

KAWASAKI KLE500 SE



CONTRAPONTO

*VOGE DS800X RALLY
ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450 MANA BLACK*



» **TESTE**
BAJAJ PULSAR 400 / DOMINAR 400

» **NOSTALGIA**
HONDA NSR 125R

» **REPORTAGEM**
*EXPOMOTO 2026
100 COLLS 2026*

» **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



NT

MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

A nova era touring

A NT1100 é uma moto de turismo inteligente, sofisticada e totalmente moderna. E acabámos de lhe fazer um upgrade. O motor de dois cilindros possui agora um binário mais elevado a médias rotações, o controlo da Unidade de Medição da Inércia (IMU) está no centro do conjunto eletrónico atualizado e uma nova carenagem desportiva monta o ecrã de fácil ajuste e os faróis LED com pisca-piscas DRL integrados. A capacidade de resposta melhorada do DCT opcional, a baixas velocidades, faz uma diferença real, enquanto a nova opção de Suspensão Eletrónica (ES) eleva a NT1100 a outro patamar. E, o melhor de tudo: a nova NT1100 vem com malas maiores, o que significa que pode armazenar convenientemente um capacete integral. Perfeição absoluta de condução. **Realize o seu Sonho.**



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

A Brigada de Trânsito

A Páscoa de 2026 deixou um retrato brutal da estrada portuguesa: 20 mortos e 53 feridos graves.

Não é por isso de admirar que, durante a operação da GNR e PSP efetuada durante o fim-de-semana, tenham sido detidos 692 condutores com TAS igual ou superior a 1,2 g/l, um número alarmante que nenhuma campanha de sensibilização tem conseguido travar.

O alcoolismo permanece socialmente aceite, quase ritualizado, e a estrada paga a fatura. A isto junta-se também outro problema silencioso e raramente discutido: o consumo de antidepressivos e ansiolíticos, que afetam os reflexos, diminuem a atenção e aumentam o tempo de reação. Sendo Portugal um dos países europeus com maior consumo per capita destes medicamentos, deve concluir-se que essa combinação com a condução também deveria ser tida em conta.

Mas há um terceiro fator que corrói o sistema por dentro: a falta de rigor na emissão e revalidação das cartas de condução. É inegável que o sistema tem falhado. Falhado no controlo médico, falhado na fiscalização, falhado na capacidade de impedir que pessoas sem condições físicas e/ou intelectuais continuem ao volante. E quando o sistema falha sistematicamente, a fronteira entre

incompetência e corrupção torna-se demasiado ténue para ser ignorada.

O uso do telemóvel é outro flagelo que cresce todos os anos. Só a PSP registou 129 infrações por uso do telemóvel durante a operação de Páscoa, mas a distração digital tornou-se tão banal que muitos condutores conduzem sistematicamente às cegas durante segundos que podem ser fatais para eles e para outros utilizadores das rodovias. Basta ver a quantidade de choques e acidentes que acontecem nas longas filas de trânsito!

Perante este cenário, o anunciado regresso da Brigada de Trânsito é uma medida necessária e aplaudida. Uma força especializada, permanente e visível tem um efeito dissuasor que nenhuma campanha substitui. Esperemos que a fiscalização venha a ser dura, imprevisível e constante e que a BT não se vá dedicar exclusivamente a controlar os ridículos limites de velocidade definidos para apenas alimentar os cofres do estado. Porque não é a velocidade que mata! A incompetência, a irresponsabilidade, a falta de lucidez e a embriaguês é que são as principais causas da sinistralidade!

Mas como o ministro tem falado num novo Código da Estrada, o mais provável é que fique tudo na mesma, só que com mais multas para serem processadas. //

6 *MOTO NEWS*

APRESENTAÇÃO

- 14** *BRABUS / DAB MOTORS*
- 16** *KTM 1390 SUPER DUKE RR TRACK*
- 18** *KTM 890 ADVENTURE R RALLY 2026*
- 22** *MYTOS MOTORCYCLES NEO+ 2*

TESTE

- 26** *KAWASAKI KLE500 SE*
- 44** *BAJAJ PULSAR NS400Z E DOMINAR 400*

CONTRAPONTO

- 38** *VOGE DS800X RALLY VS ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450 MANA BLACK*

REPORTAGEM

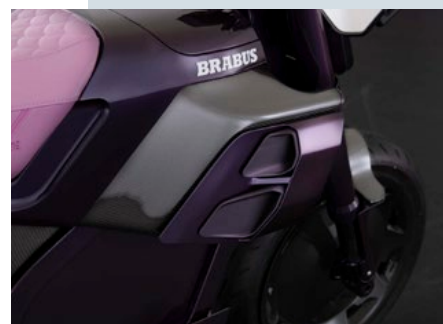
- 72** *EXPOMOTO 2026*
- 76** *100 COLLS 2026*

NOSTALGIA

- 82** *HONDA NSR 125R*

CRÓNICA

- 3** *ROGÉRIO CARMO: A BRIGADA DE TRÂNSITO*
- 24** *ADELINA GRAÇA: O RESTO É O SOM DO VENTO E DEIXAR O MUNDO ROLAR*
- 52** *SUSANA ESTEVES: O QUE UMA VOLTA DE MOTO DIZ SOBRE NÓS*
- 88** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 90** *PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM OS ESPELHOS RETROVISORES?*





**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW R 1300 R

EQUIPADA DE SÉRIE COM EMOÇÕES FORTES

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

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

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

*A tua vida é uma viagem.



Conceição Machado é importador e distribuidor nacional da Norton Motorcycles

A HISTÓRICA MARCA BRITÂNICA NORTON REGRESSA NOVAMENTE A PORTUGAL, AGORA ATRAVÉS DO GRUPO PORTUGUÊS CONCEIÇÃO MACHADO QUE, RECENTEMENTE, ASSEGUROU TAMBÉM A REPRESENTAÇÃO DA PHELON&MOORE.

DEPOIS de tempos conturbados, que levaram à aquisição pela TVS Motors em 2020, a icónica marca inglesa tem vindo a renascer e retorna ao nosso país com quatro modelos. Duas superbikes: Manx e Manx R e duas adventure: Atlas e Atlas GT. Com a nomeação da Conceição Machado como importador e distribuidor exclusivo da Norton Motorcycles em Portugal, abre-se um novo capítulo para ambas as empresas no mercado.

A Norton foi fundada em 1898 em Birmingham, Reino Unido, e é um dos nomes mais famosos do motociclismo, tendo sido uma Norton Commando 88 a crónica Nostalgia de junho do ano passado. Desde há mais de um século que a marca se destaca pela inovação, engenharia de excelência e sucesso em competição, designadamente no Isle of Man TT. Isto mesmo ficou demonstrado por diversas inovações, como o quadro “featherbed” e motos

notáveis como a Commando, eleita Moto do Ano em 1967.

Na sequência do novo começo com a TVS Motors em 2020, a Norton definiu a sua última fase de desenvolvimento como “Resurgence”, que podemos traduzir por ressurgimento ou ressurreição, trazendo um novo design, novos modelos e uma nova visão de longo prazo, sempre apoiada por um dos maiores construtores do mundo.

GAMA INICIAL COMPOSTA POR QUATRO MODELOS

Nesta fase de lançamento a ofensiva da Norton em solo luso vai assentar em quatro modelos distintos:

Enquanto topo de gama, a Manx R e a Manx personificam, respetivamente, a superbike moderna e uma visão de naked, combinando engenharia britânica, performance extrema e eletrónica avançada. Os pontos de destaque são as suspensões semiativas Marzocchi, modos de con-

dução customizáveis e um sistema de travagem Brembo capaz de proporcionar um excelente poder de travagem.

O motor é um V4 com 1.200cc a 72 graus com ignição “Phased Pulse” e entrega 206 CV e 130 Nm de binário, sendo que mais de 75% está disponível logo às 5.000 rpm.

Já na gama aventura, a Atlas combina construção de baixo peso, performance responsiva e um pack eletrónico desenhado para inspirar confiança no condutor. A Atlas GT alarga o conceito a uma proposta mais orientada para touring em estrada, combinando agilidade e conforto com ergonomia ajustável e suportes de bagagem integrados.

Ambas são propulsionadas por um bicilíndrico, de 585 cc em linha, um bloco Norton que oferece a maior curva de binário da categoria, com uma sonoridade específica, graças ao desenho a 270 graus e à afinação específica do escape. O motor tem elementos com revestimento em plasma para auxiliar na contenção de peso e as suspensões Kayaba são totalmente ajustáveis.

A OPINIÃO DOS PROTAGONISTAS

Miguel Vasconcelos, da Conceição Machado, expressa bem a sua opinião sobre mais esta nova parceria estra-

tégica:

Trazer a Norton Motorcycles para Portugal é um momento de orgulho para nós. A Norton é um dos grandes nomes do motociclismo britânico, com uma herança extraordinária e uma visão de futuro muito distinta. Acreditamos que esta é uma excelente oportunidade para a Norton em Portugal e mal podemos esperar para apresentar o design e a engenharia Norton aos motociclistas portugueses.

Por sua vez, Richard Arnold, Diretor Executivo, Norton Motorcycles, alinha pelo mesmo diapasão ao afirmar:

Portugal é uma oportunidade importante para a Norton no sentido do crescimento internacional da marca. Estamos contentes em trabalhar com a Conceição Machado para estabelecer a Norton em Portugal e para levar a nossa última geração de motos aos condutores locais, num mercado tão apaixonado.

Dentro em breve, a Conceição Machado partilhará mais informações acerca da disponibilidade, pontos de distribuição e demais informações sobre os modelos Norton. Mais informações sobre a marca podem ser obtidas no respetivo site. //





Honda distingue dois concessionários portugueses com prémios europeus de excelência

A HONDA ANUNCIOU OS VENCEDORES DA EDIÇÃO DE 2025 DO PROGRAMA YŪSHŪ, QUE RECONHECE OS MELHORES CONCESSIONÁRIOS EUROPEUS EM EXPERIÊNCIA DO CLIENTE. EM PORTUGAL, A QUITERMOTOS, EM RIO MAIOR, E A LOMBAS E CURVAS, EM ALMADA, FIGURAM ENTRE OS PREMIADOS DA REDE OFICIAL DE MOTOS.

O PROGRAMA Yūshū, lançado na Europa em 2022, baseia-se no Índice de Satisfação do Cliente Honda (H-CSI) para identificar as unidades que oferecem níveis excecionais de serviço. Este ano, a empresa distinguiu 60 vencedores em todo o continente, selecionados a partir de um universo de mais de 1.500 concessionários de automóveis e motociclos.

No mercado nacional, a Quitermotos, sediada em Rio Maior, destacou-se na categoria de Pós-Venda. Já a Lombas e Curvas, localizada em Almada, obteve uma distinção dupla ao vencer na categoria de Vendas e na

nova categoria Combinada (Vendas e Pós-Venda). Esta última categoria é a principal novidade da edição de 2025, visando premiar a consistência de desempenho em todas as áreas do negócio. Como reconhecimento, os vencedores da categoria combinada serão convidados para a primeira Gala Europeia do programa, a realizar em Dublin, na Irlanda.

De acordo com a marca, o programa Yūshū foca-se no "feedback" direto dos utilizadores, funcionando como um barómetro da qualidade de serviço no dia a dia. Hans de Jaeger, Presidente da Honda Motor Europe, sublinhou em

comunicado que a iniciativa "reflete a voz do cliente" e serve para "inspirar a rede de concessionários a elevar continuamente os padrões".

Para além dos representantes portugueses, a lista de vencedores na divisão de motos inclui concessionários de França, Alemanha, Itália, Espanha e Reino Unido.

Vencedores Yūshū 2025 (Portugal - Motos):

- Quitermotos (Rio Maior): Prémio Pós-Venda;
- Lombas e Curvas (Almada): Prémio Vendas e Prémio Combinado.//



PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!





15.ª Edição de 2026 do Distinguished Gentleman's Ride será a 17 de maio

A PRINCIPAL CONCENTRAÇÃO EM PORTUGAL TERÁ LUGAR NOS JARDINS DO CASINO ESTORIL.

O DISTINGUISHED Gentleman's Ride (DGR) nasceu na Austrália, idealizado por Mark Hawwa. Estes eventos, sempre de forma mais clássica e até formal, além de juntarem comunidades de motociclistas, têm sempre por detrás um objetivo de cariz social. Nesta edição, a realizar no dia 17 de maio, o ponto de encontro vai ser nos jardins do Casino Estoril, lugar emblemático e cheio de carisma e glamour, bem na linha do evento.

A fonte de inspiração para Hawwa, como o próprio referiu, foi uma foto da personagem Don Draper, da série de TV *Mad Men*, montado numa moto clássica e vestindo o seu melhor fato. Mark decidiu que um passeio temático seria uma ótima maneira de ligar entusiastas e comunidades de motociclistas de todo o mundo, enquanto angariavam fundos para apoiar homens com problemas de saúde.

Na prática, o desafio é: “juntar a milhares de entusiastas de motos clássicas em todo o mundo, an-

gariando fundos e consciencialização para o cancro da próstata e a saúde mental masculina”. A Triumph Motorcycles, tradicional patrocinador do evento, está até a oferecer um prémio extraordinário para o maior angariador de fundos a nível global: uma Triumph Speed Twin 1200 Cafe Racer DGR Edition.

Além do encontro mais direcionado para a Grande Lisboa, vão existir outros em várias regiões do país, pelo que se desejar mais informações ou marcar presença, o melhor mesmo é contactar a organização no respetivo site e participar, seja presencialmente, por meio de um donativo ou até adquirindo merchandising.

Para que se tenha uma noção da dimensão global deste grande encontro, que continua a ser um sucesso à escala cada vez mais global, foram até à data angariados cerca de 60 milhões de Dólares para promover e melhorar a saúde masculina, participaram mais de meio milhão de motociclistas, num total de 121 países envolvidos. //

8.999€

ANTES ~~10.499€~~

DESCONTO -1500€



V-STROM

V-STROM 800

PREÇO CAMPANHA

Campanha válida até dia 31 de julho de 2026, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Não acumulável com outras campanhas em vigor ou a lançar de futuro. A Suzuki Portugal reserva-se no direito de alterar, sem informação prévia, as condições da campanha

5
ANOS
GARANTIA
SUZUKI

MADE IN JAPAN
日本製



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



X Edição do Lisbon Motorcycle Film Festival decorre de 22 a 24 de maio

A DÉCIMA EDIÇÃO DO MAIOR E MAIS CARISMÁTICO EVENTO NACIONAL QUE UNE MOTOS, CINEMA E CULTURA REALIZA-SE ENTRE OS DIAS 22 E 24 DE MAIO.

NAS EDIÇÕES anteriores o Lisbon Motorcycle Film Festival (LxMFF) tem-se vindo a afirmar como um evento cultural muito especial que une as motos e o cinema. Nesta 10.ª edição, que decorre de 22 a 24 de maio, não será diferente, sendo que vão existir muitas razões para marca presença e o centro nevrálgico do evento será, como habitualmente, o cinema mais icónico de Lisboa, ou seja, o S. Jorge, que fica situado na mais badalada Avenida da cidade, a Av. da Liberdade.

