

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO
MENSAL
#96
MAIO



NORTON MANX R

DUCATI DESERTX



CFMOTO 1000MT-X

- » **TESTE**
QJMOTOR FORT 125N
- » **NOSTALGIA**
ZÜNDAPP KS 750
- » **DESPORTO**
MOTOGP
- » **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

Cego é quem não quer ver!

As cidades modernas tornaram-se máquinas emperradas, incapazes de lidar com a quantidade de veículos que diariamente tentam entrar nelas ou atravessá-las. O excesso de trânsito deixou de ser um fenómeno ocasional para se transformar numa rotina frustrante. Engarrafamentos intermináveis, filas que avançam exasperadamente lentas e condutores presos num ciclo de frustração, são hoje parte do dia-a-dia urbano e tão comuns como os semáforos ou as obras que nunca acabam.

Além dos automóveis serem cada vez maiores, a falta de estacionamento agrava ainda mais este cenário. Ruas inteiras transformam-se em labirintos de carros parados em segunda fila, passeios ocupados e zonas de carga e descarga usadas como último recurso. Quem tenta estacionar legalmente perde minutos preciosos a circular em círculos aumentando a frustração a cada pára e arranca. E quando finalmente encontra um lugar, autorizado ou não, paga-o caro, seja em tarifas ou em contravenções.

No meio deste caos, os motociclos surgem como uma solução óbvia, mas teimosamente ignorada. As motos e as scooters ocupam uma fração do espaço de um automóvel e reduzem significativamente o tempo de deslocação. No entanto, continuam a ser tratados como um parente distante, tolerado mas raramente integrado nas políticas de mobilidade. Faltam parques dedicados, faltam zonas de estacionamento bem distribuídas e faltam

vias especiais que permitam aos motociclistas circular de forma segura e eficiente.

Em muitas cidades europeias, as motos são parte da estratégia para reduzir congestionamentos. Por cá continuam a ser vistas como um elemento marginal, quando podiam ser um aliado central. Um único lugar de automóvel pode acolher três ou quatro motos. Mais faixas exclusivas para motociclos poderiam aliviar muito o trânsito nas horas de ponta, reduzir emissões e diminuir o tempo perdido em deslocações.

Os motociclistas, que poderiam ajudar a descongestionar as cidades, acabam empurrados para espaços de estacionamento improvisados, muitas vezes inseguros, à mercê de automobilistas descuidados ou mal intencionados, quase sempre em zonas cinzentas e com regras pouco claras. E enquanto isso, as filas crescem, os engarrafamentos multiplicam-se e a poluição aumenta a par com a exasperação de quem nelas circula.

Resolver o trânsito não exige apenas mais estradas, mais rotundas ou mais parques. Exige inteligência, coragem política e a capacidade de reconhecer que a mobilidade do futuro não cabe toda dentro de um carro. E que, talvez, a solução já esteja há muito tempo à vista, estacionada discretamente entre dois pára-choques ou em cima de um passeio, porque convenhamos: os transportes públicos não funcionam mesmo! E nos tempos mais próximos só vão piorar! //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 22** BMW VISION K18
- 26** MV AGUSTA BRUTALE 1000 ABT
- 32** ITALJET ROADSTER 400 FOUNDERS EDITION
- 36** SUZUKI SV-7GX
- 42** VOGÉ SR450X
- 46** SYM NH-X 125 LG ABS E NH-R 125 LG ABS

TESTE

- 50** NORTON MANX R
- 62** DUCATI DESERTX
- 70** CFMOTO 1000MT-X
- 78** QJ MOTOR FORT 125N

REPORTAGEM

- 106** HONDA V3R 900 E COMPRESSOR

NOSTALGIA

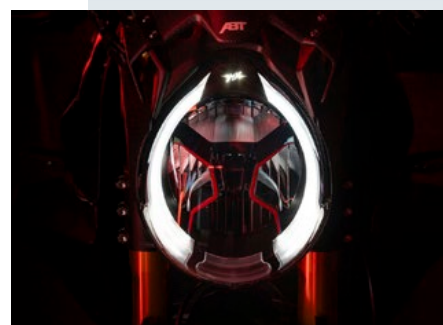
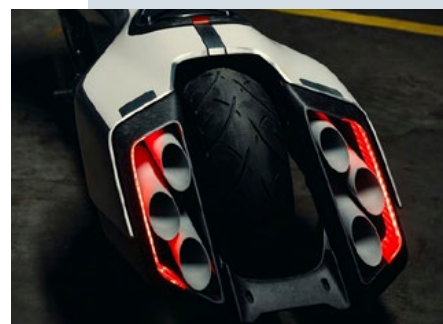
- 110** ZÜNDAPP KS 750

DESPORTO

- 116** MOTOGP

CRÓNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: CEGO É QUEM NÃO QUER VER!
- 48** ADELINA GRAÇA: O PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS E AS ESCOLHAS
- 86** PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM OS ESCAPES RUIDOSOS?
- 126** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 128** SUSANA ESTEVES: MUDANÇAS MANUAIS OU CAIXA AUTOMÁTICA?





**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.



» [Galeria de fotos aqui](#)

Já são conhecidos os vencedores da VI Edição do Honda Garage Dreams Contest

A CB750 HORNET FOI A PROTAGONISTA DESTA VI EDIÇÃO DO HONDA GARAGE DREAMS CONTEST, QUE REFORÇOU A CRIATIVIDADE E A VISIBILIDADE DOS CONCESSIONÁRIOS PARTICIPANTES.

O **HONDA** Garage Dreams Contest é um concurso em que, tendo por base um modelo Honda específico, que este ano foi novamente a CB750 Hornet, mas com novas regras nesta VI edição, se pretende recriar uma moto de forma criativa e autêntica, em duas categorias distintas: a Full Edition e a Genuine. Destina-se aos concessionários oficiais Honda em Espanha e Portugal, que responderam com grande entusiasmo a esta iniciativa. Prova disso são os 49 concessionários que participaram em ambas as

categorias.

Numa final muito renhida, os concessionários tiveram de escolher as suas customizações favoritas entre as cinco finalistas por categoria (Full Edition e Genuine), previamente selecionadas através dos votos online do público, de um júri especializado e da própria rede de concessionários.

Na categoria Full Edition, que permitia personalização livre e sem restrição de peças, a vencedora foi a

imponente Last Lap, do concessionário Stilmoto de San Sebastián. O pódio ficou completo com a radical Mugen, do concessionário português Mototrofa, e a desportiva Red Bullet, também do português Lombas e Curvas, que terminaram em segundo e terceiro lugar, respetivamente.

Uma nota de destaque para a Mugen que discutiu a vitória até ao último voto. A personalização da Mototrofa viu o primeiro lugar fugir por apenas um voto, na luta com a Last Lap. A Red Bullet com o seu estilo mais “heritage” foi também protagonista nesta categoria que contou assim com duas personalizações portuguesas no pódio.

Na categoria Genuine, que exigia personalizações utilizando exclusivamente peças e acessórios Honda (com a moto 100% homologável), a criação do concessionário Otobai de Madrid, Seven Fifty, foi a vencedora.

Depois de ter sido selecionada pelo júri, a Rothmans da MotoVeiga terminou num excelente segundo lugar, ficando assim no pódio na companhia da MotorWay que leva o nome do seu concessionário ao terceiro lugar, deixando assim duas motos portuguesas a completar o pódio.

Feitas as contas, o resultado dos concessionários portugueses dificilmente poderia ter sido mais positivo. Não conseguiram em nenhuma das categorias ficar no lugar mais alto do pódio, mas tendo conquistado o segundo e terceiro lugares de cada categoria, isso significa um total

de quatro lugares nos pódios, num total de seis possíveis.

Numa altura em que a personalização e customização de motos continua a ter uma grande vitalidade, este concurso reforça isso mesmo. Tem-se consolidado como uma referência no setor da personalização de motos, convidando a Rede Oficial de Concessionários Honda de Espanha e Portugal a transformar modelos da gama em motos únicas que combinam paixão, inovação e autenticidade. Mais informações no site dedicado. //





Nova loja Triumph no Porto já abriu!

ESTIVEMOS NA INAUGURAÇÃO DA TRIUMPH PORTO, O PRIMEIRO GRANDE MARCO DA NOVA ERA DA MARCA BRITÂNICA, AGORA SOB A ÉGIDE DA MULTIMOTO

A TRIUMPH vive um momento de viragem em Portugal, e a inauguração da nova loja da Triumph no Porto, que acompanhamos no dia 13 de Maio, foi o primeiro sinal claro dessa mudança. O espaço, agora instalado na Rua Delfim Ferreira, 234, não é apenas o maior concessionário Triumph do país: é também o palco simbólico da nova fase da marca britânica, que passa a ser oficialmente importada pelo Grupo Multimoto (saiba mais nesta ligação), um dos gigantes ibéricos do setor das duas rodas.

A ligação entre estes dois acontecimentos, a abertura do novo showroom e a entrada da Triumph na estrutura Multimoto, sente-se em cada detalhe. O espaço de mais de 550 m², desenhado segundo o conceito internacional Triumph World Store, combina modernidade com elementos vintage que evocam os 120 anos de história da marca. Mas é sobretudo a ambição por trás deste investimento que revela o novo rumo: uma Triumph mais presente, mais estruturada e com uma estratégia de crescimento finalmente alinhada

com o potencial do mercado português.

Durante a inauguração, foi possível explorar a gama completa 2026, das lendárias Modern Classics às Adventure Tiger, passando pelas Roadster, Trident 660, gama 400 e a monumental Rocket 3. A oferta de acessórios, equipamento e vestuário reforça a ideia de que este novo espaço não é apenas um stand, é um centro de cultura Triumph, pensado para acolher e fidelizar uma comunidade em expansão.

A oficina, totalmente nova e equipada com tecnologia de ponta, é outro reflexo da nova fase. A Multimoto, que ao longo das últimas décadas consolidou um portefólio robusto e uma operação logística de referência em Portugal e Espanha, assume agora a responsabilidade de elevar o padrão de pós-venda da Triumph, um dos pilares estratégicos definidos para o reposicionamento da marca no país.

Com esta integração, a Triumph ganha escala, músculo e capacidade de resposta. A Multimoto, fundada em 1989 e hoje parte do Grupo Salvador Caetano,

reforça a sua posição como um dos maiores atores ibéricos do setor, juntando a Triumph a um portefólio que inclui Kawasaki, Benelli, Keeway, CFMOTO, Bimota, Kymco, Segway Powersports, entre outras .

O novo concessionário do Porto substitui o histórico espaço da Rua de Camões, que encerra a 16 de Maio. A partir de agora, todas as operações de venda e, a partir de 1 de Junho, de pós-venda passam a concentrar-se neste novo endereço, um investimento que deixa claro que a Triumph quer mais do que presença: quer reconquistar o mercado.

O evento contou com a presença de Adriano Duarte, Presidente do Conselho de Administração e CEO do Grupo Multimoto, que reforçou o empenho na criação da nova equipa que vai liderar e apoiar este novo projeto em todas as suas vertentes, com especial enfoque no apoio ao cliente e no crescimento da notoriedade da marca.

A sensação com que saímos desta inauguração é reconfortante: a Triumph entrou numa nova era em Portugal, e começou pelo Porto. O espaço é maior, a ambição é mais forte e, pela primeira vez em muitos anos, a marca parece ter encontrado o parceiro certo para crescer com consistência e visão. //



PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!





Royal Enfield 450 Guerrilla Apex apresentada na Índia

COM A APRESENTAÇÃO DA 450 GUERRILLA APEX, NA ÍNDIA, A MARCA ROYAL ENFIELD DÁ BOAS INDICAÇÕES DE UMA NOVA DECLINAÇÃO QUE, CERTAMENTE, TAMBÉM CHEGARÁ À EUROPA.

A MARCA inicialmente britânica, Royal Enfield, há várias décadas em mãos indianas, continua a ser um caso de sucesso. Com a apresentação, para já apenas destinada ao mercado indiano, da 450 Guerrilla Apex, pode-se já antever que, dentro de algum tempo, também chegará até nós e vai alargar ainda mais o leque de escolha dos motociclistas, em especial os fãs da Guerrilla.

A base já é conhecida e tem por base o motor Sherpa de 452 cc, que também conhecemos da Himalayan 450, refrigerado por líquido, capaz de entregar 40 cv e 40 Nm, proporcionando uma boa entrega de potência, numa vasta faixa de rotações. Esta versão Apex, tal como o nome indica, apresenta uma postura mais agressiva e uma maior apetência por curvas.

A Apex é a expressão mais precisa e focada da

Guerrilla 450. Apresenta uma posição de condução mais baixa e comprometida, incluindo um guidador de alumínio mais baixo, uns pneus focados no asfalto (mais precisamente CEAT 100% asfálticos) e elementos de design que amplificam seu caráter ávido por curvas. Cada elemento é ajustado para recompensar os comandos do piloto, fazendo com que as estradas do mundo real pareçam mais rápidas e desafiantes.



