o seu microcarro Janus (em honra do Deus Grego Jano, Deus das duas caras). Hoje uma raridade muito apreciada e que tinha





especificidades muito curiosas: como é o caso de ser equipado com um pequeno motor a dois tempos de 248cc, portas opostas (frente/trás) e bancos traseiros virados para a retaguarda.

A partir de então a marca começou a entrar em agonia e focou-se mais nas baixas cilindradas, nomeadamente nas scooters, mas o fim estava próximo. A meados da década de 80, depois de graves problemas económicos e a par com uma concorrência feroz, a marca acabou mesmo por fechar as portas e o seu recheio acabou por ser vendido à China que, obviamente, o aproveitou para se lançar no mercado, mas essa história fica para outra oportunidade.

### **ESTÉTICA ARREBATADORA, DE UMA MOTO QUE VEIO DE ESPANHA!**

Esta KS 600, produzida em 1941, é uma daquelas motos que nos consegue facilmente conquistar, logo ao primeiro olhar. Vista de lado, de frente, de cima ou de trás, há harmonia em todas as suas proporções e muitos detalhes deliciosos, incluindo os vários logotipos da marca. A ausência do selim do passageiro só melhora o conjunto. Mesmo a

pintura, não original, tem por detrás uma história curiosa e que vale a pena conhecer, mesmo que de forma muito sumária:

Foi adquirida em Vigo e, ao que consta, faz parte de um lote de motos que foram enviadas para Espanha pela Alemanha, durante a II Guerra Mundial. Várias delas foram enviadas para a Frente Russa e usadas pela Legião Azul espanhola (conhecida também por 250ª Unidade de Voluntários da Wehrmacht, onde também combateram soldados portugueses). Já outras, provavelmente será o caso desta, fizeram parte das motos usadas pela escolta pessoal do ditador Franco, antes de começarem a utilizar as Harley-Davidson.

A KS 600 foi usada intensivamente durante a guerra e era um “pau para toda a obra”, tendo conhecido diferentes teatros de guerra. A própria estrutura da moto, com destaque para o quadro estampado e sem soldaduras, permitia aparafusar toda a estrutura e acessórios, fazendo dela uma ferramenta perfeita, nomeadamente para usar como veículo de comunicação rápida, nos vários cenários do conflito. No total, foram produzidas





INTERCOMUNICADOR  
PACKTALK  
PRO



DETEÇÃO  
DE COLISÃO



45mm COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE  
AGORA EM PACK DUO

## NOSTALGIA ZÜNDAPP KS600

mais de 20.000 unidades, sendo que a maioria das quais acabou por ter fins militares e não sobreviveu.

### SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Não foram muitas as vezes que tive oportunidade de conduzir motos desta época sem receio de cair, estragar alguma coisa ou simplesmente ficar parado à beira da estrada, algo que também já me aconteceu ao testar motos clássicas. Esta Zündapp é e parece ser robusta, mesmo sendo já uma octogenária.

Aliás, o seu proprietário corrobora isso mesmo e reforça que é uma moto escandalosamente fácil de conduzir e de uma fiabilidade a toda a prova, sendo também muito fácil de colocar em funcionamento, mais ainda porque o sistema elétrico foi melhorado pela conversão para 12 volts. Esta prática, muito comum, em nada é uma traição ao original, mas antes uma melhoria muito bem recebida.

Sentamo-nos no egoísta selim (faz lembrar as nossas bicicletas pasteleiras), abrimos bem os braços para poder abraçar o guidador e o processo

de arranque é simples: manípulo na posição on (há um testemunho vermelho que se acende) torneira da gasolina em posição aberta, ativar o enriquecedor de mistura, e, finalmente, uma “patada” (pedal/kick à esquerda) decidida e o motor desperta para a vida.

O boxer de 597 cc, com dois cilindros em posição transversal debita cerca de 28 cv às 4.800 rpm e está pronto para a ação, sendo que as 4 mudanças (existe até um acessório para poderem ser acionadas pela mão) permitem explorar o motor com grande facilidade, mas sempre a um ritmo de passeio, até porque a suspensão não ajuda, pois na dianteira é do tipo paralelograma deformável e atrás simplesmente não existe. Temos que nos contentar com as molas do selim.