Destinado aos amantes das duas rodas, do cinema e da cultura, o LxMFF, promove a criatividade, proporcionando uma oportunidade única para os construtores e customizadores de motos, pilotos, artistas, realizadores e atores, mostrarem a sua arte, a sua paixão pelas motos. Por outro lado, são exibidos filmes, muitos deles icónicos, e é normal

haver convidados muito especiais do mundo do cinema e das motos.

O Lisbon Motorcycle Film Fest, além de ser um festival de cinema, é o ponto de encontro para os amantes das duas rodas, onde o convívio, a camaradagem, as boas memórias e a estética se encontram num só lugar, ao longo de três dias. O programa é composto por um vasto leque de ações, tais como Talks com convidados nacionais e internacionais, exposição de motos, passeio noturno pelas mais belas ruas da cidade de Lisboa e pela transmissão em direto, no domingo, da prova rainha do MotoGP ou World SBK, no grande ecrã do Cinema São Jorge.

Ainda não são conhecidos os detalhes, nomeadamente o programa desta X edição, o que deve acontecer muito em breve, mas marque já na sua agenda este fim de semana. //



QJMOTOR

SRT 600 SX

5.990€*

SEM LIMITES,
JUST RIDE

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

+ OFERTA DO KIT DE 3 MALAS "ONE KEY"

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matrícula, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Campanha de oferta do Kit de 3 Malas até 31/05/2026.

6 ANOS GARANTIA
QJ

Exclusividade ELÉTRICA

A Brabus acaba de anunciar uma parceria com a DAB Motors, especialista na produção de motos elétricas. O resultado é não uma ou duas, mas antes três motos elétricas.



Da junção entre a Brabus e a DAB Motors já se previa que deveria surgir algo único e especial, mais ainda porque a Brabus só tinha propostas nas duas rodas a combustão. Como resultado desta parceria vamos ter um número muito limitados de unidades que juntam o melhor das duas marcas, mas agora numa lógica de mobilidade elétrica, sem quaisquer emissões poluentes e em três variantes distintas, partindo de uma base comum.

As duas marcas unem esforços para elevar a mobilidade urbana a um novo patamar com uma nova geração de motos totalmente elétricas. Apresentada na Semana do Design de Milão de 2026, a colaboração representa uma abordagem inovadora e orientada para o futuro, reunindo o conceito “One Second Wow” e a longa experiência da DAB Motors em engenharia elétrica leve e de alto desempenho.

O resultado é uma combinação perfeita de precisão artesanal, tecnologia inovadora e estética arrojada, para um novo estilo de condução urbana, sem compromissos, com um design radical e uma obsessiva atenção ao detalhe.

TRÊS MODELOS, UMA SÓ VOCAÇÃO

Baseada na plataforma modular DAB 1α da DAB

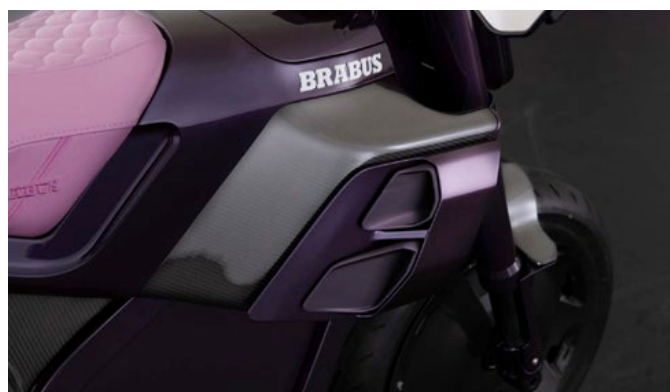
Motors, a colaboração resulta em três modelos distintos, cada um oferecendo a sua própria interpretação de desempenho e exclusividade:

A DAB 1α Brabus de entrada de gama concentra-se numa reinterpretação refinada do modelo base, melhorando-o com uma seleção única de componentes de fibra de carbono. Velocidade máxima de 120 km/h, com um binário de 395 Nm, uma autonomia até 150 km e um preço declarado de 16,590€, mais IVA. Disponível em preto

A Brabus Urban E dá um passo decisivo em frente, combinando um grupo motopropulsor mais potente com atualizações de desempenho especialmente desenvolvidas e uma linguagem de design mais expressiva, típica da Brabus. Até mais 20% de binário, velocidade máxima de 120 km/h, autonomia até 150 km e um preço declarado de 20,800€, mais IVA. Disponível em preto e vermelho.

No topo da hierarquia a Brabus Urban E First Edition oferece o máximo em exclusividade como modelo de colecionador estritamente limitado, que se distingue por quatro combinações de cores únicas (10 unidades de cada uma), inspiradas no mundo dos supercarros Brabus e um acabamento ainda mais personalizado. Com um preço declarado de 32,500€, mais IVA, estará disponível nas cores Desert Sand, Fusion Red, SuperViolet e Peetch.

Mais detalhes podem ser encontrados aqui. //





A primeira DUKE DE CIRCUITO



» [Galeria de fotos aqui](#)

A KTM 1390 Super Duke RR Track é uma pura moto de pistas e, oficialmente, o modelo de produção mais potente alguma vez fabricado pela KTM, com 202 cv.



Limitada a 100 unidades em todo o mundo a 1390, a Super Duke RR Track é a mais recente de uma longa linhagem Hypernaked e a primeira Duke verdadeiramente destinada aos circuitos. Despida de todos os componentes que a tornariam legal para circular na via pública, foi construída segundo os regulamentos da FIM para as corridas, com um nível de personalização e equipamento nunca visto num modelo de produção da KTM. Além, de uma potência que supera os 200 cv.

Construída em Mattighofen, pesa menos 9 kg do que a 1390 Super Duke RR, homologada para a estrada, e uns impressionantes 20 kg menos do que a KTM 1390 Super Duke R base. Para alcançar este resultado, o departamento de I&D da KTM removeu todas as peças e painéis desnecessários para utilização na via pública e recorreu a componentes de maior qualidade, combinando peças em fibra de carbono, jantes leves em magnésio forjado, um sistema de escape Akrapovič Evolution Line em titânio, parafusos em titânio e uma plataforma eletrónica simplificada.

Com a redução de peso garantida, os engenheiros concentraram-se em melhorar as características de condução, equipando a moto com suspensão WP PRO Components com tecnologia MotoGP, sistema de travagem Brembo com especificações de Superbike e pneus Michelin Power Performance Slick, entre outros componentes.

O resultado é uma verdadeira máquina de pista, sem concessões, Ready To Race, construída para aqueles que ousam quebrar as regras, mas serão bem poucos os felizardos. Afinal de contas, terá uma produção estritamente limitada a apenas 100 unidades e estará disponível nos concessionários autorizados da KTM a partir de maio de 2026, podendo ser obtidas mais informações no site da marca. //



Criada SEM COMPROMISSOS



Produzida num número limitado de unidades a nova KTM 890 Adventure R Rally é a expressão mais focada da engenharia de rally da KTM e tem o ADN vencedor do Dakar.

Disponível numa pequena quantidade, previstas 700 unidades, e pensada para os aventureiros que não se conformam, a KTM 890 Adventure R Rally foi projetada para aqueles que medem cada viagem pelo terreno que conquistam e não pelos quilómetros percorridos. Para 2026, regressa com uma pintura inspirada no rali que torna a sua vocação inconfundível: esta é a moto Adventure mais focada no todo-o-terreno da gama KTM, carregando o puro ADN Ready To Race!

Criada especificamente para enfrentar os terrenos mais acidentados do mundo, inclui suspensão WP Xplor PRO diretamente inspirada na competição, jantes reforçadas que resistem ao desgaste e um escape Akrapovič leve, que aprimora a resposta e o comportamento. Cada componente existe por uma razão específica, que lhe permitir avançar mais longe, mais rápido e mais profundamente na natureza.

Além disso, vem agora com até 4 anos de garantia, para uma maior tranquilidade e confiança dos seus proprietários, durante mais tempo.

PRINCIPAIS DESTAQUES

Desenvolvida em conjunto com a WP Factory

Racing, a suspensão WP XPLOR PRO oferece elevado controlo nos terrenos mais difíceis. Com 270 mm de curso, oferece muita sensibilidade e resistência significativa ao embater em obstáculos a alta velocidade. Na traseira, o amortecedor Xplor PRO PDS utiliza componentes internos de baixa fricção para um amortecimento preciso, tração mais forte e redução da fadiga do piloto em etapas longas e exigentes. Além disso, ambos as são totalmente ajustáveis.

Equipada com rodas Excel de alta resistência, 21" na dianteira e 18" na traseira, combinadas com pneus tubulares para máxima durabilidade e resistência a impactos em terrenos difíceis. Esse sistema permanece estável em alta velocidade e resiste melhor a choques mais duros. Vem ainda com poisa-pés mais largos e mais afiados, feitos para utilização agressiva no off-road.

O ABS offroad ativa-se automaticamente quando se seleciona o modo off-road ou Rally, reduzindo também a intervenção do ABS na roda dianteira e desativando por completo na traseira, permitindo deslizar a traseira nas curvas com precisão. Em resumo, oferece uma travagem mais forte e controlada fora do asfalto. Acrescem ainda modos de condução, controlo de tração, ABS em curva, quickshifter e cruise control, >>



APRESENTAÇÃO *KTM 890 ADVENTURE R RALLY 2026*

particularmente úteis no asfalto.

Equipada com pneus Mitas Enduro Trail desenvolvidos em estreita colaboração com a KTM, este setup é feito para pilotos que procuram terrenos exigentes. A borracha oferece a durabilidade, estabilidade e quilometragem necessárias na estrada, mas o seu verdadeiro propósito é avançar por superfícies soltas, rochosas e técnicas, com total confiança. Ajustados para KTM e feitos para uso de puro off-road, esses pneus garantem aderência nas diferentes condições.

Inspirado na KTM 450 Rally vencedora do último Rali Dakar, a dianteira apresenta uma silhueta afiada. Sob a carenagem, suportes de alumínio forjado reforçam toda a estrutura do cockpit, da carenagem ao para-brisas e à torre de instrumentos, garantindo que tudo continua sólido, mesmo nas situações mais severas. Os gráficos estão integrados nos plásticos para melhor resistir ao desgaste e o guarda-lamas em posição elevada protege da projeção de água e detritos. //

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

- Motor bicilíndrico paralelo de 889 cc, com 106 cv e 100 Nm de binário;
- Suspensão WP XPLOR PRO, com curso de 270 mm;
- Escape Akrapovič Slip-on Line;
- Banco Rally e poisa-pés Factory Racing;
- Pacote tecnológico incluindo Modo Rally, Quickshifter+, Cruise Control e embraiagem deslizante;
- ABS Off-Road e múltiplos Modos de Condução;
- Painel TFT de 5 polegadas com navegação Turn-by-Turn+;
- Aros reforçados (2,15x21"; 4,00x18");
- Protetores de depósito em carbono;
- Cremalheira Supersprox-Stealth;
- Novo depósito de combustível com design bicolor;
- Garantia do fabricante de 4 anos;
- Relativamente a preços e datas de entrega, em Portugal ainda não são conhecidos detalhes, e mais informação pode ser consultada no site da marca.



CAISMOTOR

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

WISS

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

3.499€
ANTES ~~3.899€~~

DESCONTO -400€





Qualidade E DESIGN

A Mytos revela a sua scooter Neo+ 2, reinventando o seu Ícone de mobilidade elétrica

Esta marca portuguesa dedicada à mobilidade contemporânea e acessível, acaba de lançar a Neo+ 2. Esta nova versão sucede à bem-sucedida Neo Plus, mantendo a fiabilidade mecânica que conquistou os utilizadores, mas elevando a experiência estética e funcional a um novo patamar, sendo desenhada para quem valoriza a performance do modelo anterior, mas não abdica de um design moderno e de uma presença mais marcante na estrada.

Mantém a motorização de 2000 Watts (72v) e a bateria de lítio de alta capacidade (72v32ah) que garantem uma autonomia de até 90 km, sendo que a evolução foca-se no que é visível e tátil. A Neo Plus 2 apresenta uma carenagem frontal totalmente redesenhada, onde se destaca o novo sistema de óticas LED triplas, que garante não só um visual futurista, mas também uma visibilidade superior e maior segurança em condução noturna.

Preservando a agilidade do chassis original – com uma altura de assento de 750 mm que facilita a condução urbana – a Neo+ 2 evolui na segurança. O sistema de travagem de duplo disco (frente e traseira) e travagem combinada foi otimizado para proporcionar uma resposta mais precisa e uma experiência de condução superior.

De destacar ainda que tem também capacidade

para duas pessoas e pode ser conduzida a partir dos 14 anos, enquadrada na Categoria AM, para ciclomotores e motociclos até 50 cm³ ou equivalente e velocidade máxima de 45 km/h.

A Neo+ 2 chega ao mercado com um preço altamente competitivo de 1.999€ (ao qual acrescem despesas de legalização e transporte). É uma escolha lógica para quem procura a maturidade tecnológica de um motor testado, envolta numa estética atualizada.

Capaz de uma velocidade de ponta a rondar os 45 km/h e um tempo de carga completa entre 4 e 6 horas (a bateria é removível), torna-se uma opção interessante para uma utilização citadina, económica e ecológica, agora com um visual rejuvenescido.

Como refere a equipa da Mytos:

O primeiro modelo já se tinha afirmado pela sua fiabilidade mecânica e robustez, servindo agora de base para esta nova evolução. Com a Neo+ 2, quisemos dar aos nossos clientes um design que acompanhasse essa qualidade. É uma renovação visual profunda num modelo em que os nossos utilizadores já confiam plenamente.

Mais informações sobre este modelo ou outros da marca podem ser obtidos no site da Motoexpert. //





Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

O resto é o som do vento e deixar o mundo rolar

Preparar uma viagem é um processo que teima entre a euforia e a razão. É um fogo na imaginação, onde os sonhos pedem rédea solta, mas onde a lógica tem de segurar o ímpeto. Sem esse equilíbrio, tudo se pode complicar, sobretudo quando o mapa nos empurra para lá do horizonte, onde o chão nos foge aos pés.

Cada vez que traço as linhas no mapa, sinto um formigueiro elétrico. Começo a ver para lá do ecrã: sinto o cheiro da terra molhada, do vento do deserto, vejo os rostos marcados pelo tempo, as paisagens que nos esmagam pela sua imensidão. A aventura não é apenas um plano; é um lugar. Mas para que o sonho não se transforme em pesadelo, a preparação é o meu escudo. É a ciência de domar o risco para deixar a alma livre.

O mundo, para lá do nosso quintal, é cheio de surpresas. Acredito piamente que a aventura de moto não é uma corrida, mas uma comunhão, uma partilha de destinos. Por isso, abro-vos o meu ritual de preparação, talvez estas minhas obsessões acendam em vós a vossa própria chama.

Sempre que desenho itinerários fora deste "quintal" que é a Europa, o peito aperta. Como serão aquelas estradas? Que segredos guardam aqueles povos? A burocracia, o clima, o desconhecido... são dúvidas que fugitam a mente. Esclarecê-las é a única forma de acalmar a ansiedade voraz de quem está prestes a mergulhar no mundo novo.