Na Índia, já é possível marcar um test ride, o seu preço de lançamento é a partir de ₹ 249,194 e vai estar disponível num vasto leque de cores, com destaque para as cores Apex Vermelho, a Apex Verde e a Apex Azul. Tal como na versão Guerrilla que conhecemos, cujo preço de referência é de 5.700 Euros mais despesas, também terá um vasto leque de acessórios, pelo que só resta aguardar pela sua chegada ao mercado nacional. //



AGENDA JÁ

TESTA AGORA, APAIXONA-TE PARA SEMPRE

Vem descobrir o poder Suzuki no EXPERIENCE TOUR 2026. Aproveita esta oportunidade única para testar uma das nossas motos. Vários modelos disponíveis. Os test rides requerem marcação prévia nos concessionários aderentes e estão sujeitos à disponibilidade de cada modelo. Sabe mais em <https://suzukiportugal.com/tour-2026>

 /SuzukiPT
 /suzukimotospt
www.suzukimoto.pt

 **SUZUKI**
By Your Side

5
ANOS
GARANTIA


MADE · IN · JAPAN
日本製



Já é conhecido o programa do Rider 2026, que se realiza a 20 e 21 de junho

O RIDER É UM EVENTO CONHECIDO POR TER ESTRADAS, CURVAS E CONVÍVIO, MAS TAMBÉM EXPERIÊNCIAS ÚNICAS E EM 2026 NÃO SERÁ DIFERENTE.

SOB a batuta organizativa do Museu do Caramulo, a edição deste ano vai decorrer nos dias 20 e 21 de junho e destina-se, como habitualmente, a motos e automóveis clássicos. O programa, que agora se dá conhecer, é a garantia de um fim-de-semana com muito para aproveitar, sob o mote habitual “Pelas melhores estradas de Portugal”. O início oficial é na sexta-feira, 19 de junho, com a receção dos participantes em Tondela, mas é no sábado que realmente tudo começa.

O conceito do evento tem até algumas semelhanças com o Portugal de Lés-a-Lés Classic e são admitidos os motociclos e automóveis clássicos com mais de 30 anos. As inscrições no Rider terminam a 8 de junho e podem ser feitas neste link e há ainda uma aliciante adicional para quem se inscrever até 21 de maio: recebe gratuitamente um estojo de ferramentas da Cartrack. //

SÁBADO, 20 JUNHO

- Visita à Serra da Estrela
- Almoço no Hotel Covilhã Dona Maria, na Covilhã
- Passagem pela majestosa Cascata do Poço da Broca
- Jantar no Solar do Vilar, em Vilar de Besteiros

DOMINGO, 21 JUNHO

- Saída em direção à Serra do Caramulo
- Coffee Break no Museu do Caramulo
- Visita à exposição “A Segunda Guerra Mundial ao Vivo e a Cores” e experiência de realidade virtual
- Apresentação exclusiva de uma novidade da coleção do Museu do Caramulo
- Almoço na Quinta Vale do Minhoto, em Tondela

Desafio "100 Colls" internacionaliza-se com primeira edição nos Alpes franceses

O DESAFIO DE MOTOCICLISMO "100 COLLS" VAI REALIZAR A SUA PRIMEIRA EDIÇÃO INTERNACIONAL NOS ALPES FRANCESES, ENTRE 11 E 13 DE SETEMBRO DE 2026, LEVANDO O FORMATO DE ORIENTAÇÃO E ESTRATÉGIA SEM ROTA FIXA A PASSAGENS ICÓNICAS COMO O GALIBIER E O ALPE D'HUEZ.

O EVENTO de motociclismo "100 Colls", que se consolidou na Catalunha, vai realizar a sua primeira edição internacional nos Alpes franceses entre 11 e 13 de setembro de 2026, anunciou a organização.

O anúncio da expansão para a região de Rhône-Alpes foi feito pela CROM Events durante o encerramento da quinta edição do certame na Catalunha, marcando o início da estratégia de internacionalização do projeto. O formato do desafio mantém-se fiel ao conceito original: não existe uma rota fixa nem um vencedor único. Cada participante é responsável por desenhar o seu próprio trajeto, gerir o tempo e interpretar as condições meteorológicas e do terreno.

Segundo a organização, o sucesso na prova não depende da velocidade, mas sim da capacidade estratégica e de tomada de decisão dos motociclistas.

A estreia em território francês elevará o nível de exigência técnica, com a passagem por montanhas

icónicas como o Galibier, o Iseran e o Alpe d'Huez. "Os Alpes franceses abrem o "100 Colls2 a um novo público: motociclistas da Europa central que habitualmente não se deslocam aos Pirenéus", afirmou Joan Martí, diretor da CROM Events em nota enviada à imprensa, destacando o caráter tecnicamente desafiante deste novo cenário.

A edição internacional conta com o apoio estratégico da Garmin e da SHAD, mantendo-se o "Garmin Xtrem Trophy" para premiar a manutenção da estratégia sob pressão ao longo das 48 horas do evento.

A linha de meta e a cerimónia de entrega dos troféus Master (Ouro, Prata e Bronze) estarão localizadas em Châteauneuf-sur-Isère, nas proximidades de Valence, servindo como ponto de encontro final após dois dias de percurso autónomo.

As inscrições já estão a decorrer em www.100colls.cat e os lugares são limitados. //





Conhecida a rota do Dakar 2027, que se realizará de 1 a 15 de janeiro

A ROTA DO DAKAR 2027, QUE VAI TER LUGAR DE 1 A 15 DE JANEIRO, FOI REVELADA NO INSTITUT DU MONDE ARABE, POR DAVID CASTERA.

JÁ É CONHECIDA a rota da quadragésima nona edição do Rali Dakar, que se vai realizar novamente na Arábia Saudita, organizada pela Amaury Sport Organisation (ASO) e depois de uma 48.ª edição inesquecível. A apresentação oficial ocorreu no Institut du Monde Arabe, pelo diretor da prova, David Castera, estando presentes muitos pilotos, desejosos de participar em mais uma edição do “Rali Mais Duro do Mundo”, que terá 13 etapas, mais o prólogo.

Na 49ª edição, a 8ª realizada consecutivamente na Arábia Saudita (a primeira foi em 2020, quando faleceu o saudoso Paulo Gonçalves), o rally-raid mais prestigiado do mundo contará com um percurso variado, incluindo três etapas completamente novas, direcionadas para o Mar Vermelho, com início e fim na zona costeira, mais precisamente a Cidade Económica Rei Abdullah (King Abdullah Economic City) e a maior distância total de etapas especiais durante a era saudita, com um total de 5.320 km.

Numa análise mais detalhada, a edição deste ano terá uma quilometragem especial superior a qualquer edição anterior na Arábia Saudita, com um total de 5.320 km

cronometrados. Para se ter uma ideia, a edição de 2025, em que os concorrentes se aproximaram mais da marca simbólica dos 5.000 km, teve um total de 4.903 km. De acordo com a organização, o terreno também reservará mais surpresas do que aparenta, sendo mais variado do que nunca.

O Prólogo, a realizar no dia 1 de janeiro, tal como o ponto de partida da primeira etapa, no dia 2, e a derreadeira, no dia 15, vão ser todos na Cidade Económica Rei Abdullah, formando a prova uma espécie de círculo gigante. Esta edição do Rali terá também uma noite no acampamento-refúgio e uma etapa maratona mais convencional, sendo que o dia de descanso será a 8 de janeiro, sábado, em Bisha.

Resta agora aguardar que a incerteza provocada pela tensão no Médio Oriente, nomeadamente a guerra que opõe os Estados Unidos e Israel ao Irão, seja completamente sanada. Há o risco, real, de uma situação extrema, como em 2008, em que a prova não se realizou por ameaças terroristas, e estava tudo pronto para começar, a partir de Lisboa. //

QJMOTOR

FORT 125N



3.990€

GT COM FLOW,
EASY RIDE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO DE 15 CV E REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA
- SISTEMA MICRO-HÍBRIDO
- ABS E TCS (CONTROLO DE TRAÇÃO)
- ECRÃ TFT DE 7" COM CONECTIVIDADE "MIRRORING"
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- SISTEMA START & STOP
- VISEIRA AJUSTÁVEL ELETRONICAMENTE
- DESCANSO LATERAL E CENTRAL
- CORES DISPONÍVEIS: CINZA PRETO VERMELHO

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte e I.S.V. não incluídos no preço.
Campanha de Oferta do Valor de Matrícula até 30/06/2026.

**OFERTA DO VALOR DE
MATRÍCULA (295,00€)***

6 ANOS **GARANTIA**
QJMOTOR



SHAD distinguida com Red Dot Design Award 2026 pelas malas Terra

MODELOS TR41 E TR46 REFORÇAM LIDERANÇA DA MARCA NO DESIGN DE EQUIPAMENTO PARA MOTOS.

A SHAD foi distinguida com o Red Dot Design Award 2026 na categoria de Design de Produto, graças às Top Cases TR41 e TR46 da família Terra. A marca é, assim, reconhecida internacionalmente pela aposta em inovação e design no setor do equipamento para motociclos.

O júri destacou o carácter robusto das malas e a sua adaptação às tendências do segmento Adventure, marcado por formas quadradas e funcionais. Produzidos em polipropileno reforçado, os dois modelos combinam resistência, leveza e versatilidade, características que permitem utilização tanto em estrada como em percursos fora de estrada.

A TR41 oferece capacidade para dois capacetes jet

e suporta até 5 kg, enquanto a TR46 acomoda um capacete modular e um capacete jet de tamanho M, com capacidade máxima de 6 kg.

Com esta distinção, a SHAD soma 18 prémios internacionais de design, seis dos quais Red Dot Awards. Entre os galardões anteriores contam-se as malas laterais SH36 (2015) e SH38X (2024), o Top Case expansível SH58X (2017), as malas de alumínio Terra (2021) e o sistema de bolsas de depósito Click System (2025).

A empresa sublinha que este novo reconhecimento reforça o design como pilar estratégico, orientado para soluções que combinem funcionalidade, conveniência e estilo para motociclistas em todo o mundo. //

Suzuki Experience Tour regressa a Portugal com testes guiados

O SUZUKI EXPERIENCE TOUR VAI REGRESSAR A PORTUGAL ENTRE 6 DE JUNHO E 8 DE AGOSTO, PROMOVEDO UMA INICIATIVA DE TESTES GUIADOS A VÁRIOS MODELOS DE MOTOS DE NORTE A SUL DO PAÍS, ANUNCIOU A MARCA.

DE ACORDO com o comunicado da Moteo Portugal, empresa que representa a marca japonesa no mercado nacional, o evento pretende replicar o formato da edição anterior, proporcionando aos interessados a experiência de condução em contexto real através de rotas predefinidas e acompanhadas.

Nesta edição, a frota disponível para testes vai incluir modelos como a desportiva Hayabusa, as novas propostas neo-retro GSX-8T e GSX-8TT, além do recente modelo de motard DR-Z4SM, entre outros veículos da gama.

O evento vai decorrer ao longo de dois meses, com paragens programadas em diversos pontos do território

nacional, integrando a rede de concessionários oficiais da marca.

Segundo a organização, além da componente de experimentação em estrada, a iniciativa vai associar "ofertas e condições comerciais exclusivas" direcionadas aos participantes do evento.

As inscrições para a ação nacional já se encontram abertas e devem ser efetuadas através da plataforma digital oficial da marca. A Suzuki Portugal ressalva, contudo, que os testes de condução estão sujeitos a marcação prévia e condicionados à disponibilidade de vagas e de modelos em cada uma das localizações do roteiro. //





Vespa assinala 80 anos com edições especiais e celebração em Roma

A MARCA ITALIANA VESPA CELEBRA, OITO DÉCADAS DE EXISTÊNCIA COM O LANÇAMENTO DE MODELOS COMEMORATIVOS, UMA COLEÇÃO DE VESTUÁRIO E UM EVENTO INTERNACIONAL DE QUATRO DIAS EM ROMA, REUNINDO ENTUSIASTAS DE TODO O MUNDO.

CRIADA a 23 de abril de 1946, em Pontedera, Itália, a Vespa tornou-se num dos principais símbolos da mobilidade urbana e do design industrial do século XX, somando mais de 19 milhões de unidades em circulação a nível global. Inicialmente concebida como uma solução acessível no contexto do pós-guerra, destacou-se pela facilidade de utilização e pelo impacto na democratização do transporte, incluindo entre o público feminino.

Ao longo das décadas, o modelo ganhou projeção além da mobilidade, marcando presença em áreas como o cinema, a música, a arte e a moda. Diversos criadores internacionais contribuíram para reinterpretar o veículo, entre os quais Salvador Dalí, Giorgio Armani, Sean Wotherspoon, a Dior e Justin Bieber. Mais recentemente, em 2025, Urs Fischer e Frank Gehry desenvolveram versões exclusivas para apoio aos Special Olympics.