As manetes têm a particularidade de serem invertidas, passando os respetivos cabos por dentro do guidador. Pode causar alguma confusão, mas em termos práticos o resultado é rigorosamente o mesmo e esteticamente resulta muito bem, sendo que era prática comum na época.



Largamos a embraiagem com delicadeza e lá vamos nós, estrada fora, com um pedaço de história a caminhar para os 90 anos! Se esta moto falasse (ela fala, pelo motor e escapes, mas eu não domino bem a sua linguagem) tantas histórias teria para contar!

Curva com relativa facilidade e o peso, a rondar os 200 kg, parece menor por causa do centro de gravidade estar tão baixo. E até os travões são suficientes para parar a moto. Uma verdadeira delícia de condução em que apenas as reduções precisam de ser feitas com algum cuidado, porque uma atitude mais intempestiva pode causar o bloqueio da roda traseira, sendo a transmissão à roda feita por veio e cardã.

Depois dos primeiros quilómetros, ainda algo receoso, rapidamente tomei consciência que a moto é mesmo simples e divertida de se conduzir, e que a sua estética não deixa ninguém indiferente, tal como o som melodioso das duas vistosas ponteiras de escape. O próprio cantar do motor é agradável e a vibração contida, sentindo-

se apenas na medida certa.

Esta KS 600 representa a essência de uma moto clássica: muito bem cuidada, existe basicamente para desfrutar em ritmo de passeio, mais ainda numa bela manhã de primavera como a que tivemos nesta sessão fotográfica.

### NOTAS FINAIS

Conduzir esta KS600 foi uma bela surpresa. Ainda antes de pegar nela fui logo alertado que ela iria ter o condão de me conquistar quando a visse com detalhe, mas que o melhor seria a sua condução/fruição.

Assumo que as minhas expectativas foram superadas e no final estava feliz. Uma moto que, em toda a sua simplicidade e aspeto robusto, acabou por me dominar, não apenas pela beleza, mas pela forma como se deixa conduzir, isto para não falar na sua história.

Dei por mim a pensar que foi uma pena a Zündapp ter ficado pelo caminho. Se tivesse sobrevivido, quantos mais motos icónicas não teria feito chegar até nós? //





Junya Ono

# Como funciona O SISTEMA E-CLUTCH

Um sistema inovador que transforma a caixa de velocidades em automática... ou não, já que também a manete de embraiagem pode ser usada a par com o pedal das mudanças.

O sistema Honda E-Clutch elimina preocupações com o motor ir abaixo, e também remove a necessidade de o motociclista se preocupar com o acionamento da manete da embraiagem. A caixa de velocidades engrena automaticamente a primeira relação sempre que a moto pára, sendo uma mais-valia, sobretudo em ambiente urbano, pois no meio do trânsito onde o ponto de embraiagem no arranque pode facilmente falhar, originando uma situação de stress. No entanto a manete de embraiagem está presente, e pode ser usada como numa transmissão normal.

Junya Ono é um engenheiro de referência e o Large Project Leader (LPL) da Honda Motor Co., Ltd., amplamente reconhecido por liderar o desenvolvimento do inovador sistema Honda E-Clutch.

A sua carreira na Honda é notável, e com 40 anos de idade tem assumido diversos papéis importantes no desenvolvimento de muitos modelos, sobretudo no que às transmissões diz respeito:

2008 ~ Quality Innovation Division

2012 ~ Joins Honda R&D @ AsakaATV and SxS development-Drivetrain test

2020 ~ Motorcycle Quick Shifter Specialist (CB1300 / CB750 / XL750 / CBR600RR / CBR1000RR-R)

2024 ~ E-Clutch development (Rebel 250 / CL250 / CB750 / XL750)

**ADM: A Honda E-Clutch permite mudanças mais rápidas e suaves do que um quickshifter. O que torna isto possível e quando é que os motociclistas sentirão mais claramente essa diferença na estrada?**

**Junya Ono:** Ao mitigar o choque que ocorre durante as mudanças de velocidade através do controlo

da embraiagem manual, o sistema proporciona passagens de caixa mais suaves e mais rápidas do que as de um quickshifter convencional. Os motociclistas podem sentir este benefício em praticamente todas as situações de condução, mas a diferença torna-se especialmente evidente a baixa velocidade, como em ambiente urbano, onde a suavidade das mudanças é mais perceptível.