Por isso, entre o delírio do sonho e a tinta no mapa, procuro a verdade no terreno. Procuro hotéis perdidos, postos de polícia esquecidos, qualquer sinal de vida real. No caos da blogosfera, encontro o fio condutor: um número de telefone. Ligo para o outro lado do mundo, e nessa voz distante, seja de um rececionista ou de um polícia local, o destino ganha realidade.

"A N55 é transitável?"; "O deserto engoliu o asfalto?"; "Preciso de escolta?". Estas perguntas não matam a magia; pelo contrário, dão-lhe corpo. Tornam o perigo real e a paixão controlável. Depois, resta o ritual na embaixada, onde as últimas dúvidas são postas em papel.

Nunca pisei as luzes de um palco, mas conheço o batimento acelerado de quem vai entrar em cena. Sinto a mesma vertigem que sentia na linha de partida das corridas da escola, com o coração a querer saltar-me do peito. Sempre que monto a moto e aponto ao infinito, a sensação é de um renascimento. A felicidade pura, aquela que nos faz gritar dentro do capacete, mistura-se com o frio na barriga.

A vida é o derradeiro ato de coragem. Com os papéis assinados e a esperança de que o caminho se abra à minha frente, arranco. A minha velha moto, companheira de guerra, vibra com a mesma ansiedade. Sinto a trepidação do seu motor e espero, com toda a minha alma, que o coração dela aguente tanto quanto o meu. O resto? O resto é o som do vento e deixar o mundo rolar. //

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

EQUILÍBRIO total



KAWASAKI KLE500 SE

Estive na apresentação à imprensa nacional da nova Kawasaki KLE500 SE que decorreu na região do Gerês. Organizado pela Multimoto, o importador da marca de Akashi para Portugal, o evento permitiu-me avaliar os prós e os contras deste modelo que tanta polémica tem causado.

Texto: Henrique van Uden **Fotos:** Rui Jorge

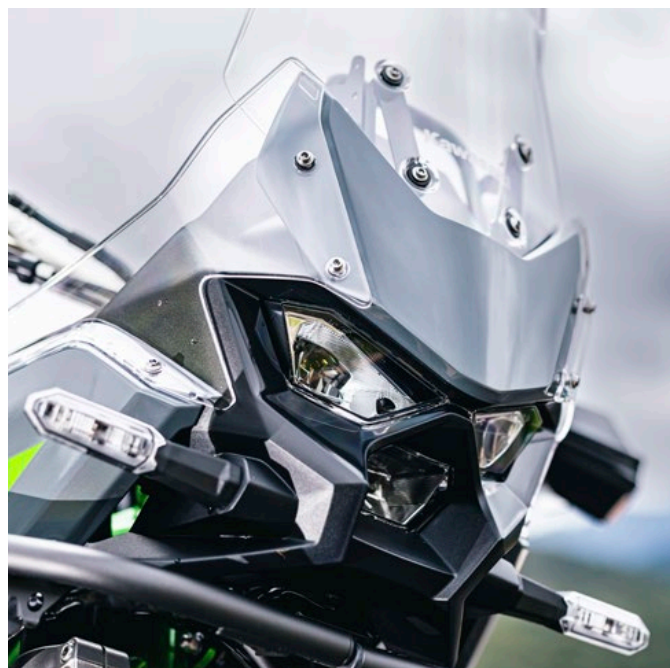
Quando olho para a nova Kawasaki KLE500 SE, a primeira sensação é a de reencontro com um nome que, para muitos, ficou associado à ideia de aventura acessível e polivalente. Só que, desta vez, o regresso faz-se em pleno século XXI, com uma moto que assume sem complexos

a estética rally e a vocação mista, entre o asfalto e a terra. A frente é agressiva, com um conjunto óptico em LED bem vincado e um pára-brisas que lhe dá imediatamente aquele ar de “máquina de especial de rally”, enquanto as laterais se mantêm simples e modernas, sem excessos de plástico nem linhas gratuitas. Na versão SE, as combinações de cinzento e branco, ou o tom esverdeado mais sofisticado, reforçam a sensação de produto cuidado; na versão base, o preto/cinza muito escuro dá-lhe um ar mais discreto, quase utilitário, mas ainda assim contemporâneo. Não é uma moto que tente parecer

outra coisa: assume-se como uma adventure de média cilindrada, com proporções equilibradas e uma presença que inspira logo vontade de sair do alcatrão, pois recebeu toques de design inspirados na KX de Motocross.

Em cima dela, a história continua a fazer sentido. Ergonomicamente, sente-se que a KLE500 foi desenhada com a dupla missão de rolar muitos quilómetros sentado e, ao mesmo tempo, permitir uma condução em pé natural e segura. A relação entre assento, poisa-pés e guiador está muito bem conseguida: em pé, sinto-me imediatamente “em casa”, com o corpo centrado, boa leitura da frente e aquela sensação de controlo que só aparece quando a geometria foi pensada a sério para o offroad. As suspensões ajudam muito a essa confiança, sobretudo na frente, onde a forquilha invertida KYB transmite feedback e filtra irregularidades sem se descompor graças a um curso de 210 mm à frente e 196 mm atrás, e às rodas de 21” na frente e 17”





"NA SE, O PÁRA-BRISAS É MAIOR E OFERECE QUATRO POSIÇÕES DE REGULÇÃO, O QUE EM TEORIA É EXCELENTE"

na traseira. Sentado, a posição é relaxada, com o guiador que à primeira vista parece grande, mas que em andamento se revela bem dimensionado, permitindo boa alavanca sem obrigar a esticar demasiado os braços.

O assento revelou-se interessante. Foi pensado para ser mais estreito, o que facilita o controlo em pé e as manobras a baixa velocidade, além de ajudar quem não tem pernas infinitas. Mas essa estreiteza, combinada com uma espuma mais firme, faz-se sentir ao fim de cerca de 150 km: não é um suplício, mas nota-se alguma rigidez que poderá cansar em etapas muito longas. A Kawasaki, porém, antecipou bem esta dualidade de utilização e oferece um sistema ERGO-FIT com quatro configurações possíveis de assento: dois mais altos (condutor e passageiro) e dois mais baixos, que se podem combinar entre si. Na prática, isto permite desde uma configuração mais turística, com assentos altos e bem acolchoados para conforto em estrada, até um assento praticamente contínuo em modo "offroad", combinando o alto à frente com o baixo atrás, o que facilita a mobilidade do corpo nas zonas mais técnicas. É uma solução inteligente, que mostra atenção ao detalhe e à

diversidade de utilizadores.

O painel de instrumentos acompanha a modernidade do conjunto. Na versão SE, temos um TFT a cores inspirado na competição, simples na apresentação mas completo na informação essencial: consumos, temperatura, contagem de quilómetros. Mesmo com o sol a bater de chapa, a legibilidade mantém-se boa, sem reflexos exagerados bem legível mesmo durante a condução em pé. A conectividade também existe, com a possibilidade de ligar o telemóvel via app Rideology da Kawasaki, permitindo, entre outras funções, registo de percursos, navegação e algumas indicações passo a passo no próprio painel. Não é um gadget supérfluo: para quem usa a moto no dia-a-dia e em viagens, ter esta integração limpa e funcional é um argumento real.

Os comandos seguem a mesma filosofia de simplicidade eficaz. Tudo está onde esperamos encontrar, sem menus labirínticos nem botões em excesso. O controlo do ABS é um bom exemplo: um único botão, com um funcionamento intuitivo em que basta carregar cerca de um segundo e voltar a carregar para mudar entre ligado e desligado. Para quem alterna entre estrada e terra, esta facilidade de >>



451 CC
45,4 CV
7390 €

» Mais dados técnicos aqui



*"O **ASSENTO** REVELOU-SE INTERESSANTE. FOI PENSADO PARA SER MAIS ESTREITO, O QUE FACILITA O CONTROLO EM PÉ"*

gestão do ABS é crucial, e aqui a KLE500 SE marca pontos ao não complicar o que deve ser simples.

O pára-brisas merece um capítulo à parte, porque é um dos poucos pontos em que a moto revela uma decisão discutível. Na SE, o pára-brisas é maior e oferece quatro posições de regulação, o que em teoria é excelente para adaptar a proteção aerodinâmica a diferentes estaturas e tipos de percurso. Na prática, porém, o sistema de ajuste recorre a pequenos parafusos, o que torna a operação pouco prática. Acabamos por afinar uma vez e deixar ficar, porque não é algo que apeteça fazer à beira da estrada ou no meio de um trilho. Num segmento em que muitos utilizadores percorrem autoestradas, estradas secundárias e offroad no mesmo dia, um sistema de aperto rápido, sem ferramentas, faria toda a diferença. É uma nota negativa num conjunto que, de resto, revela muito cuidado na sua conceção.

Em andamento, a KLE500 confirma a boa impressão estática. A qualidade de construção surpreende pela positiva, tanto na perceção visual como no comportamento dinâmico. O quadro em treliça, leve mas robusto, combinado com a suspensão KYB à frente e o sistema Uni-Trak atrás, oferece um compromisso muito bem conseguido entre conforto e controlo. Em asfalto, a moto é estável, previsível e absorve irregularidades sem secura, mantendo sempre uma leitura clara do que se passa debaixo das rodas. Fora de estrada, comporta-se com uma maturidade que não é garantida neste patamar de cilindrada e preço: tive oportunidade de completar um pequeno "mini enduro", com zonas de pedras, regos e água, e a KLE500 SE manteve-se sempre composta, sem bater em fim de curso de forma abrupta nem perder a linha com facilidade. >>



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



A altura livre ao solo é, no entanto, um ponto a ponderar para quem quer um nível de agressividade maior no offroad. O catalisador está colocado mesmo por baixo da moto, o que rouba alguns centímetros preciosos de folga ao chão. Para um uso misto, com trilhos moderados, não é dramático; mas em enduro mais exigente, há risco real de contacto com pedras ou ressaltos. Tendo a proteção do carter para proteger, com algumas alterações relativamente simples, é possível ganhar cerca de 5 centímetros, o que já muda o cenário, mas de origem fica a sensação de que a moto foi afinada mais para o adventure "realista" do que para o hard enduro. Em contrapartida, as bielas da suspensão traseira estão bem protegidas e bastante subidas, o que é excelente em termos de durabilidade e de proteção contra impactos, um detalhe que revela preocupação com a vida longa do conjunto.

A proteção de cárter, sobretudo na SE, é visualmente robusta e contribui para o look rally, mas para quem pensa em trilhos mais sérios talvez valha a pena considerar uma solução ainda mais envolvente e resistente. Não é que a proteção de origem seja má; simplesmente o resto da moto convida a ir mais longe, e aí a prudência mecânica recomenda um upgrade.

No capítulo da travagem, a KLE500 mantém a tradição dos "bons travões japoneses". A potência está lá, a modulação é fácil de ler e a mordida inicial é suficientemente progressiva para não comprometer a condução em terra, sem perder eficácia no asfalto. O travão dianteiro permite dosear bem a carga, e o traseiro é um aliado útil tanto nas manobras como na gestão de trajetória em offroad, sem ser demasiado nervoso. Cumpre e cumpre bem, dentro do que se espera de uma adventure de média cilindrada. >>

"A PROTEÇÃO DE CÁRTER, SOBRETUDO NA SE, É VISUALMENTE ROBUSTA E CONTRIBUI PARA O LOOK RALLY"







"A QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO SURPREENDE PELA POSITIVA, TANTO NA PERCEÇÃO VISUAL COMO NO COMPORTAMENTO DINÂMICO"

O motor é, provavelmente, um dos maiores trunfos da KLE500. Trata-se de um bicilíndrico em linha, com 451cc de cilindrada, arrefecido a líquido, com embraiagem assistida e deslizante, já amplamente elogiado noutras plataformas da marca. Na prática, o que se sente é um funcionamento muito redondo e fácil, com uma entrega de potência previsível e amigável. A partir das 2500/3000 rpm, a resposta é muito boa, o que facilita imenso a condução em trilhos, nas manobras a baixa velocidade e em circulação urbana. Esta disponibilidade a baixa rotação traduz-se também em consumos notavelmente contidos: em utilização real, é perfeitamente possível ver valores instantâneos na ordem dos 3 a 4 litros aos 100 km, com uma média durante o ensaio de pouco mais de 5 litros, o que, combinado com o depósito de 16 litros, garante autonomias interessantes para viagens e passeios longos. Em média, a moto consegue ser frugal sem se tornar aborrecida, e em alta mantém uma vivacidade suficiente para ultrapassagens seguras e ritmos de autoestrada sem esforço. Estimo uma velocidade

máxima na casa dos 180 km/h, o que é mais do que suficiente para o seu propósito.

O som do conjunto é um caso curioso. Mesmo com a opção do escape Akrapovic em titânio, o timbre é relativamente abafado, longe do ronco agressivo que alguns poderiam esperar, mas a norma Euro5+ assim o exige. No entanto, em longas distâncias, isso acaba por ser uma vantagem: o ruído não cansa, não agride, e o facto de o filtro de ar estar posicionado mesmo por baixo da cabeça do condutor cria um "soundtrack" subtil mas agradável, que dá alguma emoção sem ofender os ouvidos. É um equilíbrio sensato entre carácter e conforto acústico.

A caixa de velocidades está ao nível do melhor que se espera de uma moto "pensada e desenhada por japoneses": precisa, direta e com um tato mecânico muito satisfatório. As mudanças entram justas, sem arrastos desnecessários, e encontrar o ponto-morto é fácil e repetível, sem aquelas hesitações irritantes que por vezes surgem em transmissões menos refinadas. Em conjunto com a embraiagem assistida, que tem um acionamento suave e leve, o resultado é »





uma experiência muito pouco cansativa, tanto em cidade como em trilhos técnicos onde é preciso trabalhar mais a caixa. A única nota que aponto é a ausência de manetes reguláveis de origem, tanto de travão como de embraiagem. Senti necessidade de dar um pouco mais de folga ao cabo de embraiagem para ter a manete mais à mão, e num mundo em que muitos concorrentes já oferecem de série um sistema de regulação, este pormenor podia ter sido melhor resolvido.

No uso diário e em contexto mais alargado, a KLE500 revela-se uma moto surpreendentemente equilibrada. É fácil de empurrar à mão, não intimida nas manobras de parqueamento, curva bem e transmite sempre a sensação de ser uma ferramenta honesta, previsível e competente. Em pé ou sentado, a leitura do conjunto é sempre coerente: não há “duas motos” distintas, uma para estrada e outra para terra, há sim uma plataforma que se adapta com naturalidade aos diferentes cenários. O motor redondo, a ciclística bem afinada e a ergonomia pensada para diferentes estaturas e estilos de condução fazem dela uma proposta muito completa.

No balanço final, o que mais me agrada na



"A **VERSÃO SE** DIFERE DA VERSÃO BASE POR INCLUIR UM PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT DE 4,3 POLEGADAS COM CONECTIVIDADE, PROTEÇÕES DE PUNHOS REFORÇADAS, PÁRA-BRISAS MAIS ALTO E PROTEÇÃO DE CÁRTER EM ALUMÍNIO."