Para assinalar a efeméride, a marca lançou as edições Vespa Primavera 80th e GTS 80th, que recuperam ele-

mentos históricos, nomeadamente a cor Verde Pastel das primeiras versões de 1946. Os modelos incluem detalhes de design inspirados na Vespa 98 original, bem como elementos identificativos da celebração dos 80 anos.

A par dos veículos, foi também apresentada a coleção "80th Anniversary", composta por vestuário e acessórios com inspiração urbana, incorporando referências gráficas associadas à engenharia e identidade da marca.

As comemorações culminam entre 25 e 28 de junho, em Roma, com um programa de eventos que assinala aquela que a organização descreve como a maior celebração da história da Vespa.

Em Portugal, os modelos comemorativos e a coleção associada já se encontram disponíveis para encomenda através da rede de concessionários autorizados.

A Vespa mantém-se como uma referência global no setor, com mais de dois milhões de unidades produzidas na última década, segundo dados da marca. //

Há novas experiências digitais para a World Ducati Week 2026

A DUCATI ANUNCIOU NOVAS INICIATIVAS DIGITAIS PARA A WORLD DUCATI WEEK 2026, MARCADA PARA JULHO NO CIRCUITO DE MISANO, EM ITÁLIA, INCLUINDO UMA APLICAÇÃO OFICIAL, O REGRESSO DO JOGO FANTAWDW E UM CONCURSO CRIATIVO DESENVOLVIDO EM PARCERIA COM A LENOVO PARA CRIAR O LOGÓTIPO DA RACE OF CHAMPIONS.

A **DUCATI** lançou novas iniciativas digitais para antecipar a edição de 2026 da World Ducati Week, marcada para os dias 3 a 5 de julho, no circuito de Misano, em Itália, onde a marca vai celebrar o centenário da sua fundação.

Em comunicado, o fabricante italiano revelou que já está disponível a nova aplicação web oficial do evento, que permite aos participantes consultar horários, aceder a mapas interativos e receber informações em tempo real sobre as atividades previstas dentro e fora do circuito Marco Simoncelli.

A marca confirmou também o regresso do FantaWDW, um jogo digital dedicado à Lenovo Race of Champions e à V2 Future Champ Ducati Academy, através do qual os fãs poderão criar equipas virtuais de pilotos, fazer previsões sobre os resultados das corridas e disputar prémios exclusivos.

O vencedor terá acesso a uma experiência "MotoGP Premier" durante o Grande Prémio de Misano de 2026, incluindo hospitalidade no paddock e acesso privilegiado ao ambiente da competição.

A Ducati anunciou ainda um concurso criativo desenvolvido em parceria com a Lenovo para escolher o novo logótipo oficial da Lenovo Race of Champions 2026. O projeto vencedor será integrado na decoração das motos em competição e nos materiais oficiais do evento. O autor do logótipo selecionado recebe dois bilhetes para a World Ducati Week e participa na cerimónia de entrega de prémios da corrida.

Os bilhetes para o evento já se encontram disponíveis através do site oficial da Ducati, nas modalidades Biker Pass e Visitor Pass, válidas para um ou três dias. //



Parlamento Europeu avança para inspeções obrigatórias a todas as motos acima de 125 cc

BRUXELAS QUER INSPEÇÕES OBRIGATÓRIAS PARA TODAS AS MOTOS ACIMA DE 125 CC E CONTROLO DE EMISSÕES NA ESTRADA, REACENDENDO A POLÉMICA ENTRE MOTOCICLISTAS.

O PARLAMENTO Europeu aprovou esta quinta-feira, 21 de maio, o mandato para iniciar negociações sobre a revisão das regras europeias relativas às inspeções técnicas periódicas e às inspeções rodoviárias. A decisão passou com 369 votos a favor, 126 contra e 84 abstenções, abrindo caminho para mudanças significativas que poderão afetar todos os motociclistas da União Europeia.

Entre as alterações mais relevantes está o fim da flexibilidade atualmente concedida aos Estados-Membros para decidir se as motos acima de 125 cc devem ou não estar sujeitas a inspeção periódica. Com esta revisão, a IPO passará a ser requerida para todas as motos de cilindrada superior a 125 cc, incluindo as elétricas de maior potência.

Esta mudança tem particular impacto em países como Portugal, onde, apesar de existir legislação aprovada há vários anos, as inspeções a motociclos continuam sem aplicação prática no continente, mantendo-se um vazio operacional que tem alimentado polémica e incerteza entre motociclistas e operadores do setor.

Outro ponto que promete gerar debate é a introdução de inspeções de emissões realizadas diretamente na estrada. As motos poderão ainda ser sujeitas a medições de emissões em circulação, e aquelas que apresentarem valores suspeitos poderão ser chamadas a inspeções técnicas adicionais. A medida pretende combater adulterações e identificar veículos com emissões anómalas, mas é vista por muitas associações como desproporcional face ao impacto real das motos no total das emissões europeias.

O Parlamento aprovou também medidas mais fortes para combater a fraude nos conta-quilómetros, incluindo o registo obrigatório da quilometragem durante determinadas reparações e a recolha automática de dados a partir de veículos conectados, o que poderá ter impacto direto no mercado de usados, incluindo as motos.

Com o mandato aprovado, seguem-se agora as negociações formais entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia. O eurodeputado Jens Gieseke liderará a equipa negocial do Parlamento.

A FEMA, federação que representa associações de motociclistas em toda a Europa, reagiu de forma crítica à decisão. O secretário-geral, Wim Taal, considera que o Parlamento está a ultrapassar competências nacionais e a ignorar o princípio da subsidiariedade. Recorda que o Conselho da União Europeia tinha defendido a manutenção do regime atual, permitindo que cada Estado-Membro adotasse medidas alternativas para melhorar a segurança rodoviária dos motociclistas. Para Taal, é “inaceitável” que o Parlamento queira impor uma solução uniforme quando vários países demonstraram que abordagens diferentes podem ser mais eficazes.

Em Portugal, onde o tema tem sido particularmente polémico, a proposta europeia reacende o debate sobre a implementação das inspeções a motociclos. Apesar de a legislação prever inspeções para motos acima de 250 cc, o sistema nunca chegou a ser aplicado no continente, deixando o país numa situação singular dentro da União Europeia.

Se a revisão avançar nos moldes defendidos pelo Parlamento, Portugal terá de finalmente operacionalizar um regime de inspeções para todas as motos acima de 125 cc, o que representará uma mudança profunda para motociclistas, oficinas e centros de inspeção. //





A tua rotina nunca mais será a mesma.

Ducati Multistrada V4 S
por menos 1.600€*.



4 ANOS DE
GARANTIA
4 Ever Ducati

*Oferta válida até 31/05/2026. Consulta as condições em [ducati.pt](https://www.ducati.pt).

LUXO E VELOCIDADE

A BMW Motorrad apresentou no Concorso d'Eleganza Villa d'Este a Vision K18, um concept radical que combina o icónico motor de seis cilindros em linha com uma linguagem de design inspirada na aviação e soluções técnicas de vanguarda. Mais do que um exercício estético, o protótipo revela as ambições da marca para o futuro da performance e do luxo sobre duas rodas.



» Galeria de fotos aqui



» Veja aqui o vídeo



A BMW Motorrad apresentou a Vision K18, um concept radical que combina o icónico motor de seis cilindros em linha com uma linguagem de design inspirada na aviação e soluções técnicas de vanguarda. Mais do que um exercício estético, o protótipo revela as ambições da marca para o futuro da performance e do luxo sobre duas rodas, numa declaração de intenções reforçada pelas palavras do CEO Markus Flasch.

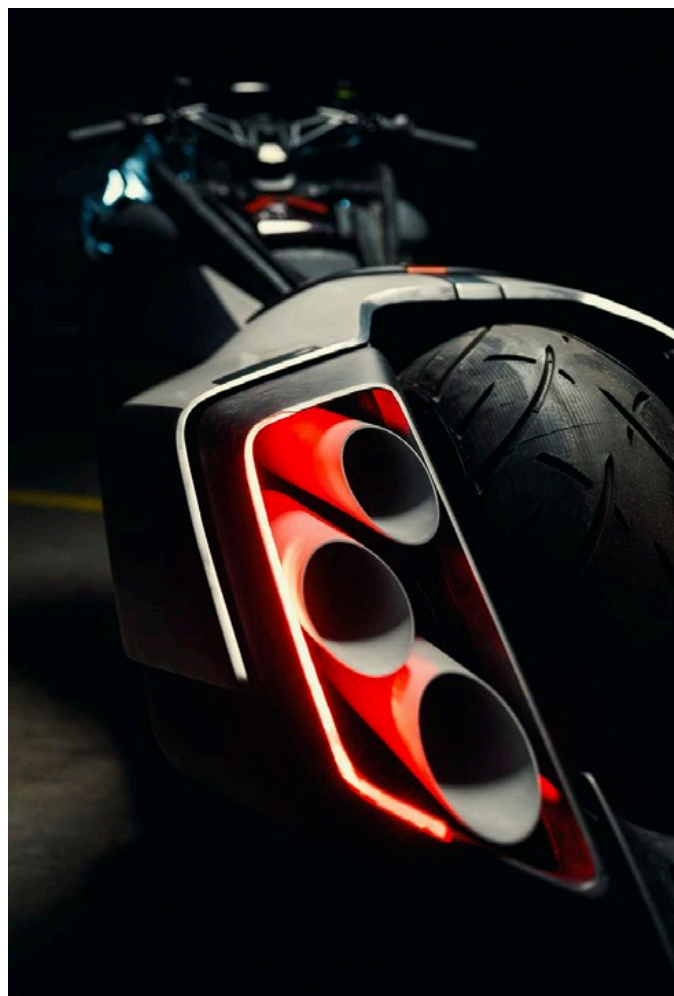
A BMW Motorrad Vision K18 surge como uma afirmação clara daquilo que a marca alemã entende ser o futuro da performance emocional sobre duas rodas. Apresentada no cenário exclusivo do Concorso d'Eleganza Villa d'Este, a Vision K18 não é apenas um exercício estético: é um manifesto técnico e filosófico que procura redefinir o luxo, a velocidade e a presença visual numa moto de grande turismo. A BMW assume-a como uma peça única, criada para inspirar soluções de produção futura e para demonstrar até onde pode ir quando combina engenharia extrema com

artesanato de alto nível.

O ponto de partida, e o foco conceptual, é o motor de seis cilindros em linha de 1.800 cm³, um elemento icónico no ADN da BMW Motorrad. Aqui, o motor não é apenas o coração mecânico: é o elemento que dita proporções, superfícies e linguagem formal. Toda a moto se organiza em torno dele, revelando deliberadamente a engenharia em vez de a esconder.

A marca quis que a performance fosse “visível”, quase palpável, e isso nota-se na forma como o bloco, as entradas de ar, o sistema de escape e os componentes estruturais se tornam protagonistas visuais.

A silhueta alongada, inspirada em aeronaves de alta velocidade como o Concorde, transmite dinamismo mesmo em repouso. A “flyline” baixa e afilada cria uma sensação de aceleração permanente, reforçada por um conjunto de proporções radicais: traseira larga com seis saídas de escape, frente marcada por seis entradas de ar e um conjunto de seis faróis LED, referências diretas ao motor de seis cilindros. Esta repetição de elementos cria uma identidade visual coerente e poderosa. >>



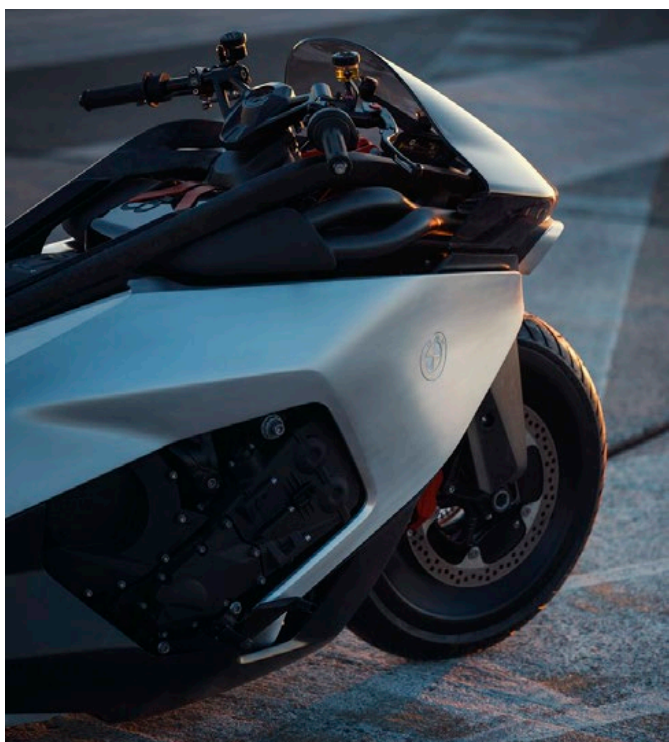


A Vision K18 combina grandes superfícies esculturais com zonas onde a tecnologia é exposta com precisão gráfica. Materiais como alumínio e fibra de carbono forjada convivem com processos artesanais, incluindo painéis laterais moldados à mão, sem juntas visíveis. Há ainda detalhes técnicos que sublinham o caráter experimental do conceito, como a suspensão hidráulica rebaixável. A BMW recorre também a acabamentos especiais, como estruturas metálicas obtidas por projeção térmica, evocando coletores de escape de Fórmula 1.