**ADM: Qual foi o principal objetivo da Honda com esta evolução do Honda E-Clutch e de que forma se baseia no sistema inicialmente introduzido na CB650R e CBR650R?**

**Junya Ono:** O objetivo principal foi permitir que um leque mais vasto de motociclistas experie uma condução com maior confiança numa grande variedade de situações. Isto foi alcançado através da evolução e refinamento da lógica de controlo originalmente desenvolvida para os modelos da classe 650.

**ADM: Que qualidades de desempenho adicionais permitem a introdução do acelerador electrónico (Throttle-by-Wire) no sistema Honda E-Clutch?**

**Junya Ono:** Com a disponibilidade de modos de condução seleccionáveis, o Honda E-Clutch tornou-se mais fácil de utilizar num conjunto muito amplo de cenários, desde deslocações urbanas até condução mais desportiva, permitindo que o seu comportamento corresponda melhor às exigências do motociclista. Além disso, as reduções de caixa passam agora a incluir uma função automática de "blip", permitindo reduções mais suaves e contínuas.

**ADM: Que desafios de engenharia existem ao adaptar o Honda E-Clutch a diferentes configurações de motor, níveis de desempenho e cilindradas?**

**Junya Ono:** Cada motor possui características





próprias, pelo que foi necessário ajustar as definições de forma específica. Em particular, enfrentámos dificuldades relacionadas com diferenças nas flutuações de rotação, bem como variações na resposta do motor e na entrega de binário.

**ADM: Como funciona a nova função de auto-blip durante as reduções?**

**Junya Ono:** De forma semelhante a uma redução com quickshifter, o sistema faz um “blip” no acelerador para ajustar o regime do motor ao valor adequado após a redução. No entanto, como o Honda E-Clutch também aplica controlo de meia-embraiagem, ou de deslizamento, o resultado é uma redução muito mais suave.

**ADM: Como é que o Honda E-Clutch ajuda a gerir o salto da roda traseira durante reduções e travagens, especialmente numa condução mais dinâmica?**

**Junya Ono:** Durante uma desaceleração rápida, ou numa redução, o binário negativo pode fazer com que a rotação da roda traseira fique atrasada em relação à velocidade real do veículo e o desfaseamento resulta em saltos da roda traseira. O sistema deteta esta condição e aplica controlo de meia-embraiagem. Ao permitir que a embraiagem

deslize em vez do pneu, melhora-se a estabilidade do veículo. Esta tecnologia foi agora introduzida pela primeira vez na série 750.

**ADM: Como adapta o Honda E-Clutch o seu comportamento aos diferentes modos de condução?**

**Junya Ono:** Dependendo do modo selecionado, como RAIN ou SPORT, a abertura real das borboletas da admissão varia em relação à rotação do punho. O Honda E-Clutch executa o controlo de embraiagem adequado em conformidade com estas alterações na abertura das borboletas.

**ADM: Até que ponto é útil o Honda E-Clutch na condução fora de estrada na Transalp e na NX500?**

**Junya Ono:** Em primeiro lugar, a presença do Honda E-Clutch elimina preocupações com o motor ir abaixo. Também remove a necessidade de se preocupar com o acionamento da manete da embraiagem. Como resultado, os motociclistas podem concentrar-se mais na condução em condições off-road, onde é necessário prestar maior atenção ao terreno. Além disso, na série 750, o sistema de controlo foi ainda mais evoluído para permitir passagens de caixa adequadas mesmo em situações em que o pneu traseiro escorrega durante a aceleração.





# URBANA E DESPORTIVA



## SUPER 8R

A Super 8 R tem alma das corridas. O seu design com linhas arrojadas mas elegantes são inspiradas no mundo das corridas de motos. Atreve-te a despertar o teu lado mais rebelde!  
**SUPER 8 R - A SCOOTER MAIS DESPORTIVA!**

**PVPR 2.690€**

IVA incluído. Acresce Documentação e Transporte.

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.



**ADM:** Como garantiram que o Honda E-Clutch continua a parecer intuitivo e natural para motociclistas habituados a embraiagens manuais tradicionais?

**Junya Ono:** Mantivemos uma configuração que não altera o layout de controlo: a manete da embraiagem continua instalada da mesma forma que antes e, sem qualquer operação especial, basta puxar a manete para obter instantaneamente a mesma sensação e funcionamento de uma embraiagem manual convencional.