KLE500 SE é precisamente este equilíbrio global. Não há um único elemento que se imponha como estrela absoluta; em vez disso, tudo trabalha em conjunto para criar uma moto fácil de conduzir, intuitiva e competente em quase tudo o que se lhe pedir. A ergonomia bem pensada, a suspensão eficaz em asfalto e também em offroad, o motor redondo e económico, a travagem consistente e a qualidade de construção sólida, compõem um pacote que, na relação cilindrada/preço, tem tudo para ser um sucesso de vendas. As fotografias podem mostrar a pose, mas é em andamento que a moto realmente convence.

Do lado menos positivo, destaco sem hesitação o sistema de regulação do pára-brisas, que merecia um mecanismo rápido e sem ferramentas, e a questão da altura livre ao solo condicionada pelo posicionamento do catalisador, que limita um pouco a ambição no offroad mais duro. Acrescento ainda a ausência de manetes reguláveis de origem e a proteção de cárter que, embora suficiente para um uso adventure “normal”, poderá justificar um reforço para quem leva a sério os trilhos mais exigentes.

São, no entanto, pontos que não desvalorizam o conjunto, mas que vale a pena ter em conta já que

potenciavam ainda mais o desempenho.

A qualidade de construção, por fim, confirma a impressão de que estamos perante um produto cuidadosamente desenvolvido. Mesmo sabendo que a produção se reparte entre fábricas no Japão e na Tailândia, a sensação ao toque, o encaixe dos plásticos, a pintura, a cablagem e os componentes visíveis transmitem solidez e rigor. Não há arestas soltas nem aquela sensação de “low cost disfarçado” que por vezes se encontra em propostas mais agressivas no preço. Aqui, a Kawasaki parece ter acertado na fórmula e criou uma adventure de média cilindrada, compatível com carta A2, com aspeto e comportamento de moto “a sério”, sem comprometer a acessibilidade.

A versão SE difere da versão base por incluir um painel de instrumentos TFT de 4,3 polegadas com conectividade, proteções de punhos reforçadas, pára-brisas mais alto e proteção de cárter em alumínio.

As KLE já estão disponíveis em Portugal. A KLE500, por um preço de 6,490.00, apenas na cor negra (Metallic Carbon Gray / Ebony) e a KLE500 SE, por um preço de €7,390.00, nas cores branco (Pearl Blizzard White) negro (Pearl Storm Gray) e preto com verde (Metallic Bluish Green). //



O tamanho NÃO IMPORTA



DS800X RALLY VS HIMALAYAN 450 MANA BLACK

Duas máquinas, duas filosofias, duas maneiras de enfrentar o mundo, porque o motociclismo tem vários sabores!

Texto: ?????? Fotos: Luis Duarte



» Galeria de fotos aqui

A manhã nasceu com aquela luz dourada que parece pousar suavemente nas coisas, despertando prazeres e pedindo emoções. Depois de um inverno inteiro de chuva teimosa, sentir que a primavera finalmente bateu à porta, é algo que não tem preço! O ar fresco da manhã ainda guarda um silêncio limpo, como se o mundo estivesse a ser estreado outra vez

Assim, montar numa moto é mais do que um gesto; é uma libertação.

O motor desperta e arranca-se com a sensação rara de que tudo é possível. É o renascer anual do prazer de conduzir, aquele instante em que se percebe que a primavera não chega no calendário, chega no primeiro arranque ao amanhecer.

E porque o motociclismo tem vários sabores, as motos não se medem, nem aos palmos nem aos quilos, medem-se por sensações.

Como tal, estas duas motos que aqui lhe trazemos são perfeitamente compatíveis, apesar



798 CC
94 CV
7 888 €

» Mais dados técnicos aqui



de pertencerem a classes distintas. Esse é precisamente o objetivo deste contraponto: provar que qualquer moto vai a qualquer lado, com mais ou menos conforto, mais ou menos rapidez ou mais ou menos estilo, mas sempre com um enorme potencial de diversão.

Apesar das diferenças, são duas motos polivalentes, capazes de enfrentar aventuras ou tão só dar pequenas voltas ao fim-de-semana, se bem que cada uma define o seu próprio ritmo e impõe o seu estilo.

A Voge DS800 Rally é alta e musculada, parece recém-saída de um laboratório onde alguém decidiu que o futuro das aventuras devia ser mais rápido, mais potente, mais determinado.

Há nela uma energia juvenil, quase impaciente, como se estivesse sempre a meio segundo de querer provar alguma coisa ao mundo. A resposta ao acelerador é instantânea, quase brusca, a travagem é potente e a suspensão, com uma afinação rija, requer maior atenção aos solavancos.

A Royal Enfield Himalayan 450 em versão Mana Black reconhece-se pela sua silhueta mais discreta, mais baixa, mais acolhedora, menos intimidante. O estilo retro, subtil mas presente, dá-lhe aquele charme de quem não precisa de gritar para ser

notada. A Himalayan não tenta impressionar: conquista! E fá-lo com a confiança tranquila de uma marca que carrega mais de um século de histórias, poeira e estradas demolidoras no currículo.

A Royal Enfield não nasceu ontem, e aprendeu a durar. O conforto da suspensão não lhe permite grandes exigências na condução em asfalto, mas em contrapartida torna os piores pisos de pedra em apenas mais tempo para desfrutar do caminho.

Quando arrancam, a diferença entre as duas motos torna-se poesia em movimento.

A Voge, com os seus 94 cv, dispara com a determinação de quem quer chegar primeiro ao horizonte. O bicilíndrico sobe de rotação com uma alegria quase selvagem e a ciclística moderna, com suspensões Kayaba reguláveis, travões Nissin e quadro perimetral, transforma cada curva numa demonstração de precisão. É uma moto que quer impressionar, e impressiona mesmo.

A marca chinesa sabe que está a entrar num mercado exigente e faz questão de mostrar que veio para ficar.



Para ser desfrutada a Voge requer empenho e compromisso. Não exige mas prefere experiência para mostrar todo o seu potencial. Não se acanha frente à pressa nem ao tipo de caminho, e





**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



difícilmente fica para trás, frente a motos com mais pergaminhos.

A Himalayan, por sua vez, segue num ritmo mais contemplativo. Sem nada que provar, o monocilíndrico de 40 cv não tem pressa, mas tem alma. Vibra com personalidade, respira com calma e oferece um conforto quase inesperado para uma aventureira deste segmento.

A ergonomia acolhedora, o assento baixo, a suavidade da suspensão e o estilo retro fazem dela uma companheira que transforma qualquer caminho, seja ele de terra, pedra ou asfalto, numa viagem interior. É uma daquelas motos que faz lembrar que a aventura não se mede em cavalos nem acessórios, mas em histórias e memórias!

Para ser desfrutada a Himalayan não precisa de muito. Basta um qualquer caminho e querer desfrutar do passeio, e quando o piso se torna mais intimidante, oferece um comportamento que parece ensinar a ultrapassar os maiores desafios.

Enquanto o asfalto dura, a Voge é dominante, rápida e confortável, com um bom comportamento em curva e estável a alta velocidade. Mas quando o asfalto acaba, é a modesta Himalayan que mais facilita a vida a quem a conduz. Ágil, controlável,

confortável, parece conhecer todos os caminhos do mundo, exigindo muito pouco esforço para seguir, por muito mau que seja o piso ou o desembarço do condutor.

Por outro lado, em piso de terra a Voge revela-se mais pesada, mais física no seu controle, como que desafiando quem a conduz a exibir a sua experiência.

Ao final do dia, a diferença de potência nunca se revelou problemática. Apesar de nas ultrapassagens haver realmente uma vantagem para a Voge, graças à sua maior capacidade de aceleração, a Himalayan consegue acompanhá-la sem a atrasar, fosse no asfalto, onde os limites de velocidade são bastante abaixo do seu potencial, fosse na terra, com a sua maior facilidade de condução.

A Voge é a recém-chegada, ambiciosa, cheia de tecnologia e vontade de provar o seu valor. A Royal Enfield é a veterana serena, que já viu o mundo mudar e continua ali, firme, confortável, quase provocadora, fiel ao essencial.

Na prática, ambas satisfazem o desejo. Ambas proporcionam momentos de diversão e memórias inesquecíveis. Mas cada uma à sua maneira! //



SCHUBERTH

SCHUBERTH.COM

MADE IN GERMANY



C-ES CARBON

DESEMPENHO EM VIAGEM.
TECNOLOGIA DE F1.



SCHUBERTH

**5 ANOS
GARANTIA
STANDARD**



SIMPLICIDADE **básica**

BAJAJ PULSAR NS400Z E DOMINAR 400

A Bajaj tem vindo a ocupar um espaço curioso no mercado europeu: não pretende ser a marca mais exuberante, nem a mais potente, nem a mais prestigiada. O que pretende, e consegue, é ser a mais racional.

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

A Bajaj, marca indiana com mais de 80 anos de história, que também produz motos e motores para a Triumph e para a KTM, tendo inclusivamente assumido o controlo total da Pierer Mobility AG reformulando a sua estrutura corporativa e salvando a marca da falência, e que recentemente inaugurou a sua flagship store em Lisboa, organizou um teste aos seus dois modelos de maior cilindrada.

As versões mais recentes da Pulsar NS400Z e da Dominar 400 são motos que não tentam competir diretamente com as máquinas mais vistosas do segmento, como a KTM Duke 390, a Honda CB500F, a Yamaha MT-03 ou até a CFMoto 450NK, todas elas mais potentes, mais refinadas e mais agressivas no design. A Bajaj joga noutro campeonato: o da relação preço-qualidade, da robustez mecânica e da fiabilidade comprovada em mercados onde as motos são ferramentas de

trabalho antes de serem objetos de lazer.

A Pulsar NS400Z, na sua versão mais recente, é talvez o produto mais ambicioso da marca. É leve, ágil e surpreendentemente tecnológica para o preço a que chega ao mercado, de apenas 4.499 €. Os modos de condução, o ride-by-wire e o controlo de tração colocam-na num patamar que, em teoria, a aproxima das rivais mais sofisticadas.

Mas é importante ser honesto: em termos de acabamento, de requinte de suspensão e de resposta do motor, a Pulsar não atinge o mesmo nível de requinte que uma Duke 390 ou uma MT-03. E não precisa. A sua força está na forma como oferece quase tudo o que as outras oferecem, mas por um valor que, para muitos motociclistas, faz toda a diferença. A estética agressiva, ainda que não tão polida como a das concorrentes europeias e japonesas, cumpre o seu papel: atrai um público jovem, urbano, que quer uma moto com atitude sem hipotecar o orçamento.

A Dominar 400, por sua vez, é uma moto que parece ter sido desenhada com outra filosofia. Não >>





*"AS VERSÕES MAIS RECENTES DA **PULSAR NS400Z** E DA **DOMINAR 400** SÃO MOTOS QUE NÃO TENTAM COMPETIR DIRETAMENTE COM AS MÁQUINAS MAIS VISTOSAS DO SEGMENTO"*

tenta ser a mais rápida, nem a mais leve, nem a mais excitante. Tenta ser a mais estável, a mais confortável, a mais fácil de conduzir e a mais previsível. E consegue.

A posição de condução é relaxada, o comportamento em autoestrada é muito bom para a cilindrada e o motor, embora não seja explosivo, entrega potência de forma suave e consistente. É uma moto que não impressiona à primeira vista, sobretudo quando colocada ao lado de uma Honda NC500X ou de uma Royal Enfield Himalayan 450, ambas mais carismáticas no design.

Mas a Dominar conquista de outra forma: pela sensação de robustez, pela simplicidade mecânica e pela confiança que transmite a quem precisa de uma moto para todos os dias, faça chuva ou faça sol. Isto por um preço de 4.069 €.

É assim que a Bajaj se distingue. Não tenta ganhar concursos de beleza, nem disputar títulos de performance. O que oferece é algo mais pragmático: motos que duram, que consomem pouco, que custam menos a manter e que, acima de tudo, são fiáveis.

Em mercados como a Índia, a América Latina ou o Sudeste Asiático, estas motos percorrem centenas de milhares de quilómetros em condições que fariam tremer muitas máquinas europeias. E essa reputação

de resistência não é marketing, é estatística.

No entanto, é impossível ignorar que, no mercado europeu, o consumidor é mais exigente no que toca ao design e ao prestígio da marca. A Pulsar e a Dominar não têm o apelo emocional de uma Yamaha, nem o pedigree de uma Honda, nem o brilho tecnológico de uma Triumph.

Mas têm algo que muitas vezes falta às rivais: acessibilidade real. São motos que permitem entrar no mundo das motos de média cilindrada, sem comprometer o orçamento, sem sacrificar a fiabilidade e sem abdicar de um nível de equipamento surpreendentemente completo.

No fim, a Bajaj não tenta ser aquilo que não é. E talvez seja essa honestidade que torna estas motos tão interessantes. Num mercado onde muitas marcas vendem sonhos, a Bajaj vende realidade, e fá-lo com uma competência que merece ser reconhecida, mesmo por quem prefere máquinas mais potentes ou mais bonitas. Porque, no final do dia, há diferentes necessidades. E a Pulsar e a Dominar lembram-nos que, às vezes, a escolha mais sensata é também a mais inteligente.

A QUEM SE DESTINAM, ENTÃO?

A Pulsar NS400Z é a escolha natural para quem quer uma moto divertida, leve e moderna, mas

LOMBAS E CURVAS

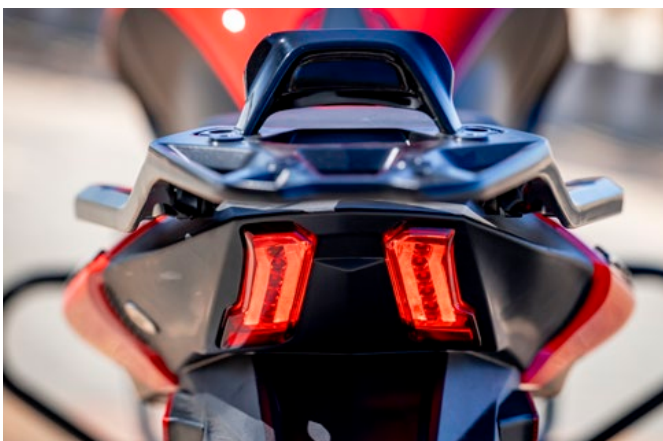
O seu concessionário Honda em Almada

A nova era dos
passeios turísticos



215 865 685
lombasecurvas.com





não quer, ou não pode, pagar o preço de uma Duke 390. É para o motociclista jovem, urbano, que valoriza tecnologia e estética agressiva, mas que não exige o último grito em performance. O modelo original chegou ao mercado em 2001 e desde então tem vindo a evoluir.

A Dominar 400, por outro lado, é para quem quer viajar, para quem faz muitos quilómetros, para quem precisa de uma moto que aguarde tudo sem reclamar. É para o utilizador pragmático, que prefere conforto e estabilidade à explosão e adrenalina. Classificada pela marca como uma Sport-Tourer, a Dominar chegou ao mercado em 2016, tendo vindo a ser gradualmente aperfeiçoada.