Um dos elementos mais expressivos é a ideia visual de “The Heat of Speed”, um conceito que procura tornar visível a energia e o calor gerados pelo seis-cilindros. A moto é apresentada num cenário de pista de descolagem, reforçando a ligação à aviação e à sensação de velocidade. A postura geral, inclinada para a frente sugere um avião a iniciar a descolagem e traduz a ambição de criar uma máquina que encarne movimento, mesmo parada.

Com a Vision K18, a BMW Motorrad não está apenas a mostrar um protótipo exuberante: está a declarar a sua intenção de continuar a explorar motores de grande cilindrada, design emocional e soluções técnicas ousadas.

É um sinal de que a marca pretende manter viva



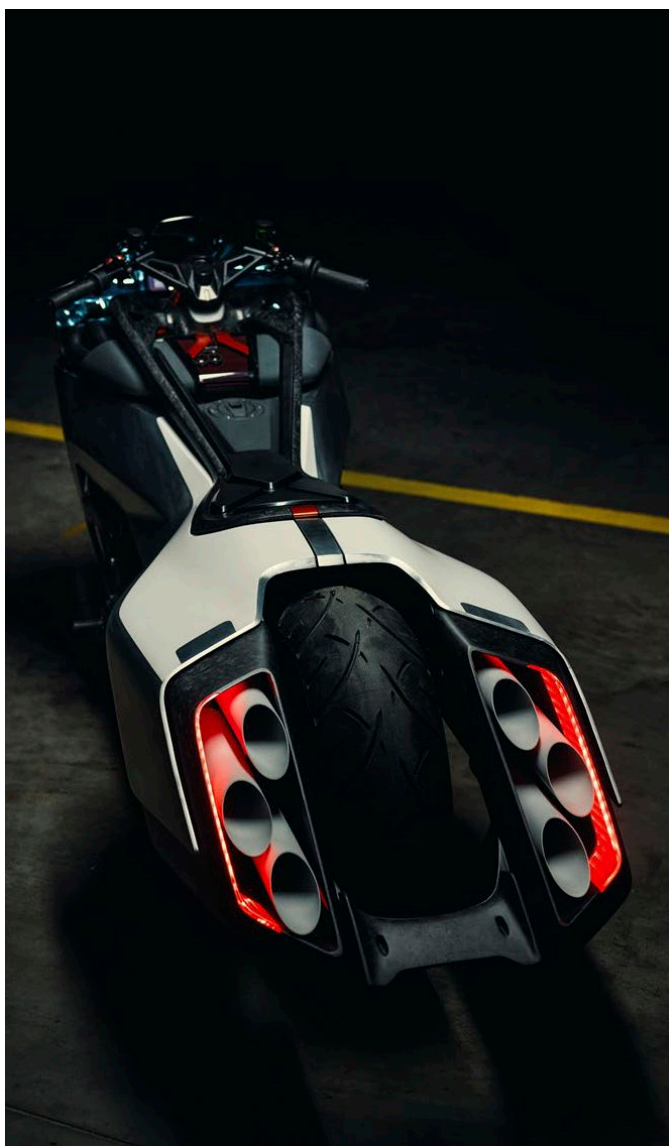
a tradição dos seis cilindros, mas reinterpretando-a com radicalidade e modernidade, abrindo caminho para futuras motos de produção que possam herdar parte desta linguagem.

Estará a caminho uma nova família de mega turísticas que substitua as “velhas” K1600?

Declarações de Markus Flasch, CEO da BMW Motorrad:

“Com a BMW Motorrad Vision K18, mostramos como interpretamos performance, luxo e emoção de uma forma nova e muito confiante. Para nós, o seis-cilindros em linha é mais do que um motor, é uma declaração.

A Vision K18 traduz essa força numa forma escultural que torna a dinâmica e a velocidade tangíveis mesmo parada. Esta moto representa a nossa paixão por redefinir repetidamente os limites do design e da performance.” //



Exclusividade COM ADN DE COMPETIÇÃO

Uma Hypernaked italiana com ADN de competição em edição limitada a 130 unidades



» [Galeria de fotos aqui](#)



» [Veja aqui o video](#)



A Brutale 1000 ABT é a consequência de quando a MV Agusta decide pegar na sua “naked” mais extrema e a cruza com a obsessão alemã da ABT pelo detalhe e pela aerodinâmica.

Continua a ser, antes de mais, uma Brutale: compacta, musculada, com aquele recorte quase escultórico do depósito e das tampas laterais, o farol em-LED com forma de jóia agressiva e a traseira minimalista, quase suspensa no ar.

Mas tudo é levado um passo mais além, destacando-se a decoração em “Nero Carbonio Metallizzato e Rosso Fuoco” que é como quem diz preto e vermelho, com as bandeiras italiana e alemã a contar a história da parceria em cada lado da moto, o lettering “Motorcycle Art” de um lado e “From the racetrack to the road” do outro, e detalhes que vêm claramente do universo das quatro rodas.

É disso também exemplo o padrão em favo de mel do estofo do assento em Alcantara, o tampão aerodinâmico da jante traseira e as pinças Brembo pretas com logótipo vermelho a incorporarem o sistema de travagem como um elemento de design. Tudo isto define a Brutale 1000 ABT como uma naked hiperdesportiva, mas com um lado “automotive

luxury” muito assumido: não é só uma moto rápida, é um objeto de engenharia exibido sem pudor.

No centro de tudo está a bem conhecida unidade motriz com 998cc da MV Agusta, aqui na sua especificação mais apurada. Falamos de um motor de quatro cilindros em linha, a quatro tempos, com 16 válvulas radiais com tuchas revestidas a DLC para reduzir atrito e permitir regimes de rotação muito elevados, e distribuição DOHC com veio de equilíbrio.

A relação de compressão é de (13,4:1), claramente em território de motor de competição, e isso vai refletir-se na forma como sobe de rotação e na resposta ao acelerador. A relação de diâmetro por curso de 79mm x 50,9mm, uma configuração super-quadrada e a elevada capacidade de respirar, privilegiam as altas rotações e não tanto o binário a baixa rotação.

Em configuração standard, o teracilíndrico debita 201cv (148 kW) às 13.500rpm com um binário máximo de 116Nm registado às 11.000rpm; mas com o kit Racing (linha de escape Arrow em titânio com quatro ponteiras e mapa dedicado de ECU) a potência sobe para 208cv às 14.000rpm, mantendo a mesma cifra de binário, mas com uma entrega ainda mais agressiva em alta. >>>



APRESENTAÇÃO MV AGUSTA BRUTALE 1000 ABT

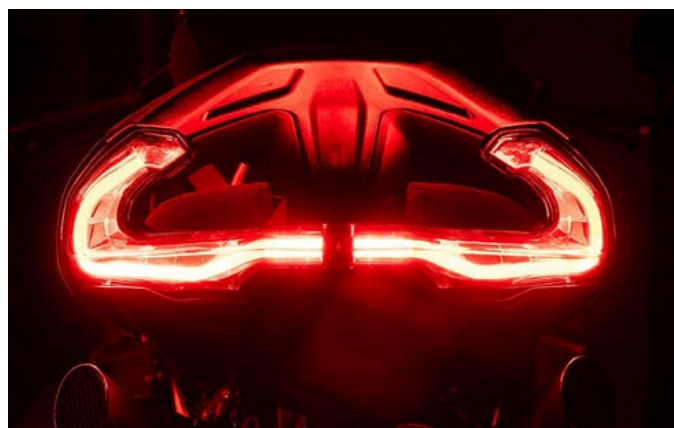
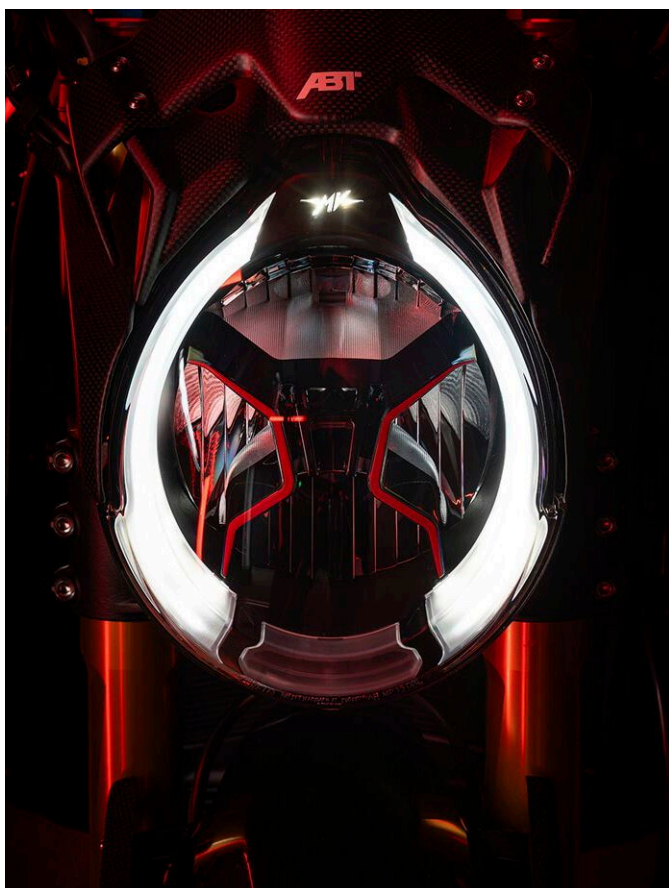


A gestão térmica é feita por um sistema de refrigeração por líquido, com radiadores separados de água e óleo, pensado para manter temperaturas estáveis mesmo em utilização intensiva em pista. O motor recebeu ainda árvores de cames com perfis específicos, gestão eletrónica revista, controlo de acelerador refinado e relações de caixa otimizadas, além de uma transmissão final mais curta, tudo para o tornar a resposta mais direta e explosiva.

A transmissão primária assenta numa unidade de seis velocidades, do tipo “cassete”, o que facilita intervenções rápidas em contexto de competição ou track days mais sérios. As relações são desportivas, com escalonamento pensado para manter o motor sempre na faixa de potência útil, e a transmissão final, de 15/44, contribui para uma aceleração muito viva, com valores de referência de 0-100 km/h em cerca de 3,15 s e de 0-200 km/h em pouco mais de 8 segundos, com uma velocidade máxima superior a 300 km/h.

O quickshifter MV EAS 4.0 (Electronically Assisted Shift Up & Down) permite mudanças de caixa sem embraiagem para cima e para baixo, com gestão eletrónica da ignição e do acelerador (o chamado blipper) para suavizar a engrenagem, tanto em aceleração plena como em reduções fortes.

A embraiagem é do tipo deslizante, banhada a



óleo, com 10 discos. O dispositivo de limitação de binário negativo (ou de retorno) reduz o efeito de travão-motor excessivo em reduções agressivas, estabilizando a roda traseira na entrada das curvas e permitindo travagens mais tardias sem desequilibrar a moto. O comando é hidráulico, com bomba radial Brembo, o que garante um tato consistente, progressivo e com boa resistência ao “fade” em situações de utilização intensiva.

A Brutale 1000 ABT é tão digital quanto mecânica. A base é o sistema MVICS 2.1 (Motor & Vehicle Integrated Control System), com oito injetores (quatro inferiores Mikuni e quatro superiores Magneti Marelli de maior caudal), geridos por uma ECU Eldor Nemo 3.0. O acelerador é full ride-by-wire, com corpos de borboleta de 50 mm e tecnologia de deteção de iões nas velas para monitorizar detonação e falhas de ignição em tempo real.

Tem quatro mapas de motor seleccionáveis (Rain, Sport, Race e Custom), permitindo ajustar a resposta do acelerador, a entrega de potência e a intervenção das ajudas. O controlo de tração oferece 8 níveis mais a possibilidade de ser desligado, e trabalha em conjunto com uma IMU (unidade de medição inercial) que também alimenta o controlo de wheelie (FLC – Front Lift Control) e o ABS em curva.

O ABS é um sistema Continental MK100 com função de mitigação de levantamento da roda traseira (RLM – Rear Wheel Lift-up Mitigation) e função cornering, permitindo travagens fortes com a moto inclinada sem perder estabilidade. A isto junta-se o launch control para arranques perfeitos, cruise control para uso em estrada e um painel TFT a cores de 5,5” que concentra toda a informação e permite configurar motor, suspensões e ajudas através da MV Ride App, com conectividade Bluetooth, GPS e navegação espelhada.