**ADM:** Porque decidiram permitir que os motociclistas mantenham o controlo total da manete, oferecendo a opção de desligar o Honda E-Clutch?

**Junya Ono:** Permitimos desligar o Honda E-Clutch para situações em que o motociclista não pretende que a embraiagem se desengate automaticamente, por exemplo durante condução a baixa velocidade, onde se pode querer circular mesmo no limite do ralenti. Acreditamos que poder regressar completamente ao funcionamento de um motociclo manual é uma vantagem única que outros sistemas automáticos de controlo de embraiagem não oferecem.

**ADM:** Há algum detalhe específico de que se orgulhem particularmente nesta última evolução?

**Junya Ono:** Evoluímos ainda mais a lógica de controlo de acordo com as características do veículo e a sua utilização, maximizando o valor que o sistema pode oferecer. Para além de melhorias funcionais, como a coordenação com o acelerador eletrónico (TBW), foram também feitas afinações mais subtis para melhorar a sensação de suavidade no arranque e nas passagens de caixa.

**ADM:** Na tecnologia de controlo, é correto afirmar que foram aplicadas lições do programa de robótica Asimo? Pode falar sobre isso?

**Junya Ono:** Embora o controlo em si não seja diretamente baseado no ASIMO, o conhecimento adquirido através da interação com engenheiros da Honda envolvidos em investigação robótica, incluindo o ASIMO, foi incorporado no Honda E-Clutch.

Exemplos incluem conceitos relacionados com o design dos ciclos de controlo e métodos para compensar perturbações que representam desafios no controlo de sistemas. Ao aproveitar estes conhecimentos, foi possível concretizar com sucesso o sistema E-Clutch com controlo direto por motores. //

# CAISMOTOR

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

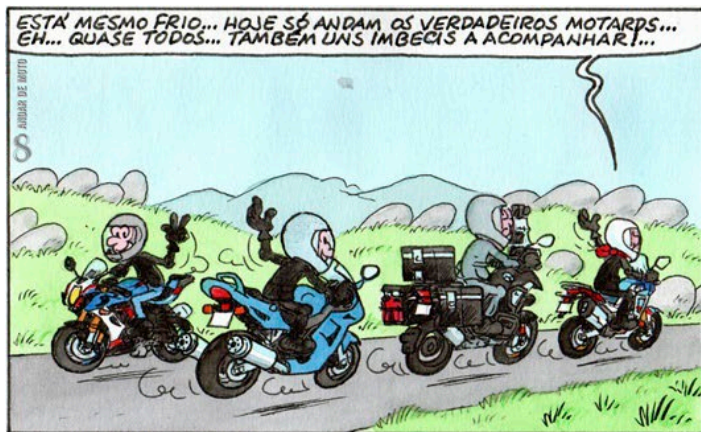
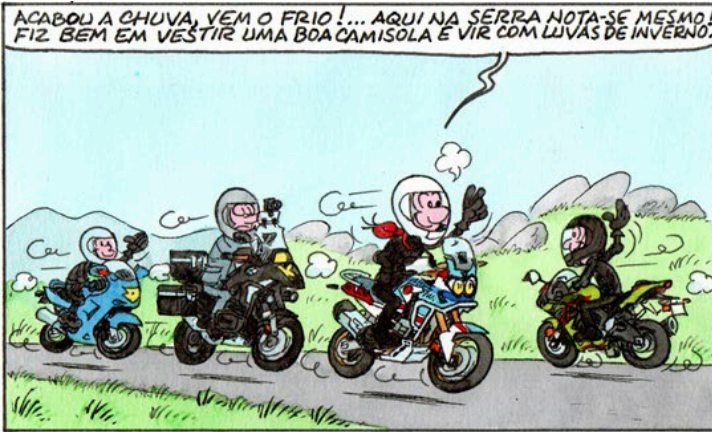
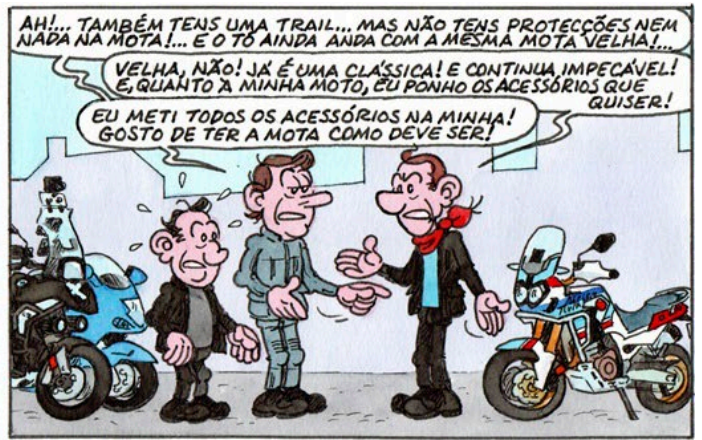
The KTM logo is displayed in white, bold, italicized letters on a solid orange rectangular background.