Ambos os modelos são acessíveis a titulares de carta A2. Aos seus comandos não saltam

*"A DOMINAR CONQUISTA DE OUTRA FORMA: PELA **SENSAÇÃO DE ROBUSTEZ**, PELA SIMPLICIDADE MECÂNICA E PELA CONFIANÇA QUE TRANSMITE"*

à vista defeitos, as vibrações do motor são contidas, o conforto a bordo é bom, mesmo para os motociclistas de maior estatura, a altura do assento também não compromete as manobras para as estaturas mais baixas e, sobretudo na Dominar, o passageiro também conta com bastante espaço e suporte. A qualidade de construção é boa, comprovada pela atenção ao detalhe e ausência de vibrações e ruídos parasitas.

A Bajaj Pulsar NS400Z e Bajaj Dominar 400 partilham o motor de 373,27 cc, com uma potência de 40 cv às 8800 rpm e 35 Nm de binário às 6500 rpm, que proporciona um desempenho notável para a cilindrada, com uma caixa de velocidades bem escalonada, proporcionando binário suficiente para uma condução despreocupada, a desfrutar de uma nota de escape >>

373 CC

40 CV

4069 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



» [Galeria de fotos aqui](#)



agradável.

Um peso de 174 kg para a Pulsar e 187 kg para a Dominar promove a agilidade, e a capacidade do depósito de combustível (12 e 13 litros para a Pulsar e Dominar respetivamente) promove uma autonomia razoável.

A travagem está perfeitamente ao nível do conjunto, com disco de 320mm na frente e 230mm na traseira, tal como a suspensão, que em ambos os modelos conta com forquilha invertida e um monoamortecedor traseiro ajustável com nitrogénio pressurizado.

Tal contribui para um bom nível de confiança para, sobretudo em estradas retorcidas, manter ritmos bastante interessantes, provavelmente exagerados para muitos motociclistas. Equipadas com mais do que o essencial, incluindo modos de condução, ABS e iluminação full LED, garantem um desempenho

*"A **PULSAR NS400Z** É A ESCOLHA NATURAL PARA QUEM QUER UMA MOTO DIVERTIDA, LEVE E MODERNA"*

muito acima do realmente necessário para o tipo de utilização a que se destinam.

A garantia de 5 anos confirma a qualidade, desde que sejam respeitados os intervalos de manutenção a cada 5000 quilómetros, ou anualmente, sendo que a primeira revisão deve ser feita aos 800 quilómetros.

O primeiro contacto que tive com estes modelos deixou-me impressionado pela relação qualidade/preço e pela simplicidade, suficiente para quem precisa efectivamente de melhorar a sua mobilidade no dia-a-dia.

Consistiu num passeio de cerca de 170 quilómetros pelas traiçoeiras estradas da zona Saloia, subindo montes e vales, atravessando povoações, por caminhos degradados e muitas, muitas curvas, desfrutando do advento da primavera e de uma condução despreocupada! //

373 CC
40 CV
4499 €

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui





Susana Esteves
Jornalista e motociclista

O que uma volta de moto diz sobre nós (um teste nada científico... com alguma ciência lá pelo meio)

O outro dia, em conversa, surgiu um tema interessante, que hoje trago aqui. Como em quase tudo na vida, o que fazemos quando ninguém está a ver diz muito mais sobre nós do que aquilo que dizemos.

Numa volta de moto, especialmente aquelas onde seguimos sem grande plano, a forma como conduzes, onde paras, o que toleras, o que ignoras, o que procuras... nada é aleatório.

Obviamente que tem muito a ver com a personalidade, mas também recai sobre comportamento aprendido e até sobre a forma como o teu cérebro gere risco, recompensa e controlo.

Vamos testar:

1. O que fazes quando a estrada fica boa

- Aceleras e aproveitas o momento
- Manténs o ritmo e “lês” a estrada

Aqui não estamos só a falar de estilo de condução, mas de como o cérebro reage à recompensa.

Quando aceleras, estás a responder a um estímulo imediato: a estrada abre, o corpo sente, o cérebro liberta dopamina, o sistema de recompensa entra em ação. É rápido, direto e eficaz.

Quando manténs o ritmo, o prazer vem de outro

sítio: da antecipação, da leitura, da precisão. O cérebro está mais envolvido no controlo e previsão do que no impulso.

No fundo, é a diferença entre procurar intensidade ou procurar domínio.

2. Segues o planeado, ou viras “só para ver”?

Aqui entra a forma como lidamos com o desconhecido. Desviar sem saber exatamente o que vem a seguir implica aceitar um pequeno nível de incerteza, e isso ativa zonas do cérebro associadas à curiosidade, mas também ao risco.

Seguir o plano, por outro lado, reduz esse esforço cognitivo. O cérebro gosta de previsibilidade porque aumenta a sensação de controlo.

Aqui envolve também o ego. Muito poucos, especialmente homens, gostam de admitir que se perderam, isto é algo que mexe com o ego, e nem todos gostam dessa sensação.

3. Quando começa a doer, o que fazes?

- Ignoras e continuas
- Paras, ajustas, respiras

A forma como lidamos com dor física está diretamente ligada à forma como o cérebro interpreta sinais de ameaça. A dor é uma construção do cérebro, é ele que decide se aquele



sinal é para ignorar, suportar ou parar.

Ignorar pode ser uma forma de manter o foco no objetivo, o cérebro “baixa” o sinal para não interromper a ação. Parar e ajustar implica reconhecer o limite e responder a ele.

Isto liga-se a algo mais amplo: a capacidade de escutar o corpo versus a tendência para o ultrapassar. Aliás, esta diferença aparece em muitas outras áreas da vida.

4. Precisas de silêncio, ou de conversa?

Numa viagem mais longa:

- vais em silêncio, dentro da tua cabeça
- precisas de parar, falar, ouvir música, quebrar esse silêncio

Aqui não estamos a falar apenas de “gosto pessoal”. Estamos a falar de como cada pessoa lida com o próprio pensamento quando não há distrações.

Porque numa moto há um momento muito específico: o ruído externo não chega para ocupar a mente e o cérebro fica mais exposto ao que está lá dentro.

Para algumas pessoas isso é confortável, porque o silêncio interno funciona como foco, organização, até prazer.

Para outras, não é bem assim. O silêncio

traz pensamento repetitivo, autoconsciência aumentada ou simplesmente desconforto em estar “sozinho com a própria cabeça”.

Por outro lado, há simplesmente quem goste de juntar o prazer da música com o da condução.

5. Voltas pelo mesmo caminho?

- Sim, porque já sabes que é bom
 - Não, porque há sempre outro para descobrir
- Aqui entra um equilíbrio que procuramos muitas vezes: eficiência vs novidade.

Repetir um caminho reduz esforço. O cérebro já conhece, antecipa, otimiza.

Explorar um novo exige mais atenção, mais energia, mas ativa sistemas ligados à aprendizagem e à curiosidade.

É por isso que a novidade é tão estimulante, mas simultaneamente exigente.

Este texto é um misto de brincadeira com pesquisa. Nasceu de uma conversa de café, onde fomos fazendo perguntas uns aos outros, umas mais inconvenientes que outras. Mas no fim a conclusão foi a mesma: que quando estamos ali em cima o cérebro está em estado puro, sem filtros. Podemos ser nós mesmos, relaxar. E é por isso que tanta gente diz que é terapêutico. //

Boas curvas.



Dois **EM UM**

MARCA ITALIANA APOSTA NA VERSATILIDADE E TECNOLOGIA PARA RESPONDER ÀS EXIGÊNCIAS DO SEGMENTO "ON-ROAD" E "OFF-ROAD".

AIROH voltou a centrar as atenções na sua linha Adventure, apresentando os modelos Commander 2 e Bandit como as novas referências de versatilidade da marca italiana. Os novos capacetes foram concebidos para oferecer soluções configuráveis e elevados níveis de segurança, adaptando-se tanto ao asfalto como aos terrenos mais exigentes.

Segundo o fabricante, estes modelos destinam-se a um perfil de motociclista cada vez mais dinâmico, que intercala entre a estrada e o fora de estrada sem prescindir de um design contemporâneo que alia estética a funcionalidade.

O Commander 2 destaca-se como a proposta mais evoluída do espírito "Aventura" da AIROH, oferecendo três configurações distintas: on/off, naked e off-road. Esta capacidade de adaptação permite que o capacete seja utilizado desde viagens de longa distância em estrada até aos

trilhos técnicos mais exigentes.

Materiais e Segurança: A calota externa é produzida em HPC Carbon ou Full Carbon 6K, disponível em três tamanhos para um ajuste preciso. Inclui os sistemas de segurança ASN (AIROH Sliding Net) e AEFR (AIROH Emergency Fast Release).

Visibilidade e Equipamento: Equipado com uma viseira Extra Wide com sistema A3S e viseira solar integrada. O pack de série inclui ainda lentes Pinlock® 120 XLT MAX VISION, suportes para Action Cam e proteção de vento (double stop wind) para verão e inverno.

BANDIT: FUNCIONALIDADE E AGILIDADE "2-IN-1"

Já o modelo Bandit foca-se numa abordagem mais direta e funcional. Com uma configuração "2-em-1", permite uma transição rápida entre

a versão com pala e a configuração naked, privilegiando a aerodinâmica ou a proteção conforme a necessidade do utilizador.

Construção: Fabricado em termoplástico de alta resistência (HRT), conta com um amplo campo de visão e inclui a lente Pinlock® 70 MAX VISION.

Conforto: O sistema de ventilação é complementado por forros interiores respiráveis, removíveis e laváveis, utilizando um sistema de retenção micrométrica. Tal como o Commander 2, integra as tecnologias de segurança ASN e AEFR.

Ambos os modelos reafirmam a aposta da AIROH em soluções técnicas comprovadas, estando já preparados para a integração dos sistemas de comunicação Bluetooth da marca (AWC4 e AWC2).

No que diz respeito ao mercado nacional, os preços de venda recomendados começam nos 439,99 euros para o Commander 2 e nos 249,99 euros para o Bandit.

Para mais informações, contacte a Salgados Moto, o importador Airoh para o nosso país. //





Anti CALOR

A BERING APRESENTOU UMA NOVA GAMA DE EQUIPAMENTO TÉCNICO PARA MOTOCICLISMO, COMPOSTA PELOS BLUSÕES WING E PELAS LUVAS FRESH, DESENVOLVIDA PARA MELHORAR O CONFORTO E A SEGURANÇA DURANTE A CONDUÇÃO EM CONDIÇÕES DE CALOR.

Os blusões Wing, disponíveis em versões masculina e feminina, recorrem a construção têxtil com painéis em mesh, permitindo maior ventilação. Estão equipados com proteções certificadas nos ombros e cotovelos, incluindo ainda compartimento para proteção dorsal opcional.

Já as luvas Fresh integram uma tecnologia de arrefecimento ativo, que permite reduzir a temperatura entre seis e 12 graus, segundo a marca. O modelo utiliza materiais leves e

respiráveis, contando também com proteções rígidas nas articulações e reforços na palma.

De acordo com a Bering, os novos produtos procuram responder às exigências de utilização em climas quentes, combinando ventilação, proteção e ergonomia.

Os blusões Wing têm um preço recomendado de 179,99 euros, enquanto as luvas Fresh estão disponíveis por 69,99 euros. Pode encontrar todas as informações necessárias na SALGADOS MOTO. //



100%
ELÉTRICO



MYTOS

MOTORCYCLES



Neo

1 749€*

~~1 999€~~

Neo Plus

1 999€*

~~2 349€~~

WWW.MYTOS.PT



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

MOTOXPERT



Carga MÁXIMA

A PRESTIGIADA MARCA ITALIANA APRESENTA UM PACOTE COMPLETO DE SOLUÇÕES DE BAGAGEM E PROTEÇÃO PARA AS VERSÕES ROADSTER E SPORT-TOURER DE 2025, ELEVANDO O CONFORTO E A CAPACIDADE DE CARGA DO MOTOR BOXER.

A Kappa lançou uma gama de acessórios especificamente desenhada para as novas BMW R 1300 R e R 1300 RS (modelo 2025). O objetivo é reforçar as aptidões turísticas destas máquinas alemãs, oferecendo sistemas modulares que se integram no design dinâmico de ambos os modelos, sem comprometer a sua performance desportiva.

Com a evolução do motor 1300 e a eletrónica avançada destas novas versões, a Kappa responde com soluções técnicas que abrangem desde a arrumação até à proteção aerodinâmica e mecânica, garantindo versatilidade tanto em trajetos urbanos como em viagens de longo curso.

A marca disponibiliza suportes traseiros específicos: o KR5152, compatível com malas MONOKEY ou MONOLOCK (até 6 kg), e o requintado KRA5143 em alumínio anodizado preto. Este último, focado na estética premium, requer um kit de instalação próprio (5148KITK) para motos equipadas com o suporte de

malas original de fábrica.

Para as laterais, o suporte KLX5152 permite a montagem das malas K33 MONOKEY SIDE, oferecendo ainda a opção de conversão para um sistema de remoção rápida (07RKITK), ideal para quem procura praticidade no dia a dia. No depósito, o sistema TANKLOCK (com o flange BF99K) assegura uma fixação rápida e segura para sacos de transporte imediato.

A pensar na integridade do motor boxer, a Kappa desenvolveu a proteção tubular KN5152 em preto, desenhada para salvaguardar os cilindros em caso de queda ou impacto, mantendo a harmonia visual da moto.

Exclusivamente para a versão mais estradista, a R 1300 RS, a gama inclui ainda um para-brisas transparente de maiores dimensões (KD5152ST). Com 52,5 cm de altura, este acessório substitui o original para oferecer uma proteção aerodinâmica superior ao condutor em autoestrada.

Para mais informações contacte a Lusomotos. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

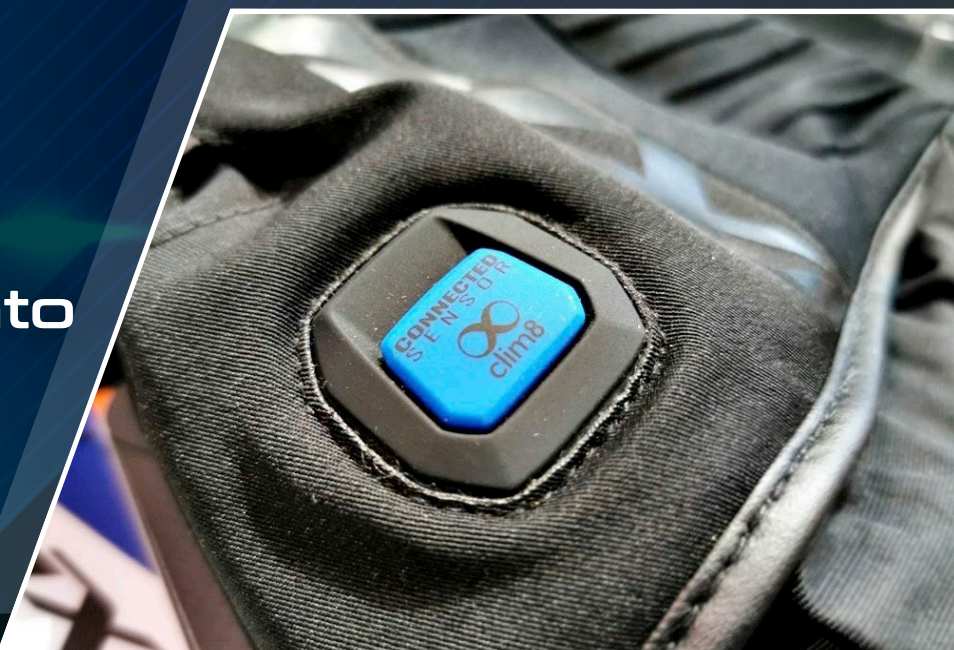


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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





Fibra PREMIUM

NOVO MODELO APOSTA EM MATERIAIS AVANÇADOS, AERODINÂMICA OTIMIZADA E CONFORTO REFORÇADO PARA MOTOCICLISTAS EXIGENTES.