O quadro mantém a arquitetura típica da Brutale, em treliça de aço CrMo combinado com placas em alumínio, com o pivot do braço oscilante ajustável em altura, a procurar o compromisso entre rigidez e feedback.

Na ABT, a suspensão é totalmente Öhlins e eletrónica. À frente encontramos uma forquilha invertida Öhlins Nix EC, com jarras de 43 mm e tratamento superficial TiN dos hidráulicos para reduzir o atrito, sendo totalmente ajustável em compressão e retorno por via eletrónica, com a pré-carga de mola regulável manualmente.

O curso é de 120mm, suficiente para absorver irregularidades em estrada sem perder precisão em pista. Atrás, um amortecedor Öhlins EC TTX



APRESENTAÇÃO MV AGUSTA BRUTALE 1000 ABT



progressivo, também com regulação eletrónica de compressão e retorno e pré-carga manual, trabalha em conjunto com o braço oscilante monobraço em alumínio.

O sistema oferece modos automáticos e manuais: em automático, a eletrónica adapta a hidráulica em função do modo de condução e das condições; em manual, o utilizador pode afinar ao detalhe o comportamento para estrada, pista ou uso misto, tornando a moto surpreendentemente versátil para algo tão extremo.

O sistema de travagem é digno de uma superbike. À frente, dois discos de 320 mm, semi-flutuantes, com desenho recortado e canais específicos para melhorar a dissipação térmica e promover uma auto-limpeza contínua da superfície de fricção. Este desenho reduz o “fading” em utilização intensiva e mantém a sensação de travão consistente ao longo de sessões de pista.

As pinças são Brembo Stylema monobloco, radiais de quatro pistões de 30 mm, alimentadas por uma bomba radial Brembo, aqui pintadas em preto com logótipo vermelho, num piscar de olho ao universo automóvel de alta performance.

Atrás, um disco de 220 mm com pinça Brembo de dois pistões assegura o controlo fino da traseira em curva e em manobras. Tudo isto é gerido pelo já referido ABS Continental MK100 com função em curva e RLM, que permite explorar travagens muito fortes sem comprometer a estabilidade.

Os pneus são montados em jantes de 17”, com medidas típicas de superbike (120/70 ZR17 à frente e 200/55 ZR17 atrás, em linha com a Brutale 1000 base), privilegiando aderência e suporte em ângulos de inclinação extremos.

As jantes são forjadas em alumínio, reduzindo significativamente as massas não suspensas e melhorando a agilidade nas mudanças rápidas de direção. Na roda traseira, a peça mais distintiva é a cobertura em carbono, inspirada nas jantes de competição automóvel. Além do impacto visual, reduz a turbulência aerodinâmica em torno da roda e melhora o coeficiente de arrasto, traduzindo-se em maior estabilidade a alta velocidade e potencialmente numa melhor proteção da roda e do disco face a sujidade.

A MV Agusta vai produzir apenas 130 unidades da Brutale 1000 ABT para todo o mundo, número que corresponde ao 130.º aniversário da ABT. Se pretende uma naked radical que combine tecnologia, componentes premium e um visual distinto carregado de fibra de carbono, esta pode ser a moto para si. //

NEO+



A **MYTOS NEO PLUS+** combina simplicidade, funcionalidade e eficiência numa scooter elétrica pensada para a mobilidade urbana. Com bateria amovível, três modos de condução e autonomia até 90 km, oferece uma solução prática, económica e confortável para as deslocações do dia a dia.

WWW.MYTOS.PT

IMPORTADOR:

MOTOXPPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



MYTOS.Motorcycles



mytosmotorcycles



mytos
MOTORCYCLES

APRESENTAÇÃO ITALJET ROADSTER 400 FOUNDERS EDITION



Desenho **INTEMPORAL**

A Italjet mostra-nos que é capaz de lançar no mercado scooters únicas e apaixonantes. No caso da nova Roadster 400 Founders Edition o número de unidades disponíveis, 777, esgotou em menos de uma hora.

Vão ser produzidas apenas 777 exemplares da Italjet Roadster 400 Founders Edition, todos numerados, sendo que a reserva apenas podia ser feita através do site oficial da marca. Ainda assim, em apenas 46 minutos ficaram todas reservadas.

Este resultado notável mostra que a Roadster 400 Founders Edition é uma scooter com uma identidade própria, uma estética única e capaz de gerar um elevado interesse internacional, de tal forma que existem muitos mais interessados que unidades disponíveis, tal como já acontecera com outras criações da marca.

A Italjet foi fundada por Leopoldo "Poldino" Tartarini, em 1959, em Bolonha, e tem um longo historial no universo das duas rodas, do qual esta Founders Edition é uma digna herdeira, sendo que a musa inspiradora da Roadster 400 foi a Velocifero de 1995. Nesta Roadster

estamos perante uma scooter verdadeiramente única e diferente de tudo o que se conhece, não competindo diretamente com nenhuma outra, tal como refere a marca:

"A Roadster não se compara às restantes scooters, compara-se a ícones de design, da produção artesanal e do prestígio. O preço do Roadster não tem de ser justificado apenas por uma ficha técnica. Os objetos de desejo não são escolhidos simplesmente porque desempenham melhor uma função. O seu valor reside naquilo que representam, na forma como transformam as pessoas e no mundo a que pertencem. O preço faz parte da experiência. Não há descontos, promoções ou financiamento sem juros".

QUATRO PRINCÍPIOS, UM SÓ OBJETO

O lançamento deste ícone assenta em quatro princípios:

A Honestidade da Forma: Rejeita-se o supérfluo. >>





Num mundo de camadas de plástico concebidas para esconder o que está por baixo, a Roadster exhibe toda a sua essência de aço e alumínio. Cada componente visível justifica o seu lugar. Se não contribui para o desempenho, a emoção ou a precisão, não tem razão de existir. A beleza não é decoração, está integrada na arquitetura da máquina.

A Engenharia como Arte: não é verdadeiramente uma scooter. É uma escultura cinética onde a estrutura é a tela, o titânio é a cor e a velocidade é a assinatura. Celebra-se a mecânica nua e crua, o movimento dos seus comandos, a vibração do metal, o calor da potência. A arte não deve estar apenas nos museus, mas também a circular pelas ruas.

O Individual contra a Massificação: a Roadster é um antídoto para a normalização. Não foi concebida para agradar a todos, mas para ser amada apenas por alguns. É dedicada àqueles que não seguem a corrente principal e que preferem a excelência artesanal à produção em massa, que compreendem que o verdadeiro luxo não é o que custa mais, mas o que é mais raro.

O Valor do Tempo: numa era de consumismo



desenfreado, a Roadster é construída para durar. Cada exemplar é uma peça numerada da história, um investimento emocional e material e uma rebelião contra a obsolescência. Cada número de uma unidade produzida será o mesmo para sempre.

PRINCIPAIS DETALHES TÉCNICOS

Todos os exemplares da Founders Edition fazem-se acompanhar de especificações de topo, nomeadamente: componentes como suspensões Öhlins, totalmente reguláveis à frente e atrás, dupla saída de escape Akrapovič, discos de travão Brembo, sistema de direção patenteado e único, denominado DLAS (Dynamic Linkage Articulated Steering) e somente 777 exemplares disponíveis.

A motorização é composta por um monocilíndrico de 400 cc, com quatro válvulas e refrigeração por líquido, capaz de debitar 41,5 cv às 7.500 rpm e um binário máximo de 41,2 Nm às 6.200 rpm, cumprindo a Norma Euro 5+.

A transmissão é do tipo CVT (Transmissão de Variação Contínua) e a embraiagem é do tipo centrífugo.

O quadro em treliça está bem visível, tal como as suspensões Öhlins na frente e atrás, sendo

que ambas as rodas são de 13 polegadas, com um disco de travão dianteiro Brembo de 280 mm e um traseiro de 260 mm. O peso a seco é de 151 kg, tendo o depósito capacidade para 12 litros. De referir ainda a dotação de equipamento inclui, ABS de duplo canal, controlo de tração, iluminação integralmente em LED e ecrã do painel de instrumentos com 3 modos distintos de visualização.

Acerca da Italjet Roadster 400 Founders Edition, Massimo Tartarini, presidente e CEO e da marca, é bem claro:

"Produziremos apenas 777 unidades da Roadster Limited Edition em todo o mundo, não 777 por ano, não 777 por mercado, serão 777 no total. Não porque não possamos construir mais, mas porque optamos por não o fazer. A perfeição exige disciplina. O luxo exige um limite".

Esteve disponível em duas cores distintas: Matt Black e British Racing Green, por um preço de referência de 9.990€, mais impostos, estando as primeiras entregas previstas para setembro deste ano. Desconhece-se se virá algum exemplar para Portugal, mas pode sempre colocar a questão junto do importador, a Speedfreak. //



O mito REGRESSA

Com uma história de fazer inveja, em 2026 a Suzuki reedita a SV, agora adaptada aos novos tempos.



Há motos que não precisam de ser reinventadas para continuarem relevantes; basta-lhes evoluir no momento certo. E é exatamente isso que a Suzuki faz agora com a chegada da nova SV-7GX, um modelo que não substitui apenas a SV650, mas expande os seus horizontes.

Depois de mais de 25 anos a construir uma das plataformas V-Twin mais fiáveis e carismáticas do mercado, a marca de Hamamatsu apresenta uma interpretação moderna do conceito: uma crossover de rodas de 17 polegadas, leve, acessível e com uma ergonomia mais vertical, que junta o ADN da SV à versatilidade da V-Strom 650XT.

É, no fundo, a resposta à pergunta que muitos faziam há anos: como seria uma SV pensada para o mundo real de 2026, com eletrónica atual, conforto de touring e a mesma alma mecânica que conquistou meio milhão de motociclistas? A SV-7GX é essa resposta, e é o ponto de partida perfeito para visitar a história de uma das motos mais importantes da Suzuki.



SV650 1999

A história da Suzuki SV650 começou em 1999, num momento em que a marca de Hamamatsu percebeu que o mercado europeu estava a pedir algo muito específico: uma moto de média cilindrada, acessível, leve, com personalidade mecânica própria e capaz de servir tanto o motociclista principiante como o experiente que apenas queria uma máquina honesta, divertida e eficaz.



SV650S 1999

A resposta foi um modelo com motor V-twin a 90 graus de 645 cm³, montado num quadro em alumínio de secção oval, surpreendentemente leve, apenas 165 kg a seco na versão naked, e com uma filosofia muito clara: simplicidade, equilíbrio e prazer de condução.

A SV650 e a SV650S, esta última com meia carenagem, chegaram como um par complementar, partilhando o mesmo motor DOHC refrigerado a líquido, mas oferecendo duas leituras distintas da mesma base.

Era uma moto que não tentava impressionar com números, mas sim com comportamento: ágil na cidade, estável em estrada aberta e com aquele pulsar característico do V-twin que a tornaria icónica.



SV 650 2003

Em 2003, a Suzuki percebeu que a SV já tinha conquistado o seu espaço e decidiu dar-lhe um salto evolutivo. Surgiu então a segunda geração, >>



novamente em versões SV650 e SV650S, desta vez desenvolvidas exclusivamente para exportação, com um quadro redesenhado e produzido através de um novo processo de fundição a vácuo que aumentava a rigidez e reduzia o peso.

Esteticamente, aproximava-se da SV1000, criando uma família coerente e reforçando a

presença da marca no segmento médio europeu. O motor mantinha a mesma arquitetura e o mesmo carácter, mas ganhava uma afinação que lhe permitia subir mais solto até às 9.000 rpm, produzindo 72 cv declarados.

Era, para muitos, a geração mais “desportiva” da linhagem, aquela que mais facilmente se via em track days, escolas de pilotagem e que servia de base a conversões para uso mais radical.

SFV 650 Gladius 2009

Depois de alguns anos de ausência e de uma versão SFV 650 Gladius que nunca conseguiu ocupar o mesmo espaço emocional, a SV regressava em 2016 com um regresso às origens. A Suzuki percebeu que o público não queria complicações: queria novamente uma naked leve, estreita, com um V-twin cheio de alma e uma ergonomia universal.

SV650 2016

A SV650 de 2016, então testada pelo Andar de Moto, recuperava exatamente isso, mas com tecnologia atualizada: incorporava ABS de série, o sistema Easy Start que liga o motor com um toque >>



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt



APRESENTAÇÃO SUZUKI SV-7GX

breve no botão e o Low RPM Assist, que ajuda nas manobras lentas e no arranque, tornando a moto mais amigável no dia a dia.

O motor, a debitar 76 cv, mantinha a mesma relação de diâmetro e curso de 81 x 62,6 mm e o mesmo carácter elástico, mas oferecia uma entrega mais suave e linear. Recebeu ABS e uma injeção de combustível otimizada para fazer face aos limites de emissões de poluentes entretanto impostos.

O peso subia para 196 kg em ordem de marcha, mas a sensação de leveza permanecia graças ao quadro estreito e ao equilíbrio geral.