## DUKE MY24

~~PVP 6.723€~~

**AGORA POR 5.799€**

Limitado ao stock existente



# MOTOS **USADAS**



**PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)**



**ANDAR DE MOTO**



**Susana Esteves**  
Jornalista e motociclista

## Porque é que andar de moto faz melhor ao corpo do que o ginásio, a meditação e os comprimidos

**O**s que andam de moto frequentemente não pensam muito nisto, (sentem, mas preferem não pensar muito nisto), mas conduzir uma moto faz bem ao corpo e à mente. Portanto, para os que estão sempre a criticar-nos, eis mais algumas explicações bem fundamentadas:

Conduzir uma moto é algo que exige muito do nosso corpo. Quem já passou uma hora numa desportiva ou numa scooter com pendura sabe cada curva, cada travagem, cada mudança de peso é uma decisão física e mental ao mesmo tempo.

### **Moto é perfeita para ficarmos em forma**

Conduzir uma moto exercita o corpo todo. A postura obriga-nos a usar músculos que normalmente nem notamos:

- A coluna está constantemente a ajustar-se, a contrair os músculos das costas para manter o equilíbrio.
- As pernas, os pés e os braços não estão simplesmente “à espera”. Eles interpretam forças físicas: inclinação, aceleração, travagem, resistência do vento.
- O corpo absorve vibrações e impactos mínimos que, ao longo do tempo, provocam fadiga muscular (aquela que não mata, mas mói), especialmente na lombar, ombros e antebraços.

Mas com todo este exercício certamente que reforçamos estas coisas todas e ficamos todos “fits”!

### **Ficamos mais resistentes**

Andar de moto durante algum tempo pode causar dormência no rabo... e não só, e se andarmos com pendura isto tende a piorar, porque o equilíbrio e distribuição de peso mudam constantemente.

O que é que isto traz de bom? Segurar o guiador, travar e mudar de velocidades repetidamente exige que os músculos trabalhem constantemente. A dormência, o formigueiro ou perda momentânea de força, é uma

forma do corpo avisar que precisa de ajustar a posição ou relaxar. E nós, como somos mais resistentes a cada dia que passa, ajustamos e ficamos fortíssimos.

### **É ótimo para o nosso cérebro**

Muita gente não percebe que andar de moto exige muito mais do cérebro do que de perna ou braço. Andar de moto não é só força, é também controlo, coordenação e atenção constante.

Conduzir envolve:

- Antecipar movimentos de outros veículos
- Traçar curvas com precisão
- Distribuir peso do corpo e da moto
- Ajustar olhar e foco constantemente
- Reagir em frações de segundo a mudanças no piso

O cérebro está constantemente ativo. Quem conduz desenvolve atenção, memória espacial e reflexos que não seriam tão exigidos em outros contextos. Não estou a inventar: estudos mostram que pilotar melhora a atenção e a flexibilidade mental. Só coisas boas, portanto.

### **Reduz o stress e torna-nos mais bem-dispostos**

Aquela sensação de que muitos motociclistas falam de “total presença” na estrada é algo próximo da meditação. A concentração necessária reduz níveis de stress e aumenta a percepção do momento presente. O frio, a chuva ou o vento só intensificam essa necessidade de atenção e resposta rápida.

Cada desafio físico é também um treino mental: o corpo aprende a distribuir esforço e o cérebro a processar informação rapidamente. Os estudos apoiam isso: investigadores da UCLA mostraram que a condução de motos aumenta os níveis de foco sensorial e diminui a hormona do stress (cortisol), enquanto a atenção se torna mais aguçada.

Só precisamos é que não nos chateiem e nos deixem andar de moto quando queremos. //



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.