A LS2 apresentou o novo FF817 Challenger II, a mais recente evolução da sua gama de capacetes integrais, sucedendo ao conhecido FF327

Challenger. Direccionado para o segmento sport touring, o modelo destaca-se pela combinação entre desempenho, segurança e conforto.

Produzido em HPFC1, uma fibra de vidro premium desenvolvida pela marca, o capacete foi concebido para maximizar a resistência ao impacto e melhorar a dispersão de energia, mantendo simultaneamente um peso reduzido - cerca de 1500 gramas (±50 g). Esta leveza contribui para uma utilização mais confortável em viagens prolongadas.

No plano aerodinâmico, o FF817 Challenger II apresenta uma estrutura de inspiração desportiva, desenhada para reduzir o arrasto e aumentar a estabilidade, sobretudo a velocidades elevadas. O sistema de ventilação integra múltiplas entradas e saídas de ar, promovendo um fluxo contínuo que favorece o arrefecimento sem comprometer o desempenho aerodinâmico.

O interior foi desenvolvido com materiais hipoalergénicos, antibacterianos e respiráveis,

recorrendo a tecido Coolmax®, com capacidade de absorção de humidade. Totalmente removível e lavável, este revestimento assegura níveis elevados de higiene e conforto ao longo do tempo. O capacete encontra-se ainda preparado para a instalação de sistemas de intercomunicação.

Ao nível da visibilidade, a viseira oferece proteção contra riscos e radiação UV, com um campo de visão alargado. Inclui ainda o sistema Pinlock® 120 MaxVision™, que reduz o embaçamento e melhora a segurança em diferentes condições climáticas.

Disponível em três tamanhos de calota (2XS-S, M-L e XL-3XL) e seis dimensões de EPS, o modelo pretende garantir um ajuste preciso a diferentes utilizadores. A gama inclui quatro cores sólidas e nove grafismos, com destaque para versões como Dravix, Flaman, Viper, Nitro e Titan.

O preço recomendado começa nos 335 euros para acabamentos sólidos, enquanto as versões com grafismos estão disponíveis a partir de 365 euros. O FF817 Challenger II já pode ser encontrado nos pontos de venda oficiais da marca disponíveis em www.scvouga.pt. //

QJMOTOR

MTX 125



2.990€*

BOOST DE LIBERDADE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO DE 15 CV COM REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA
- SISTEMA MICRO-HÍBRIDO
- ABS DE DUPLO CANAL E TCS (CONTROLO DE TRAÇÃO)
- PAINEL DE INSTRUMENTOS COM ECRÃ TFT DE 5" E FUNCIONALIDADE MIRRORING
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- SISTEMA KEYLESS
- ENTRADA USB E USB-C
- SISTEMA START & STOP
- COMANDOS RETRO ILUMINADOS
- TOP CASE DE SÉRIE
- CORES DISPONÍVEIS CINZA MATE PRETO BRANCO

VER VÍDEO



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



Conforto **PERSONALIZÁVEL**

NOVO CAPACETE COMBINA CONSTRUÇÃO EM FIBRA DE CARBONO, TECNOLOGIA AVANÇADA E SOLUÇÕES DE CONFORTO PARA LONGAS VIAGENS.

A Nolan apresentou o novo X-904 Ultra Carbon, um capacete desenvolvido para o segmento touring premium, com foco na segurança, conforto e desempenho em percursos de longa distância. O modelo surge como uma das mais recentes apostas da marca italiana para motociclistas que privilegiam soluções tecnológicas avançadas sem abdicar de leveza e ergonomia.

Construído com uma calota em fibra de carbono de baixo volume, o X-904 Ultra Carbon destaca-se pelo peso reduzido e elevada resistência, características que contribuem para minimizar a fadiga durante a condução prolongada. O design alia uma estética contemporânea a uma abordagem funcional, pensada para maximizar a experiência em estrada.

Homologado segundo a norma UN/ECE 22-06, o capacete integra um conjunto de soluções orientadas para a segurança, incluindo EPS multidensidade ajustado a diferentes tamanhos, sistema de remoção de emergência (NERS), fecho de dupla anilha e uma viseira plana de grande amplitude com tratamento antiriscos. O sistema VPS ajustável assegura proteção contra raios UV até 400 nm.

Em versões específicas, o modelo pode ainda incorporar sistemas adicionais como o QUIN, que permite o envio automático de alertas em caso de acidente, e o I-ESS, com iluminação LED traseira para reforço da visibilidade em situações de emergência.

No capítulo do conforto, o X-904 Ultra Carbon está equipado com um sistema de ventilação otimizado, com entradas de ar reguláveis e extrator traseiro, bem como interiores em tecidos técnicos com fibras de carbono, concebidos para melhorar a regulação térmica e a secagem. O sistema de ajuste LAF permite personalizar o encaixe do forro interior, adaptando-o à morfologia do utilizador.

Preparado para conectividade, o capacete é compatível com os sistemas de comunicação N-Com Bluetooth e N-Com Mesh, permitindo a ligação entre motociclistas ao longo da viagem.

Produzido integralmente em Itália, o X-904 Ultra Carbon está disponível em vários acabamentos em carbono e numa gama de tamanhos entre XXS e XXXL. O preço recomendado varia entre 669,99 euros e 739,99 euros, consoante a versão.

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



TECNIUM



BATERIAS TECNIUM: ARRANQUE POTENTE, MAIOR DURAÇÃO, MENOR CUSTO.

Das clássicas baterias de 6V para o XT 500 até aos mais recentes modelos ativados de fábrica, a nossa ampla gama garante fiabilidade, durabilidade e economia. O melhor dos dois mundos.



DESCUBRA-O EM

 **myBihr.com**



Qualidade RECONHECIDA

CERTIFICAÇÃO FQP RECONHECE PADRÕES TÉCNICOS DE EXCELÊNCIA DA MARCA ESPANHOLA NO MERCADO DE ACESSÓRIOS.

A Puig, especialista mundial em componentes para motos, obteve a certificação oficial FIM Quality Product (FQP) para a sua linha de proteções de motor. A distinção, atribuída pela Federação Internacional de Motociclismo, valida o cumprimento dos mais rigorosos critérios técnicos, garantindo a eficácia dos componentes tanto em contexto de competição como em utilização de estrada.

A adesão ao programa FQP representa um passo estratégico para a empresa de Granollers que, com mais de seis décadas de atividade, reforça o seu posicionamento na vanguarda do setor do aftermarket. O selo foi atribuído após uma avaliação exaustiva por parte da Comissão Técnica Internacional (CTI) da federação.

Fundada em 1964, a Puig consolidou a sua reputação através do apoio direto a pilotos de renome mundial, como Marc Márquez e Jonathan Rea. Esta ligação umbilical à alta competição permite à marca transferir tecnologias de ponta

para os produtos de consumo geral.

A empresa utiliza processos avançados de moldagem por sopro e termo-moldagem para otimizar a aerodinâmica e a resistência estrutural das peças. Embora historicamente reconhecida pelas suas viseiras e carenagens, a marca tem vindo a expandir o seu portfólio de proteção integral, culminando agora no reconhecimento federativo das suas proteções de motor.

Para o CEO da empresa, Joan Puig, este marco é o reflexo de um "compromisso histórico com a segurança e a excelência técnica", sublinhando que o aval da FIM reforça a confiança dos motociclistas nos produtos da marca.

Fabio Muner, Diretor da FIM, saudou a entrada da Puig no programa, afirmando que a "história de inovação da marca é inquestionável" e que os seus componentes "merecem plenamente o selo FQP".

Em Portugal, a marca continua a ser representada pelo Grupo Multimoto, assegurando a distribuição de acessórios que agora contam com este reforço de prestígio internacional. //

2026
Novos
Preços



V125

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



ADN DESPORTIVO

A MARCA DE EQUIPAMENTO PARA MOTOCICLISTAS REV'IT! ANUNCIOU O LANÇAMENTO DO HYPERSPEED 3 H2O, UM NOVO BLUSÃO DESPORTIVO QUE COMBINA IMPERMEABILIDADE E VENTILAÇÃO, CONCEBIDO PARA UMA UTILIZAÇÃO POLIVALENTE AO LONGO DE TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO.

Inspirado nos elementos estéticos e técnicos dos fatos de competição utilizados em MotoGP e WorldSBK, o novo modelo destaca-se pela integração da membrana hydratex G-liner, que assegura a proteção contra a chuva, mantendo simultaneamente a capacidade de circulação de ar através de aberturas estratégicas no centro frontal e na zona superior das costas.

Ao contrário dos equipamentos puramente de pista, o Hyperspeed 3 H2O apresenta um corte regular adaptado à condução em estrada. A sua versatilidade é garantida por um forro térmico removível, permitindo a adaptação a diferentes amplitudes climatéricas. O design inclui ainda bolsos práticos, sistemas de ajuste e elementos refletivos para aumentar a segurança passiva em condições de visibilidade reduzida.

No capítulo da proteção, o blusão obteve a

classificação AA, vindo equipado de série com proteções SEESMART (CE nível 1) nos ombros e cotovelos. A estrutura permite ainda o "upgrade" para, protetor de costas SEESOFT (CE nível 2), protetores de peito divididos (CE nível 1) e compatibilidade com o sistema de airbag Avertum Tech-Air®.

Ao nível estrutural, o modelo conta ainda com proteções exteriores em TPU nos ombros, reforçando o ADN desportivo da peça.

O novo Hyperspeed 3 H2O chega ao mercado com um Preço de Venda ao Público Recomendado (PVPR) de 289,99€. A gama oferece três combinações cromáticas: Preto-Branco, Preto-Cinza e Vermelho-Preto, com tamanhos que variam entre o S e o 3XL.

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

X-904

ULTRA CARBON



A NOVA REFERÊNCIA NOS CAPACETES
INTEGRAIS DE TURISMO



NOLAN



Comunicação **ILIMITADA**

NOVO CAPACETE INTELIGENTE INTRODUZ SISTEMAS MESH 3.0 E WAVE INTERCOM PARA CONECTIVIDADE SEM LIMITES DE DISTÂNCIA.

A Sena lançou o Outrush 2, a mais recente evolução do seu capacete modular inteligente, que integra avanços tecnológicos disruptivos na área da comunicação entre motociclistas. O novo modelo foca-se na conectividade de rede móvel e na simplificação da experiência de utilização para o dia-a-dia urbano e de lazer.

O grande diferencial do Outrush 2 reside na convergência do sistema Mesh Intercom 3.0 com a nova tecnologia Wave Intercom. Esta última, baseada em redes móveis, permite que os utilizadores mantenham o diálogo de forma estável, eliminando as barreiras físicas e as restrições de distância típicas dos sistemas de rádio tradicionais.

No capítulo do som, a marca introduziu colunas HD de segunda geração, desenhadas para oferecer uma acústica mais profunda e nítida. O sistema de captação de voz foi igualmente revisto, contando com um microfone otimizado para isolar a interferência do vento.

O capacete inclui agora uma função automática

de ativação e desativação (on/off), visando prolongar a autonomia da bateria através de uma gestão inteligente do consumo. Através da Sena Motorcycles App, o utilizador pode efetuar atualizações de firmware via Over-the-Air (OTA), dispensando a ligação física a computadores para manter o equipamento atualizado.

Com uma calota fabricada em termoplástico ABS de elevada resistência, o Outrush 2 possui a homologação dupla P/I, o que certifica a segurança do capacete tanto na posição integral (fechado) como na configuração jet (aberto).

O conforto interior foi reforçado com novos materiais de revestimento, enquanto a viseira, preparada para a instalação de lentes anti-embaciamento Pinlock, garante a visibilidade necessária em condições meteorológicas adversas.

O Sena Outrush 2 chega ao mercado com um acabamento exclusivo em Preto. O preço de venda ao público recomendado pela marca fixa-se nos 349 euros. Encontra mais informações no distribuidor oficial Salgados Moto. //

JET X

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

AGORA
2.999 €



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

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



WWW.SYM.PT



THE SMART CHOICE



Fixação NA BAGAGEM

SHAD APRESENTA FIXAÇÕES EXCLUSIVAS PARA A NOVA KAWASAKI KLE 500 EM ESTREIA NACIONAL A APRESENTAÇÃO FOI FEITA NO ÂMBITO DA SESSÃO NACIONAL DIRIGIDA À IMPRENSA E CONCESSIONÁRIOS DA KAWASAKI PORTUGAL.

A empresa de acessórios para motos SHAD anunciou o desenvolvimento das primeiras fixações específicas para malas laterais e top case destinadas à nova Kawasaki KLE 500, apresentadas no âmbito da sessão nacional dirigida à imprensa e concessionários da Kawasaki Portugal.

A solução foi concebida para acompanhar o lançamento do modelo no mercado nacional, permitindo desde já a instalação de um sistema completo de bagagem. O protótipo equipado com estas fixações esteve em exibição no The Vinea Collection Hotel, em Monção.

Durante o evento, a unidade de teste da KLE 500 apresentou uma configuração composta por malas laterais TR30 e top case TR41, ambos da gama TERRA, bem como uma bolsa de depósito E091CL

com sistema de fixação Click System.

Segundo a marca, as novas estruturas foram desenvolvidas para garantir versatilidade e compatibilidade com diferentes soluções do catálogo. As fixações laterais utilizam o sistema 4P, permitindo a instalação de diversas malas da marca, enquanto o suporte de top case, baseado no sistema Top Master, é compatível com várias opções, desde modelos urbanos a propostas de maior vocação para viagens.

A SHAD sublinha que este desenvolvimento pretende assegurar que os futuros utilizadores da Kawasaki KLE 500 disponham, desde o início da comercialização, de soluções de transporte adaptadas a diferentes necessidades, com integração funcional e estética no modelo.

Para mais informações, contacte a Multimoto, o importador oficial da Shad para Portugal. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





NOVIDADE e não só!

A Expomoto, que decorreu na Expo Salão de 23 a 26 abril 2026 foi o pólo de atração de muitos motociclistas ansiosos por conhecer as novidades do mundo das motos.

Com algumas importantes marcas ausentes deste evento que é um dos grandes mobilizadores do motociclismo nacional, foi com agrado e até alguma surpresa que os visitantes encontraram novas e bem badaladas marcas recém chegadas ao nosso mercado, como foi o caso da ZX Moto, a marca de Zhang Xue que em 2017 já tinha co-fundado a Kove, e que recentemente surpreendeu com duas vitórias em Portimão na categoria Supersport do Mundial de Superbikes.