SV650XA 2018

Em 2018, a Suzuki decidia explorar o lado emocional da plataforma e lançava a SV650XA, uma interpretação neo-retro com inspiração café racer.

A base mecânica era a mesma de 2016, mas a estética mudava radicalmente graças a uma mini-carenagem sobre o farol, guidador de avanços, assento “tuck and roll” e a possibilidade de montar faróis de nevoeiro opcionais.

Era uma versão mais estilizada, de nicho da



moda, pensada para quem queria a essência da SV 650 mas com um toque de identidade visual mais vincado, que o Andar de Moto teve oportunidade de testar. Continuava a ser uma SV no comportamento, leve, previsível, com aquele ronco grave do V-twin, mas com uma atitude mais emocional.

Em 2025, após mais de um quarto de século, a marca japonesa foi forçada a descontinuar a SV 650 devido às apertadas regulamentações de emissões.



A SV-7GX MANTÉM O ICÓNICO V-TWIN A 90° DE 645 CM³, MAS COM UMA NOVA ELETRÓNICA.



Ao longo de três décadas, a SV650 tornou-se uma daquelas motos que sobreviveram às modas porque nunca dependeram delas. Não era a mais potente, nem a mais tecnológica, nem tampouco a mais radical. Mas foi, consistentemente, uma das motos mais equilibradas que a Suzuki alguma vez construiu.

Uma máquina que ensinava, que divertia, que não assustava e que, acima de tudo, mantinha uma honestidade mecânica rara nos dias de hoje. A SV650 foi, no fundo, a prova de que quando uma fórmula é boa, não precisa de ser reinventada, apenas afinada, respeitada e mantida viva.

SV7-GX 2026

Em 2026 a Suzuki reinventa o V-twin que agora entra na era crossover. A nova Suzuki SV-7GX chega como a síntese moderna de tudo o que a linhagem SV sempre representou: leveza, carácter, polivalência e uma honestidade mecânica que sobreviveu a todas as modas.

Mas agora, inspirada na GSX-S1000 GX, essa base clássica recebe uma camada tecnológica e funcional que a coloca num patamar totalmente novo.



Motor e eletrónica

O motor respira melhor graças à nova airbox, aos corpos de injeção eletrónicos e ao escape 2-em-1 otimizado para cumprir a norma Euro 5+, mas mantendo o pulsar irregular que sempre definiu a família SV.

A ergonomia é claramente mais touring: guidador mais largo e recuado, poisa-pés mais baixos e um assento redesenhado com mais espuma (795 mm de altura). //



Dois cilindros

DUAS ALMAS

Potência, tecnologia e conforto são os parâmetros que definem a Voge SR450X, uma scooter turística que não esconde a sua apetência por aventura.

A Voge anuncia a chegada ao mercado português da sua scooter SR450X, que promete vir a ser uma referência entre as scooters crossover de alta cilindrada, isto porque se distingue através do seu equipamento de primeira linha, que inclui radar de ângulo morto, e uma característica única na sua categoria: o seu motor bicilíndrico.

Logo num primeiro olhar é impossível não reparar na sua estética robusta e elegante, concebida para combinar funcionalidade e presença. Inspirada no universo adventure, a Voge SR450X conta com jantes de raios para pneus tubeless, barras metálicas de proteção e uma posição de condução dominante, tudo isto integrado num conjunto de design italiano cuidado ao pormenor.

Com uma presença que projeta versatilidade, qualidade e carácter, posiciona-se como uma opção ideal tanto para um uso diário como para longas viagens ou escapadelas de aventura.

MOTOR BICILÍNDRICO: UMA PROPOSTA ÚNICA NO SEGMENTO

No coração da SR450X encontramos um

avanzado propulsor bicilíndrico de 398 cc, a quatro tempos, com oito válvulas, refrigeração por líquido e injeção eletrónica, desenvolvido para oferecer prestações superiores com uma entrega de potência refinada.

Debitando 42 cv às 8.000 rpm, com um binário máximo de 44 Nm registado às 5.750 rpm, este motor garante uma aceleração contundente, uma grande suavidade de funcionamento e elevada capacidade estradista. Os seus dois modos de condução permitem adaptar o comportamento a diferentes cenários, desde o tráfego urbano até às viagens de longo curso.

CICLÍSTICA TOPO DE GAMA PARA MÁXIMA VERSATILIDADE

O quadro em aço é complementado por suspensões Kayaba pensadas para oferecer estabilidade, conforto e capacidade de adaptação:

A forquilha invertida e regulável em compressão e extensão está instalada numa mesa dupla convencional, como nas motos. Os amortecedores traseiros são reguláveis em pré-carga e compressão.

O sistema de travagem combina componentes J.Juan no eixo dianteiro e Nissin no traseiro. O ABS >>





e o controlo de tração são desconectáveis para uma condução ideal em múltiplas superfícies.

As jantes de raios tubeless de 17 polegadas na frente e 14 atrás, juntamente com pneus de utilização mista, reforçam as suas capacidades para enfrentar asfalto e pisos mais exigentes.

ERGONOMIA E CONFORTO PARA QUALQUER AVENTURA

A posição de condução, inspirada nas motos de tipologia trail, proporciona uma excelente visibilidade e controlo. O assento, situado a 795 mm do solo, facilita o acesso a utilizadores de diferentes estaturas, enquanto a sua ampla dimensão e amortecimento asseguram conforto para condutor e passageiro.

O passageiro dispõe, além de um assento dedicado, de ergonómicas pegas e poisa-pés escamoteáveis. Os condutores mais aventureiros podem incorporar poisa-pés para condução de pé para otimizar a utilização fora de estrada.

TECNOLOGIA E EQUIPAMENTO DE REFERÊNCIA

A SR450X oferece um conjunto tecnológico de relevo dentro da sua categoria:

- Câmara HD dianteira e traseira

-Radar de ângulo morto e alerta de colisão posterior

-Iluminação full LED com DRL e faróis auxiliares

-Ecrã TFT de 7 polegadas com conectividade avançada

-Mirroring para smartphone

-Sistema keyless

-Pára-brisas regulável eletricamente em altura

-Punhos e assento aquecidos

-Sensor de pressão dos pneus

-Termómetro de temperatura ambiente

-Tomadas USB A e USB-C

Para além disto, o seu espaçoso compartimento sob o assento permite alojar um capacete integral e um segundo do tipo jet, reforçando a sua funcionalidade tanto no dia a dia como em viagem.

COMERCIALIZAÇÃO EM PORTUGAL

A nova Voge SR450X estará disponível em Portugal a partir do final do verão de 2026 em quatro cores com acabamentos mate: verde, cinzento, negro e azul.


Com um preço recomendado de 6.288 euros e cinco anos de garantia, a Voge pode bem vir a revelar-se uma das propostas mais completas, sofisticadas e competitivas do mercado. //




MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

APRESENTAÇÃO SYM NH-X 125 LC / NH-R 125 LC



» Galeria de fotos aqui



SYMpáticas TRAILS

Modelos apresentados na EICMA assinalam o regresso da marca ao segmento das trail de baixa cilindrada no mercado português.



As novas motos NH-X 125 LC ABS e NH-R 125 LC ABS, apresentadas pela SYM na mais recente edição da EICMA, vão chegar ao mercado português, marcando o regresso da marca ao segmento das trail de 125 cc. Os dois modelos partilham um motor de 125 cc, de quatro válvulas e refrigeração por líquido, recentemente desenvolvido, que promete maior eficiência e entrega de potência consistente mesmo em rotações elevadas.

A NH-X 125 LC ABS surge como evolução da versão anterior, agora com travagem ABS e um design mais agressivo. Já a NH-R 125 LC ABS representa uma proposta totalmente nova no segmento, posicionando-se como a opção mais orientada para utilização aventureira. O modelo inclui proteção de motor, protetores de mãos,

jante dianteira de 19 polegadas e depósito de 14 litros, além de um painel LCD colorido e um design frontal de inspiração "Mecha".

Ambas as motos contam com uma transmissão revista, que passa de cinco para seis velocidades, com relações mais próximas, solução que, segundo a marca, melhora a durabilidade e a experiência de condução.

Os preços recomendados são de 2.899 euros para a NH-X 125 LC ABS e 3.099 euros para a NH-R 125 LC ABS, aos quais acrescem despesas de legalização e transporte.

A SYM destaca que estes modelos reforçam a sua presença num segmento considerado estratégico no mercado nacional, antecipando elevada procura devido ao conjunto de argumentos técnicos e ao posicionamento competitivo.

Pode obter mais informações junto do importador oficial SYM para Portugal, a Moteo.//





Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

O Preço dos combustíveis e as escolhas

Vivemos mais uma, de tantas, crises de combustíveis. Dizem-nos que a culpa é das guerras, das conjunturas, das alterações climáticas ou de qualquer outra desculpa conveniente. Nós, simples mortais, nunca saberemos ao certo. O que sabemos, de forma clara e crua, é que a sede de nos extorquirem mais alguns euros dos bolsos é insaciável. Mas recuso-me a ficar em casa. Na hora de traçar o destino, a regra é clara: encontrar o rumo certo e fazer o orçamento render ao máximo na estrada.

A Europa teima em tratar o combustível como um artigo de luxo. Para o comum dos mortais, que dantes aguardava ansiosamente pelo fim de semana para devorar quilómetros de estradas maravilhosas de moto, limpando a mente após mais uma esgotante semana de trabalho, o sonho da liberdade sobre duas rodas tornou-se um alvo difícil de alcançar. Mas os caminhos não se fecham para quem tem alma de viajante; apenas mudam de direção.

Por isso, ao planear a próxima partida, viro as costas à soberba dos impostos, das taxas e das manobras financeiras de quem governa. Procuo paragens onde o custo de vida e a ganância fiscal não consigam asfixiar o meu espírito livre. No fundo, este cenário acabou por ser o empurrão que precisava. Forçou-me a olhar para novas latitudes com outros olhos. Sem que a crise tivesse sido o único motivo para escolher o Norte de África, acabou por ser o mote perfeito para me lançar à descoberta de uma nova cultura, de novas paragens e de horizontes sem fim.

Sou uma amante convicta do deserto e, para mim, a escolha é simples. Abro mão de luxo ou conforto artificial em troca de uma imersão total na aventura

na verdadeira e mais pura aceção da palavra.

Não alimento governos sagazes com impostos absurdos, e também não sou ingénua ao ponto de acreditar que, do outro lado do mundo, não haja quem queira uma fatia dos euros que guardo religiosamente para estas viagens. Contudo, o controlo da viagem é meu. Após muito trabalho de bastidores e negociações firmes, desarme as exigências burocráticas: convenci-os de que recuso pagar fortunas por guias de que não necessito. Estou pronta para fazer aquilo que o meu instinto dita há anos, avançando com a segurança de quem sabe exatamente o que faz e cuja experiência acumulada me permite enfrentar o deserto e fazer esta rota.

Terei, com toda a certeza, imprevistos. Aliás, numa viagem de aventura, o mais previsível é mesmo encontrar o inesperado. Mas talvez seja esse o caminho para crescermos como seres humanos, tornando-nos capazes de lidar com as necessidades e com os riscos em tempo real. É quando a palavra "resiliência" ganha o seu verdadeiro sentido. Hoje, o termo é banalizado para justificar a nossa passividade perante os pontapés que os governos nos vão dando à boleia das crises; mas garanto que essa palavra passa a ter um significado totalmente diferente quando és tu, que tens de reparar um pneu furado no meio do deserto, encontrar um lugar para dormir, ou simplesmente quando essa resiliência é compensada por uma paisagem incrível, uma nova língua ou simplesmente por uma boa gargalhada, ou quando ao final de cada aventura se contam a histórias que nos apaixonam a todos.

Se quiseres seguir a nova aventura pelo Magrebe e terra de Aníbal segue-nos nas redes sociais em trilho sinuoso. //

QJMOTOR

SRK125S



3.190€

**OFERTA DO VALOR DE
MATRÍCULA (295,00€)***

ATENÇÃO AO DETALHE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO 15CV COM REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- DASHBOARD TFT MULTIFUNÇÕES DE 5"
- SISTEMA DE TRAVAGEM ABS
- SUSPENSÕES MULTI-LINK
- FORQUILHA INVERTIDA
- LIGAÇÃO USB E USB-C
- CONECTIVIDADE BLUETOOTH
- CORES DISPONÍVEIS PRETO CINZENTO BRANCO

6 ANOS GARANTIA QJ

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte e I.S.V. não incluídos no preço.
Campanha de Oferta do Valor de Matrícula até 30/06/2026.

FAMA e glória



NORTON MANX R

» [Galeria de fotos aqui](#)

Criada para honrar o nome que ajudou a moldar o motociclismo, a Manx R, uma Superbike que carrega um século de glória, é a ponte entre tudo o que a Norton foi e tudo o que quer voltar a ser.

Texto: Hélder Monteiro Fotos: Marca

A histórica marca Britânica fundada originalmente em Birmingham em 1898 e controlada desde 2020 pelo gigante grupo Indiano TVS, convidou o Andar de Moto para a apresentação da sua nova Manx R, uma moto que só existe porque toda a história da Norton, das vitórias no TT às falências, aos renascimentos e à compra pela TVS, criou o contexto perfeito para que a marca voltasse a fazer aquilo que sempre fez melhor: motos de elevada performance. A TVS investiu mais de 200 milhões de libras numa nova fábrica em Solihull em West Midlands e contratou Brian Gillen (ex-MV Agusta) como CTO (Chief Technology Officer) para liderar uma equipa de 200 engenheiros no desenvolvimento de uma nova geração de motos.

Foi no Isle of Man TT, na altura uma marca desconhecida, que a Norton se tornou sinónimo de vitória com o Triunfo de Rem Fowler. Foi lá que nasceu a moto que mudaria o motociclismo

para sempre: a Manx. Uma máquina tão precisa, tão potente e tão dominadora, que ganhou um lugar permanente na história das corridas. Da Commando ao chassis Featherbed, dos motores rotativos às superbikes modernas, cada capítulo da Norton foi escrito com a mesma tinta: engenharia britânica sem concessões.

E quando muitos pensaram que a história tinha chegado ao fim, a Norton voltou a surpreender o mundo. A Manx R não é apenas uma moto, é um símbolo. Quando a Norton apresentou a Manx R, na EICMA de 2025, não estava apenas a lançar uma nova superbike. Estava a fechar um ciclo histórico que começou com a Manx do TT de 1907

Como o CTO Brian Gillen nos explicou durante a apresentação em Sevilha, o foco no desenvolvimento da Manx R passou por criar uma super desportiva, mas com um motor adequado a proporcionar as melhores sensações também em estrada. Ao longo de milhares de quilómetros os engenheiros da Norton reuniram informação sobre a utilização da potência e qual parte da faixa de rotação é mais utilizada e, surpresa, é





"O PRIMEIRO SENTIMENTO AO APROXIMAR-ME DA NORTON MANX R É QUE ELA NÃO TENTA IMITAR O PASSADO, ELA TENTA HONRÁ-LO."

nos regimes médios em que a utilização de uma superdesportiva é mais solicitada. E foi com essa premissa que a Norton avançou para a Manx R.


Assim, a Norton Manx R é mais dominante em estrada do que em pista, proporcionando aos seus proprietários uma experiência de super desportiva mas com uma componente civilizada, com uma entrega de potência focada nas mais baixas rotações, com valores de torque disponibilizados duma forma em que a concorrência não apostou.

Para além da potência produzida pelo V4 a 72°, de 1200cc, a Norton conseguiu na Manx R a menor distância entre eixos da categoria.

Para a experiência em Estrada da Norton Manx R, um restrito grupo de jornalistas saiu cedo do

hotel e foi levado até ao circuito de Monteblanco, situado entre Sevilha e Huelva, onde à sua espera estavam as Norton Manx R Signature, alinhadas para serem distribuídas por dois grupos de cinco felizardos que provariam em primeira mão a nova coqueluche da marca britânica...um grupo sairia primeiro para estrada e outro ficaria no circuito.

O primeiro sentimento ao aproximar-me da Norton Manx R é que ela não tenta imitar o passado, ela tenta honrá-lo. A silhueta é moderna, afiada, quase futurista, mas há algo na postura, no depósito, no nome gravado no metal que lembra imediatamente porque a Norton é uma marca que sobreviveu a falências, renascimentos e revoluções. E agora, finalmente, tem novamente uma máquina à altura da sua lenda. A Manx R >>>



1200 CC
209 CV
23 250 €

» Mais dados técnicos aqui



"NA ELECTRÓNICA A MANX R USA UM PACOTE BOSCH COM UMA IMU DE SEIS EIXOS QUE ASSISTE O CONTROLO DE TRAÇÃO E O ABS EM CURVA..."

não tenta ser retro. Ela é moderna, afiada, quase minimalista. Sem winglets, sem exageros, apenas forma ao serviço da função, como as grandes superbikes britânicas sempre foram, e agora com uma atenção ao detalhe que não passa despercebida, na qual, por exemplo, não se vê nenhum parafuso em toda a carenagem da moto, com todos os painéis perfeitamente alinhados e enquadrados no seu design apelativo.

O meu grupo saiu primeiro para a estrada, deixando a experiência em pista para a parte da tarde. A Norton tinha preparado um trajeto de cerca de cento e cinquenta quilómetros por estradas nacionais, dentro do parque natural de Aracena, com zonas diversificadas de curvas lentas de montanha e longas rectas onde pude

comprovar toda o empenho e engenharia que foi colocado na construção deste modelo.

O coração da Manx R é um V4 de 1.200 cc, completamente novo, sem partilhar componentes com o V4SV anterior. Produz 209 cv, e 130 Nm de binário, com 77% desse binário logo disponível às 5.000 rpm, um número que a coloca entre as melhores do segmento em termos de resposta imediata ao acelerador.

A ignição irregular "Phased Pulse" no V4 a 72,º cria uma sensação de tração otimizada, especialmente nas saídas de curva, onde a moto parece morder o asfalto e puxar-nos para a frente com uma determinação desconcertante. Este sistema ajuda a maximizar a entrega de tração a partir das próprias características mecânicas

antes da intervenção eletrónica do controlo de tração.

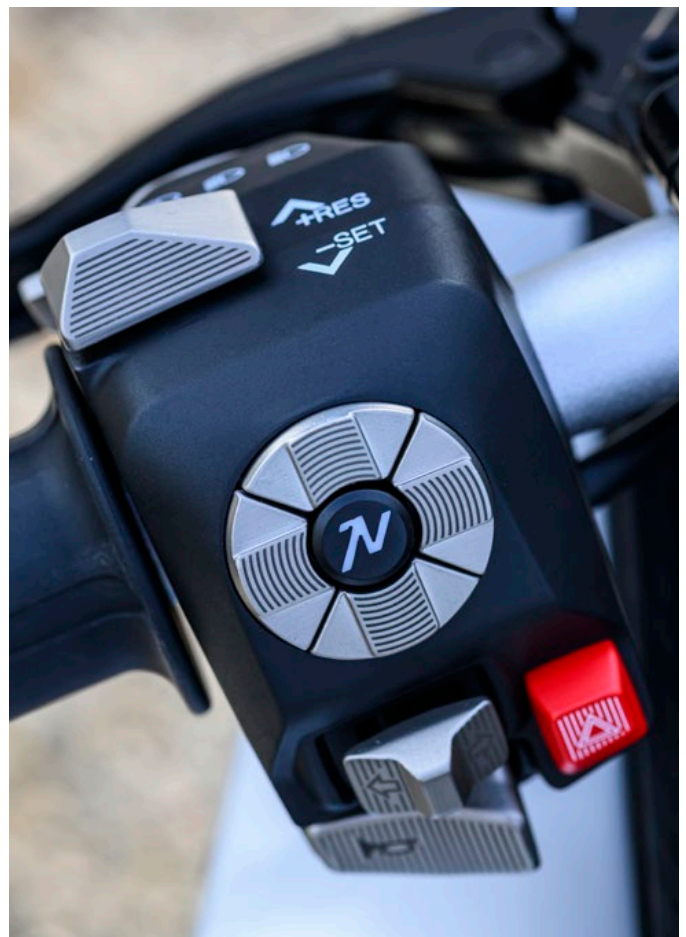
Na electrónica a Manx R usa um pacote Bosch com uma IMU de seis eixos que assiste o controlo de tração e o ABS em curva e cinco modos de condução avançados (três para estrada e dois para pista), mas nunca se sente a sua influência, sendo a condução natural. A sensação é de que a electrónica está lá para salvar, não para domesticar ou reduzir as sensações.

O enorme painel TFT de 8 polegadas é sensível ao toque, sendo um dos maiores da categoria e dando toda a informação necessária bem legível, apesar de não seduzir pela apresentação gráfica.

A suspensão eletrónica Marzocchi na Manx R inclui um potenciómetro exclusivo na forquilha que permite monitorizar em tempo real a suspensão dianteira. Combinado com as pinças Brembo Hypure e o mais recente ABS Bosch, o sistema oferece desacelerações superiores a 1G, algo que a Norton afirma ser inédito numa moto de produção. Este sistema avançado, com uma unidade de controlo eletrónico e software específicos, permite que a suspensão dianteira e traseira sejam geridas de forma independente, com um algoritmo de controlo atualizado a cada três milissegundos, garantindo o máximo desempenho, conforto e aderência em qualquer situação.

Em estrada aberta revela-se o quadro, que foi desenhado com flexibilidade controlada para transmitir informação precisa ao condutor, algo raro nas superbikes modernas, que tendem a ser demasiado rígidas. O resultado é uma sensação de ligação direta com a estrada, aumentando a confiança a alta velocidade e em piso irregular. A suspensão Marzocchi semi-ativa que tinha disponível na versão Signature que testei, ajusta compressão e retorno em tempo real, tornando a moto confortável em andamento calmo e firme quando o ritmo sobe. Na prática, a sensação é de uma moto que “lê” a estrada e se adapta, mantendo sempre compostura e precisão e com apenas 204 kg a seco, a relação peso-potência próxima de 1:1 e quickshifter com uma resposta e atuação muito boa, a Manx R reage com rapidez a qualquer comando.

A Norton Manx R apresenta vários níveis de conectividade inteligente que garantem uma comunicação intuitiva e imersiva, tudo acessível a partir do ecrã tátil de 8 polegadas conectável com smartphone. Com a integração total com



uma câmara GoPro e acesso remoto através da aplicação Norton, capturar e gerir a experiência de condução nunca foi tão fácil, pois o sistema foi concebido para melhorar a experiência e manter o condutor e a moto sincronizados, mas sem distrações. A aplicação desenvolvida internamente pela Norton permite integrar com a moto um percurso idealizado antes de nos sentarmos e partirmos para uma viagem ou passeio. Definido na aplicação o percurso fica disponível no painel para navegação...como a Norton referiu, a experiência começa antes de nos sentarmos na Manx R.

Da parte da tarde tive a experiência em pista e pude finalmente avaliar a Norton Manx R no circuito de Monteblanco.

Não tinha tido até então a oportunidade de conhecer este circuito, mas foi numa das suas muitas variantes, com 3926 metros e uma configuração muito técnica no miolo com uma enorme recta de quase um quilómetro, que pude rolar.

Todos os jornalistas presentes tiveram um tratamento VIP, com acompanhamento de um monitor para as primeiras voltas em pista, que permitiram conhecer as linhas certas e perceber que a Manx R pode ser uma moto muito eficaz com os dois modos de condução específicos para pista disponíveis e que podem ser configurados em conformidade com o gosto pessoal de cada um nos seus inúmeros parâmetros.

A curta distância entre eixos (a menor da



*"A **ACELERAÇÃO** DESTE NOVO MOTOR DE 209CV LEVA A MANX R A MAIS DE 270KM/H NA LONGA RECTA DE MONTEBLANCO"*







"O CHASSIS DA MANX R FOI UM DOS PONTOS MAIS ELOGIADOS DO CONJUNTO: COMPACTO, E COM COMPONENTES PREMIUM"

categoria), não compromete a estabilidade em circuito, mantendo-se a Manx R muito segura na trajetória. O chassis da Manx R foi um dos pontos mais elogiados do conjunto: compacto, e com componentes premium, incluindo na versão Signature que tínhamos disponível, a suspensão eletrônica e as jantes em carbono...um mimo que se traduziu em mudanças de direção rápidas, graças ao baixo peso suspenso e geometria agressiva que também proporcionava uma estabilidade exemplar em alta velocidade. Mesmo em curvas longas, sempre com um feedback claro da dianteira, permitindo travagens tardias com confiança, a Manx R apesar de estar equipada com pastilhas de estrada que não "mordiam" como o esperado na fase inicial da travagem,

garantiu uma confiança muito sustentada pelas excelentes pinças Hypure da Brembo...o melhor que podemos montar numa super desportiva.

Num momento mais acalorado, uma travagem mais no limite levou-me a sair da trajetória e alongar para a escapatória, mas o feedback da dianteira e os excelentes pneus Pirelli Supercorsa V4 SP que equipam estas motos, permitiram-me rapidamente voltar ao ritmo e continuar a diversão.