Outra novidade presente foi a Phelon & Moore Motors, marca nascida em 1904, no Reino Unido, sobretudo conhecida por fabricar as motos da marca Panther. Renascida em 2022, a marca chega agora a Portugal através do Grupo Conceição Machado, e marcou presença com as suas gamas de motos e scooters económicas que se destacam pela excelente qualidade de fabrico e rigor de acabamentos.

Novidade também a marca ATAC, desenvolvida especificamente pela Lusomotos e que apresentou

uma alargada e apelativa gama de motociclos de média e baixa cilindrada. A Lusomotos ainda levou à Expomoto as suas marcas Yadea, SWM e Mondial, esta última completamente remodelada, apelando a uma clientela mais madura e exigente.

O grupo espanhol Onetron também marcou presença com as suas marcas Royal Enfield e Voge, e apresentou em primeira mão no mercado português a sua nova marca, a histórica BSA.

Pela primeira vez neste evento também esteve a marca indiana Bajaj que regressa ao nosso país com uma estrutura própria.

A Moteo esteve presente com as suas marcas Suzuki, Lambreta e Sym, a Harley-Davidson expôs as suas impressionantes cruisers e levou consigo a marca satélite elétrica Livewire.

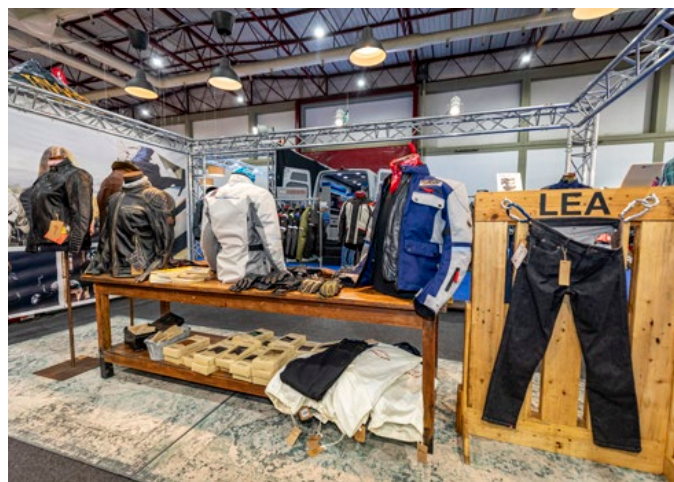
Marcas como a Nexx Helmets, a Honda, a BMW e a Zontes também contribuíram com os seus vistosos stands para dignificar o espaço que este ano mereceu elogios devido à boa iluminação geral que contribuiu para animar o ambiente. Mas, em regra, os diversos expositores mostraram empenho em contribuir para a boa imagem do

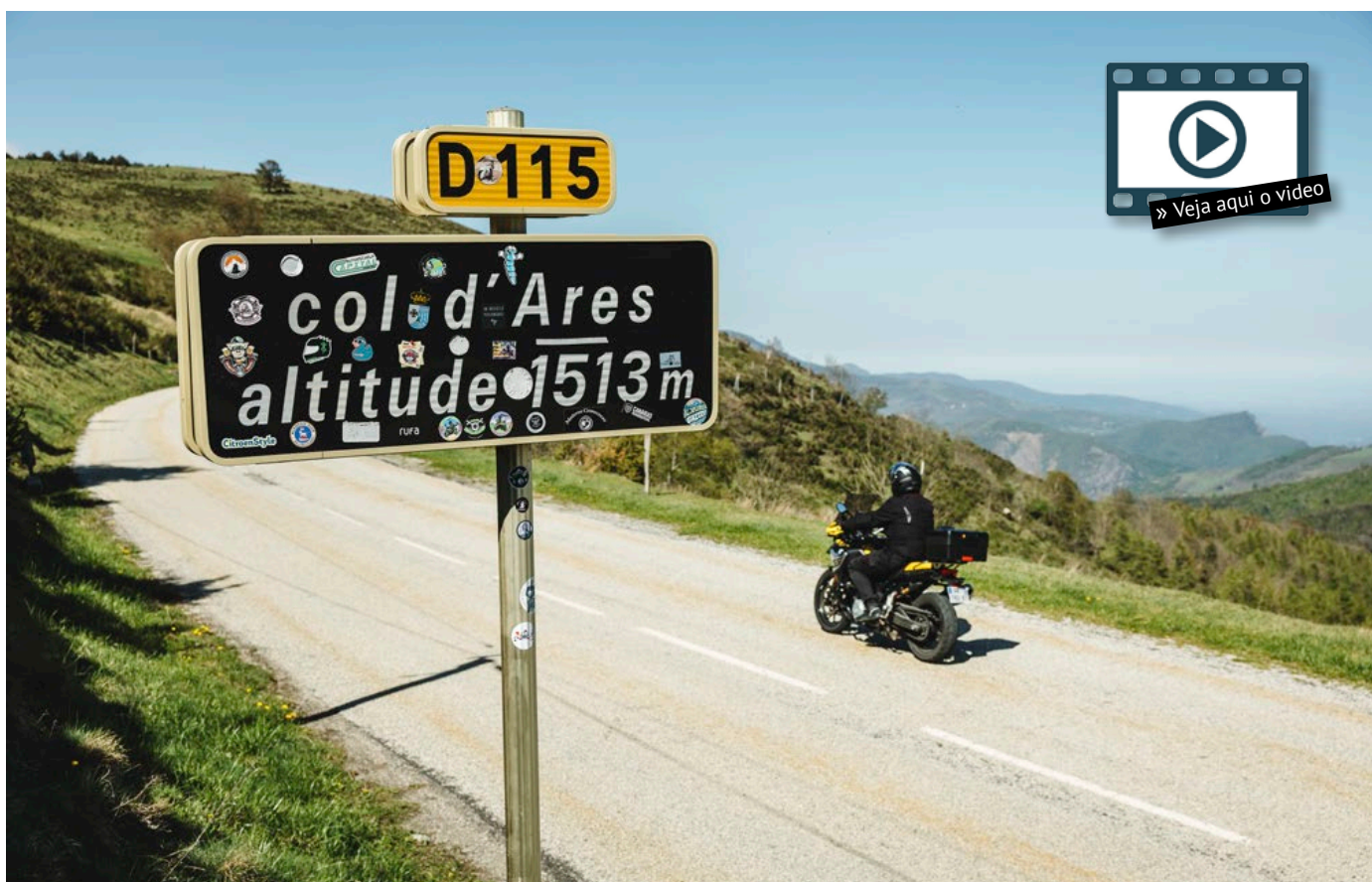




evento, como foi o caso da Kove que partilhava o espaço com as outras marcas da MB Motor Portugal, a QJ Motor e a Macbor.

Ao nível dos equipamentos e acessórios também houve muito que ver e a maior dificuldade seria escolher, devido à grande oferta. Para que a festa fosse perfeita, nem sequer faltaram as muitas opções gastronómicas para confortar os estômagos, sobretudo os daqueles que viajaram de mais longe. A organização anunciou uma afluência de 55.000 visitantes o que se pode considerar bastante bom, tendo em conta que nesse fim de semana também decorriam outros eventos importantes, destacando-se o GP de Espanha em Jerez de la Frontera, que sempre conta com a presença de um número significativo de motociclistas portugueses. //





O DESAFIO CRESCER e não desiludir

A quinta edição do 100 Colls, em 2026, reafirmou o seu estatuto como evento internacional, contando com a presença de 337 participantes originários de 13 países, transformando as estradas pirenaicas num verdadeiro tabuleiro de estratégia, resistência e coragem. O evento decorreu nos dias 24, 25 e 26 de Abril de 2026.

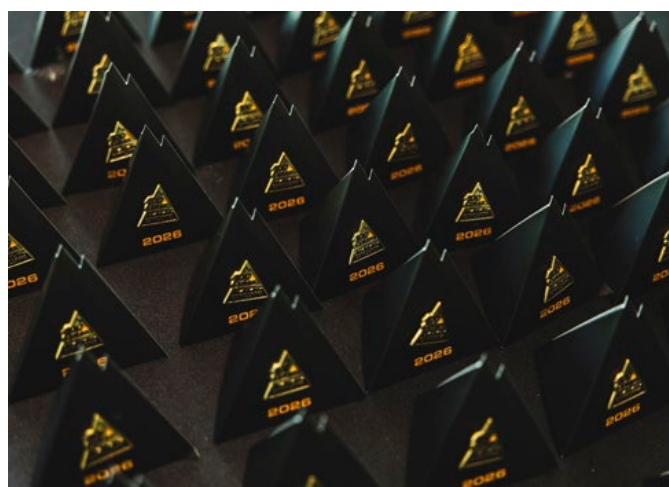
O 100 Colls 2026 voltou a provar que pode atingir níveis épicos reservados apenas às grandes viagens de moto. Centenas de motociclistas vindos de todos os cantos da Europa reuniram-se em torno de um destino comum: milhares de quilómetros de curvas, portos de montanha e um desafio que não recompensa os mais rápidos, mas sim os mais sábios, os mais cautelosos e também, os mais sortudos.

A forte presença de franceses, belgas, holandeses, portugueses e italianos, e até alguns britânicos e australianos, confirma que o 100 Colls deixou definitivamente de ser um fenómeno local, tornando-se um evento firmemente estabelecido no panorama motociclista europeu.

Ao longo de três dias e um total de 28 horas de motores a rugir, os participantes enfrentaram montanhas e vales, além de condições meteorológicas que, este ano, foram bastante mais amenas do que em edições anteriores. Mas além do sol, houve também nevoeiro, chuva, frio e calor, com muita neve ainda visível perto dos cumes mais altos.

Como já sabíamos das quatro edições anteriores, a verdadeira batalha começa à volta de uma mesa, com o mapa enviado pela organização.

Este ano, esse mapa trouxe uma grande surpresa: uma expansão significativa do território, com a inclusão de numerosos portos de montanha no





norte da Catalunha e na Occitânia. Regiões como Ariège e Haute-Garonne ganharam assim um papel decisivo e obrigaram até os participantes mais experientes a repensar completamente as suas estratégias.

Os motociclistas transformaram semanas de preparação em realidade, e três longas etapas de condução e estratégia acabavam ao fim de cada dia com corpos exaustos, mas almas consoladas.

Após três dias intensos de competição, antes das 13h de domingo, os participantes cruzaram o tradicional arco de chegada em Món Sant Benet, enchendo o prado verde preparado como parque de motos de todos os tipos e cores. Conversas em várias línguas, inúmeros abraços, o merecido vermute de boas-vindas e, finalmente, o tradicional almoço de encerramento antes da cerimónia de entrega de prémios, partilhado por todos após dias de estrada, estratégia e superação pessoal.

O já conhecido sistema de prémios Master (Ouro, Prata e Bronze) foi o reconhecimento máximo apenas para quem se aproximou da perfeição: alcançar 80% da pontuação total do vencedor. Chegar a este nível exige preparação e pensamento estratégico que crescem ano após ano em todas as categorias. Prova disso é que 37 participantes alcançaram a prestigiosa categoria >>>

Rockster 410

Os cenários mudam, a essência permanece.



Tua por 5.199€*

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

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER 410

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA **MOTUL**

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



Master Gold.

E embora Marc Baurier e Ferran Sacristán, da equipa KTM-Italomotor, tenham voltado a conquistar a vitória, batendo o recorde de pontos com 41 899 pontos e 72 portos completados, a proporção de participantes que atingiram este marco aumentou substancialmente em comparação com 2025, quando apenas 18 conquistaram o cobiçado pin dourado. A mesma equipa levou também o troféu pelo maior número de portos completados, vencendo também o Metzeler Challenge.

Deixando de lado a classificação geral, o vencedor da categoria Individual foi Robert Conejero, de Castellón, com 39 983 pontos e 59 portos. Até domingo de manhã, manteve uma intensa batalha com Ramon M. Gendrau, vencedor

da primeira edição, Fernando Casado, vencedor individual em 2025 e Morgan David, que se estreou este ano no 100 Colls. Um duelo constante que manteve a classificação em aberto até ao último momento.

Na classificação por Equipas, a vitória foi para a Team Yamaha-MotosX1000, formada por Josep Chaume, Cristina Espada e Isaac Cerdà. Espada venceu também a categoria Feminina, seguida por Alicia Viladomiu e Irene Destruels, da Kawasaki WRX. As três estrearam-se no 100 Colls e ainda assim lutaram por posições de topo, demonstrando o crescimento do motociclismo entre uma nova geração de mulheres motociclistas. Cada vez mais mulheres participam no 100 Colls, e todos os anos se aproximam mais da vitória absoluta.

O Garmin Xtrem Trophy foi conquistado pela



"AO LONGO DE **TRÊS DIAS** E UM TOTAL DE 28 HORAS DE MOTORES A RUGIR, OS PARTICIPANTES ENFRENTARAM MONTANHAS E VALES"



terceira vez consecutiva por Martí Dalmases, que terminou na 25.ª posição com 32 870 pontos, 1 864 km percorridos, 59 portos completados e Master Silver. Defender este troféu já é um feito notável; vencê-lo três anos seguidos confirma uma forma muito particular de entender o 100 Colls: enfrentar os portos mais remotos e manter-se fiel à própria estratégia até ao fim.

O francês Laurent Streiff, aos comandos de uma veterana Honda CB 500, venceu o troféu para a moto clássica mais bem classificada, reservado a modelos com mais de 30 anos. Mas esta categoria voltou a proporcionar imagens inesquecíveis, com máquinas verdadeiramente indestrutíveis como a BMW R 80 GS, uma espetacular BMW R 90 S Daytona, várias Yamaha XT 500 vindas da Bretanha após mais de 1000 quilómetros de viagem, e as

lendárias Impalas, representadas pelo Moto Club Impala. Tantas máquinas cheias de história e carácter que seria impossível enumerá-las todas.

Houve também momentos de grande emoção durante uma das grandes tradições da cerimónia de encerramento: a projeção do vídeo oficial do evento, um resumo dos três dias em que cada participante se pôde ver em ação. E ainda faltava um último vídeo para um final surpresa, que seria a cereja no topo do bolo do 100 Colls 2026...

Uma coleção de imagens espetaculares de portos de montanha, estradas e paisagens que deixou todos intrigados. Ao início, poderiam ser de qualquer canto dos Pirenéus... até que placas com nomes de cumes lendários dissiparam todas as dúvidas: estavam a olhar para os Alpes Franceses, porque o 100 Colls vai cruzar uma nova fronteira. //

Japonesa COM SOTAQUE ITALIANO

Na edição anterior, a eleita foi a Zundapp KS 600. Uma peça de engenharia alemã, marcada pela utilização intensiva na Segunda Guerra Mundial e de uma marca que não chegou aos nossos dias. Para este mês trazemos até si uma moto completamente diferente. Mais recente, muito popular no nosso país e da qual ainda se vão encontrando alguns exemplares a rolar: a Honda NSR 125 R.

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





A Honda, como tantas outras marcas, nasceu com o final do conflito trágico que terminou em 1945 e que mudou o mundo. Aliás, para o melhor e para o pior, as guerras têm esse condão, basta pensar nos conflitos atuais e na forma como estão a condicionar e a alterar as nossas vidas.

De um país completamente de rastos, que foi alvo de severas sanções e até sofreu o impacto direto de duas bombas atómicas, o Japão deu um salto incrível em poucas décadas também ao nível da indústria motociclistica. Para este resultado, que levou ao desaparecimento de muitas marcas, nomeadamente inglesas, há várias justificações, mas vejamos algumas:

Métodos de produção com um apertado controlo de qualidade, elevada capacidade produtiva e com custos controlados, facilidade de adaptação a novos contextos e gostos dos consumidores, investimento elevado em publicidade e marketing, nomeadamente na competição.

Esta NSR 125 R encarna tudo isso, sendo criada “à imagem e semelhança” das poderosas Honda NSR com que a marca nipónica competia nos mundiais de velocidade e até o padrão cromático se aproxima. Basta pensar nas motos a 2 tempos (nomeadamente as NSR 500) e em nomes que fazem parte do Olimpo das Motos de Corrida, casos de Freddie Spencer, Michael Doohan ou Valentino Rossi.

Por outro lado, a aposta nas baixas e médias cilindradas era perfeitamente lógica: fidelizar os jovens para uma 50 ou 125 cc, com a elevada probabilidade de, mais tarde, poderem vir a

adquirir uma 600 ou 900 cc! Foi exatamente o que aconteceu e a NSR 125R foi a primeira moto com cilindrada acima dos 50 cc que muitos jovens tiveram ou ambicionaram ter!

A SUCESSORA DA NS 125F

A NSR 125 R era a herdeira da bem-sucedida NS 125F, uma simpática desportiva de 125 cc, igualmente apelativa para os jovens, bastante popular no nosso país, sendo que na atualidade são já bastante raras e difíceis de encontrar. Chegou ao mercado em 1985 e a sua comercialização durou até 1988, data em que deu lugar à NSR 125 R, apesar das primeiras unidades terem chegado ao nosso mercado em 1989, que é exatamente o ano do fantástico exemplar que vos trazemos este mês, propriedade do Hugo, a quem agradecemos a disponibilidade e simpatia.

Ainda sobre a NS, já vinha equipada a rigor com um potente motor a 2 tempos, com refrigeração por líquido e uma carenagem dianteira, mas uma estética ainda old school, sem as modernices que a NSR veio trazer, caso do motor de arranque elétrico ou do travão de disco traseiro.

A NSR 125 R era já um patamar intermédio de uma vasta família, sendo que nem todas as suas diferentes declinações chegaram a ser comercializadas em Portugal e algumas só existem cá por via do mercado de importação direta. Existem várias cilindradas (50, 80, 125, 150, 250, 400, 500...), distintas arquiteturas de motor com diversos número de cilindros (1, 2, 3 e 4 em linha, em V), mas sempre de ciclo a 2 tempos e muito focadas na competição, mesmo que fossem apenas para usar no dia-a-dia, a caminho da escola ou do trabalho. >>>



DE ITÁLIA, COM CARINHO

No Japão cedo compreenderam que diferentes mercados tinham também especificidades próprias, além de regras de importação e taxas para proteger a produção nacional. Além disso, o Japão tinha escassez de matérias-primas e era inevitável a produção de motos fora do país, sobretudo em países com forte know-how e mão de obra qualificada, como era o caso da Itália, que veio a produzir e a abastecer o mercado europeu deste modelo, tal como já tinha feito com a NS.

Até a sua apresentação ocorreu no Salão de Bolonha em 1988 com a comercialização a ter início no ano seguinte, e a produção a ter lugar na Honda Italia Industriale S.p.A., em Roma. Essa aproximação foi tão longe que a Honda aproveitou a oportunidade e recorreu a vários fornecedores italianos, caso da Girardoni, Grimeca, Dell'Orto ou Marzocchi.

Assim que foi apresentada ao grande público causou imenso impacto e os jovens deliraram com esta oitavo de litro, incluindo em Portugal, apesar do preço não ser propriamente convidativo! Custava cerca de 600 contos, o que representa algo como 3000 Euros atualmente. Para referência,

o ordenado mínimo era de 31,5 contos, algo como 158 euros! Com a designação de JC 20, declarava uns otimistas 31 cv (na realidade serão uns 28), obtidos às 10.000 rpm. Tinha uma estética espetacular, com cores chamativas e muitas novidades, incluindo arranque elétrico, travão de disco traseiro ou um vistoso taquímetro, de fundo branco, em posição central, com a zona vermelha a começar apenas às 11.000 rpm.

Também a velocidade máxima apresentada no velocímetro, 180km/h, está para lá do real, mas a moto é bastante rápida. Mais ainda se mantivermos as rotações acima das 6.000 rpm, garantindo que a válvula de escape (RC Valve) não se feche por completo e o motor ganhe uma nova vida, disparando velozmente em direção à zona vermelha do conta-rotações, acompanhado de uma sonoridade como só os motores a 2 tempos sabem emitir! Um verdadeiro clássico.

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Este magnífico exemplar está num estado de conservação quase de concurso, mas não foi sempre assim. Quando foi adquirida estava em





NOSTALGIA HONDA NSR 125R

muito mau estado, sem carenagens... e foi uma longa batalha para lhe devolver toda a mística do modelo original, tendo sido integralmente desmontada, pintada, adquiridas umas carenagens de uma moto dadora que depois foram também pintadas e decoradas com os respetivos autocolantes, recebendo ainda um novo cilindro e respetivos pistão e segmentos.

Efetivamente pode não ser das motos mais agradáveis de conduzir em trânsito urbano, muito por culpa da esperada apatia do motor em baixas rotações, mas a posição de condução não é demasiado racing e vamos bem encaixados na moto, incluindo o pendura que tem espaço para se sentar com facilidade e até um suporte adequado para segurar as mãos. Já os consumos são suportáveis, desde que não se caia na tentação de abusar do último terço do taquímetro, onde tudo acontece e o consumo de óleo de mistura e de gasolina disparam.

A Honda NSR 125 R trava muito bem (disco dianteiro de 316 mm de diâmetro), tem suspensões

que cumprem perfeitamente, o quadro garante uma boa rigidez e é um elemento de destaque da moto. Fabricado pela Grimeca, em alumínio (alcast) pintado num bonito tom dourado, tem um aspeto peculiar e com uma vantagem adicional: torna-a praticamente imune à ferrugem.

A caixa de 6 velocidades é deliciosa, leve e muito precisa, com uma embraiagem fácil de acionar e que acabamos por usar imensas vezes, sobretudo se quisermos espicaçar mais o motor ou andarmos em meio mais urbano, onde estamos permanentemente a usar o seletor.

Ao estar equipada apenas com arranque elétrico acaba por ser uma comodidade, mas também um aumento de peso. Caso não seja utilizada com regularidade, a bateria facilmente pode descarregar, mas em desespero de causa é muito fácil de colocar em funcionamento engrenando uma segunda ou terceira velocidade. Solução de recurso, mas que funciona bem.

No sentido de tentar abranger um leque maior de consumidores, a marca lançou até uma versão



F, despida de carenagens, na qual se pode ver toda a beleza do quadro e perceber melhor a qualidade dos acabamentos. É praticamente igual à versão R, tirando obviamente parte da instrumentação que teve de ser “recolocada”. É ainda mais rara e também mais leve, abaixo dos 130 kg da R, tendo um encanto muito especial também pelo único farol dianteiro.

NOTAS FINAIS

A Honda NSR 125 R foi um marco. Imagino que muitos leitores, hoje na casa dos 40 ou 50 anos de idade, ainda se recordam dela com ternura e carinho e lhes traga memórias de uma época em que as motos eram muito distintas das atuais, mais sensoriais e menos tecnológicas.

Em 1994 a NSR 125 R teve ainda uma “reformulação” profunda (modelo JC22), ganhou um visual renovado, incluindo uns faróis “olhos de raposa” e semelhanças estéticas com a icónica NR 750. As últimas unidades da NSR 125R foram produzidas já no início do milénio, numa altura

em que os motores de ciclo a 2 tempos estavam praticamente a desaparecer.

A Honda NSR 125 R deixa saudades e faz-nos vibrar. Sem ter os radicalismos de algumas produções italianas, como a Cagiva Mito e a Aprilia RS ou mesmo das nipónicas, como a Suzuki RGV, a Honda é uma moto muito especial. A sua estética quase decalcada da competição e o seu divertido motor a 2 tempos dão-lhe uma aura que perdura no tempo.//



AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



NUM DIA, COMO OUTRO QUALQUER, UM MOTARD CIRCULA, TRANQUILAMENTE, NAS SUAS VOLTINHAS...



E, ALGUM TEMPO DEPOIS, COM A GRANDE EFICIÊNCIA DA MÁQUINA DO ESTADO (NÁLGUMAS COISAS!)... EXCESSO DE VELOCIDADE?!... UM LIMITE DE 50, NUM SÍTIO DAQUELES... É MESMO CAÇA À MULTA!



SE ANDASSE ALI A 50 À HORA, ERA PASSADO. A FERRO POR TODOS OS QUE VIESSEM ATRAS!



O QUE SE VÊ POR AÍ DE INCONSCIÊNCIAS NA CONDUÇÃO... MAS ACHAM QUE É TUDO SÓ O EXCESSO DE VELOCIDADE! É O MAIS FÁCIL!... E PELA SEGURANÇA, DIZEM ELES... MAS ELES PODEM ANDAR A 200!...



... POSSO DIZER QUE NÃO ERA EU... QUE NÃO PASSEI ALI NAQUELE DIA... QUE ALGUÉM COPIOU A MINHA MATRÍCULA... ESTOU A TER UMAS IDEIAS!...



USAM A TECNOLOGIA PARA NOS CONTROLAR. AGORA FAZ-SE TUDO COM A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL... E HÁ TANTA ESTUPIDEZ NATURAL... AS PESSOAS ACREDITAM EM QUALQUER IMAGEM QUE VÊM...



É ISSO MESMO! NOVAS TECNOLOGIAS! UMA FOTOGRAFIA DA MOTO... POR TRÁS! UMA MINHA!... UM BELO CENÁRIO... UNS AMIGOS... VÁRIAS PESSOAS...



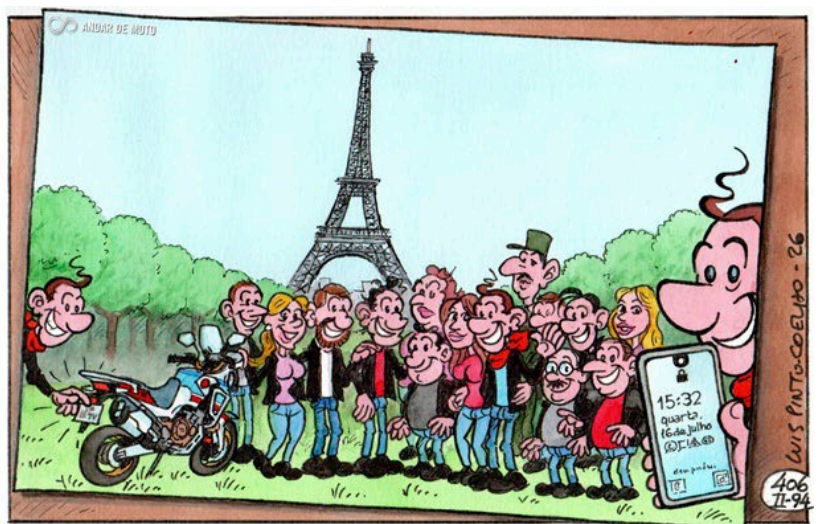
... VAI FICAR UMA MARAVILHA!... ESTA ÓPTIMO! EH!EH!EH! AGORA, É SÓ IMPRIMIR!



NO DIA E HORA EM QUE SE VERIFICOU O ALEGADO EXCESSO DE VELOCIDADE, EU NÃO ME ENCONTRAVA NO REFERIDO LOCAL, ESTAVA NO ESTRANGEIRO, COM A MINHA MOTO, TESTEMUNHAS E JUNTO MUITAS FOTOGRAFIA TIPICA DO LOCAL ONDE ME ENCONTRAVA NESSE PRECISO MOMENTO

Tom Vitoín

E AQUI VAI!



MOTOS USADAS



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



ANDAR DE MOTO



Pedro Pereira

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

Para que servem os espelhos retrovisores?

Depois de no mês de março a nossa análise ter sido sobre as bermas da estrada, eis que em abril regresso a outro tema bastante caro para os motociclistas (para uns mais do que para outros): os espelhos retrovisores ou, simplesmente, retrovisores. Aliás, a temática é relevante para todos os que circulam na estrada.

Certamente que todos sabemos qual a sua função. Porém, isso não invalida que, tantas vezes, nos esqueçamos de fazer uso deles. Há quem os altere, os remova, os substitua por outros e a lista bem que pode continuar, mas há pelo menos uma certeza: a sua utilidade, em especial na utilização estradista (no off-road a realidade é diferente), é de inegável importância.

Na perspetiva estritamente legal, qualquer alteração às características do veículo, incluindo motociclos, se não for devidamente homologada e autorizada pela autoridade competente (IMT) é uma violação do Código da Estrada (CE). Basta consultar o Art.º 114 (Características dos veículos). Destacamos o número 3 e 6:

3 - Os modelos de automóveis, motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores, tratores agrícolas, trato-carros e reboques, bem como os respetivos sistemas, componentes e acessórios, estão sujeitos a aprovação de acordo com as regras fixadas em regulamento.

6 - Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de (euro) 250 a (euro) 1250, sendo ainda apreendido o veículo até que este seja aprovado em inspeção extraordinária.

E depois continua no Art.º 115 (Transformação de

veículos) em que o legislador vai na mesma direção e confirma a existência de coimas para os prevaricadores, tal como indicado no artigo anterior.

Os retrovisores, como o próprio nome indica, servem para mais facilmente conseguirmos ter uma visão ampla e segura de quem se aproxima por trás, à nossa esquerda e à nossa direita, e são obrigatoriamente dois. Mais ainda! Devem ser mantidos os originais, mesmo que no mercado de acessórios existam modelos com especificações superiores, esteticamente irrepreensíveis, que não vibram com a velocidade, que não se partem facilmente...

Nota de destaque para os novos sistemas tecnologicamente mais evoluídos e que ajudam a tornar os retrovisores num concentrado de tecnologia, e que conseguem fazer a monitorização do ângulo morto, dão avisos sonoros e visuais para o caso de um veículo na traseira se aproximar muito rapidamente, promovendo a nossa segurança quando andamos de moto!

Naturalmente que temos de fazer também a nossa parte. De pouco ou nada nos serve ter os retrovisores se os mesmo estiverem sujos, recolhidos, queimados pelo sol ou mal regulados, tornando-se praticamente ineficazes e pouco mais que um adereço (in)estético.

Pior que isso só mesmo não fazer nenhum uso deles, talvez até rodando o pescoço à exaustão, esperando não ganhar um torcicolo! Também não convém confiar muito que a estrelinha da sorte ou o S. Gonçalo, Padroeiro dos Motociclistas, andem sempre connosco. Pode dar-se o caso de nos faltarem um dia e o azar bater-nos à porta! //



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.