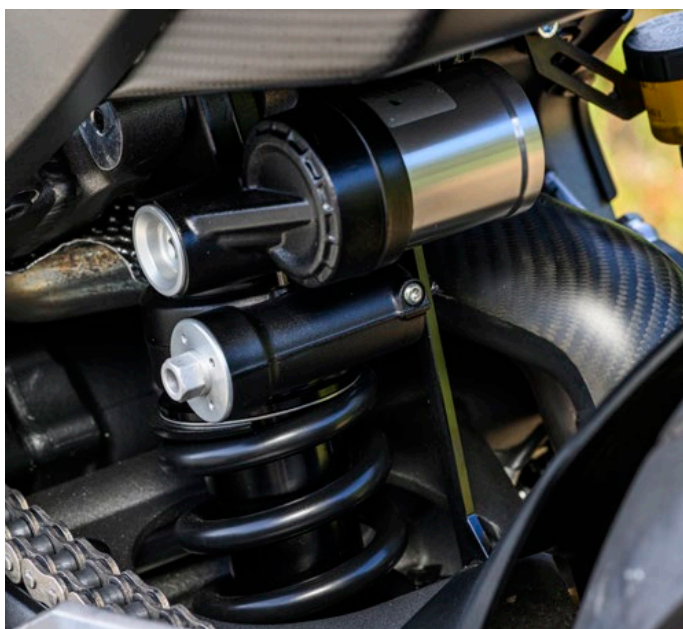
A aceleração deste novo motor de 209cv leva a Manx R a mais de 270Km/h na longa recta de Montebianco, mas a travagem forte no final é tranquilizada pelo excelente desempenho dos discos de 320mm na frente e 245mm atrás. E a própria eletrônica que ajusta o deslizamento



GAMA DE MODELOS

MANX R	23.250€
MANX R APEX	29.750€
MANX R SIGNATURE	43.750€
MANX R FIRST EDITION	NÃO DISPONÍVEL - A PEDIDO





da traseira sem provocar sustos, até dá para “brincar” um pouco, com ligeiras atravessadas para o interior das curvas. Simplesmente brilhante. Não sendo tão rígida como algumas concorrentes, a Manx R transmite uma sensação de segurança importante, fundamental para explorar o V4 que não precisa de ser espremido para garantir muito divertimento em pista.

Os 20 minutos de cada sessão passaram num ápice e com a bandeirada de xadrez para voltar à box, a minha vontade era a de fazer mais umas voltas. A Manx R é verdadeiramente espaçosa e ao mesmo tempo “aconchegante”, e foi provavelmente das superdesportivas menos castigadora para o físico que já experimentei, e aquela que tem o ecrã pára-brisas mais alto, a fazer a diferença em velocidades elevadas... algo que deveria ser incluído em todas as versões, visto ter notado essa falta durante a manhã na moto com que rodei em estrada.

A Manx R não é perfeita. Nenhuma superbike de topo o é. Mas é uma Norton verdadeira, finalmente. Podemos dizer que acertaram à primeira. E isso sente-se em cada metro

**"A HISTÓRIA DA
NORTON É FEITA DE
GLÓRIA, COLAPSO
E RENASCIMENTO.
A MANX R É O
PRODUTO FINAL DESSA
TRAJETÓRIA: UMA
SUPERBIKE MODERNA
CONSTRUÍDA SOBRE
127 ANOS DE
OBSESSÃO PELA
VELOCIDADE"**

que rolamos com ela em estrada ou em pista. Conclusão, a Manx R é a ponte entre tudo o que a Norton foi e tudo o que quer voltar a ser.

A Norton Manx R estará disponível em quatro configurações diferentes. A entrada de gama será a Manx R, seguida da Manx R Apex, uma mais especial Manx R Signature igual às disponibilizadas para esta apresentação à imprensa e no topo uma exclusiva Manx R First Edition (com uma produção de apenas 150 unidades) com muitos detalhes de diferenciação e claramente direcionada aos mais endinheirados fãs da marca que queiram “investir” numa versão muito especial. Obviamente que o nível de equipamentos acompanhará o valor a pagar por cada uma das versões, todas elas com garantia de fábrica por 3 anos.

A história da Norton é feita de glória, colapso e renascimento. A Manx R é o produto final dessa trajetória: uma superbike moderna construída sobre 127 anos de obsessão pela velocidade, e neste caso pelo bom gosto, qualidade de construção e exclusividade, que não vai passar despercebida estacionada em nenhum lugar do mundo. //



PRIMA Donna



DUCATI DESERTX

Desta vez fui até Almería, a convite da Ducati, para conhecer a nova DesertX 2026. Cheguei com curiosidade e saí com a sensação clara de que a marca deu um salto enorme no universo trail.

Texto: Henrique van Uden Fotos: Marca

A Ducati DesertX 2026 é uma moto completamente nova, mas que mantém aquele toque “bravissimo” italiano que lhe dá personalidade sem exageros. O que mais me impressionou foi a forma como tudo nela parece ter sido pensado por quem

realmente anda fora de estrada.

E efetivamente na apresentação foi reforçada a ideia de que foram implementadas soluções específicas para tornarem esta nova versão mais robusta, mais fiável e eficaz fora de estrada. Como tal, os intervalos de manutenção sobem para os 45.000 quilómetros para a afinação das válvulas e 15.000 quilómetros para as mudanças de óleo.

O novo motor V2 de 890 cm³ é, para mim, um dos pontos altos da moto. A Ducati conseguiu criar um bloco cheio, elástico e surpreendentemente fácil de usar. Oferece três níveis de potência (75, 95 e 110cv) e um binário de 92 Nm, praticamente disponível na totalidade (90%) entre as 3.000 e as 9.000 rpm. Isto traduz-se numa aceleração forte, previsível e muito >>





*"A **DUCATI DESERTX 2026** É UMA MOTO COMPLETAMENTE NOVA, MAS QUE MANTÉM AQUELE TOQUE "BRAVISSIMO" ITALIANO..."*

controlável, tanto em estrada como em off-road. A Desert X é rápida. Muito rápida. Está limitada a 210 km/h, mas chega lá com uma facilidade impressionante.

A eletrônica está num nível altíssimo. Equipada com uma unidade de medição de inércia de 6 eixos, garante modos de condução ajustáveis, controlo de tração, anti-cavalinho, travão-motor, ABS em curva com vários níveis de intervenção e a possibilidade de desligar tudo quando queremos brincar a sério. É só escolher o modo certo e deixar a moto fazer a sua parte. A interface conta com um novo joypad em forma de pétala no punho esquerdo.

Nos consumos, fiquei surpreendido: depois de um dia inteiro a abusar, o painel registava 7,2 l/100 km.

Em ritmo de estrada, com cruise control, os números descem muito: 4,5 l aos 100 km/h, 5 l aos 120 km/h e 5,5 l aos 140 km/h. Para um V2 com esta resposta, são valores excelentes.

O quadro é único no seu segmento, desenvolvido especificamente para este modelo. Utiliza o motor como elemento estruturante e incorpora a caixa de ar. Ao ser mais rígido melhora a manobrabilidade e torna a condução mais intuitiva. O novo posicionamento da caixa de ar garante um mais fácil acesso ao filtro de ar, tornando a manutenção preventiva mais fácil.

Ao nível da suspensão, a forquilha Kayaba de 46mm é, sem rodeios, muito boa. Aguenta pancada à séria e está sempre presente, sempre a trabalhar ao >>

890 CC
111,8 CV
17 510 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"O **NOVO MOTOR V2 DE 890 CM³** É, PARA MIM, UM DOS PONTOS ALTOS DA MOTO. A DUCATI CONSEGUIU CRIAR UM BLOCO CHEIO, ELÁSTICO E SURPREENDENTEMENTE FÁCIL DE USAR.*

longo do seu curso de 230mm. A Ducati acertou em cheio neste ponto.

Atrás, o novo sistema de amortecedor com bielas progressivas surpreendeu-me, não tanto pelo curso de 220mm mas porque, em travagem, a moto comporta-se quase como uma enduro com PDS, firme, controlada, sem afundar demasiado. Em aceleração, sente-se o sistema a trabalhar em pleno, dando tração e estabilidade. É diferente do habitual numa trail, mas revela-se muito eficaz. Precisa de um pouco de habituação, pela estabilidade, mas depois torna-se natural.

A distribuição de massas muito bem conseguida também contribui para o desempenho geral. Temos

quase 50/50 de carga em cada eixo, mas com um ligeiro peso extra na traseira o que, na prática, facilita imenso o handling dos 210 kg. Nota-se que esta moto foi pensada por gente do enduro e do Dakar, mas com a experiência de estrada da Ducati a refinar tudo.

A travagem é de alta performance. Equipada com pinças Brembo M4.32, discos de 305mm e pastilhas específicas, conta com uma manete redesenhada com bomba axial que oferece uma melhor dosagem da travagem, e responde exatamente como queremos. O ABS pode ser ajustado ou desligado, o que é essencial fora de estrada. Tão importantes quanto os travões são os pneus e nas jantes raiadas tubeless da »





Desert X a Ducati calçou uns pneus Pirelli Scorpion Rally Street de medidas 90/90 e 150/70 que em muito contribuem para o desempenho geral.

A ergonomia está muito bem conseguida e a facilidade de acesso ao filtro de ar é um detalhe que valorizo bastante. O depósito em plástico também é uma boa escolha para quem anda no pó e na pedra. A posição de condução é excelente, especialmente em pé. Consegui rolar a 140 km/h de pé com total estabilidade, algo que poucas trails permitem com esta naturalidade.

Há, no entanto, pequenos pontos que podem ser melhorados: Para quem for mais alto e fizer muita estrada, um vidro maior será bem-vindo. Na passagem da 1.ª para a 2.ª, por vezes encontrei o neutro. Nada dramático, provavelmente resolvido com uma afinação do pedal para as minhas botas. Para quem fizer mais off-road, recomendo uma relação da transmissão final mais curta (pinhão/cremalheira).

Por outro lado gosto do facto de podermos desligar o quickshifter quando queremos uma condução mais "pura". E para concluir posso dizer que no final dos 180 quilómetros do percurso fiquei rendido a esta máquina que devorou muitas serranias, com muita terra, pedra, areia e também >>

*"A **ELETRÓNICA** ESTÁ NUM NÍVEL ALTÍSSIMO. EQUIPADA COM UMA UNIDADE DE MEDIÇÃO DE INÉRCIA DE 6 EIXOS, GARANTE MODOS DE CONDUÇÃO AJUSTÁVEIS, CONTROLO DE TRAÇÃO, ANTI-CAVALINHO, TRAVÃO-MOTOR, ABS EM CURVA"*

algum asfalto, onde pude apreciar o seu bom comportamento, mesmo em ritmo mais elevado.

Efetivamente saí da Desert X com um sorriso na cara. Diverti-me muito e fiquei com uma excelente impressão a todos os níveis. A Ducati conseguiu criar algo diferente, eficaz e com uma identidade muito própria. É uma trail moderna, competente e com alma. E isso sente-se em cada metro.

A Ducati desenvolveu uma gama de acessórios específica para a Desert X, destacando-se o depósito de combustível auxiliar traseiro que aumenta a capacidade total em 8 litros e cujo formato serve de proteção de outros componentes em caso de queda. E também estão disponíveis proteções de radiador e do motor, ecrã mais alto e proteções de punhos reforçadas.

Mas, provavelmente, o mais procurado vai ser a ponteira de escape com revestimento em titânio e tampas em fibra de carbono, desenvolvido em colaboração com a Termignoni. E tenho ainda de referir que vai haver uma versão com potência limitada a 35kW para os motociclistas com carta de condução A2.

Por tudo isto dou os parabéns à marca. Este é, sem dúvida, um grande produto, uma prima donna que vai fazer muito motociclista aventureiro, muito feliz. //



EQUIPAMENTO

Capacete Arai MX Evo
Fato LS2 X-Master
Luvas LS2 Bend
Botas Gaerne SG22



Promessa OU REALIDADE?

CFMOTO 1000MT-X

A nova 1000MT-X marca a entrada definitiva da CFMOTO no território das grandes aventureiras. Com componentes de topo, eletrónica moderna, um motor cheio e um preço que abala o segmento, a marca chinesa mostra que já não está aqui para competir pelo “valor”, mas sim pela liderança real.

Texto: Henrique van Uden Fotos: Rui Jorge



» Galeria de fotos aqui





A CFMOTO decidiu subir de divisão e a 1000MT-X é a prova mais clara dessa ambição. Esta nova maxi-trail não chega como alternativa económica às europeias, num dos segmentos mais exigentes do mercado. A presença é adulta, refinada, a construção transmite confiança e a escolha de componentes revela que a marca não quis deixar pontas soltas: Exemplo disso é a suspensão Kayaba totalmente ajustável, os travões Brembo, a eletrónica Bosch com IMU de seis eixos e um conjunto de soluções que, até há pouco tempo, só víamos em motos muito mais caras.

Ao sentar-me na 1000MT-X, a ergonomia revelou imediatamente um estudo cuidado. A posição de condução é natural, o guiador, mais estreito que noutros modelos do segmento, oferece um excelente controlo e o triângulo ergonómico, entre assento, peseiras e punhos, transmite aquela sensação de “encaixe” que só as motos bem estudadas conseguem oferecer. A altura do assento, nos 875 mm, pode intimidar quem não chega ao metro e setenta e cinco, mas a marca disponibiliza

um assento mais baixo e prepara uma versão “Low” que reduz a altura em cerca de quatro centímetros, tornando a moto mais acessível sem comprometer a ciclística.

O motor de 946 cc é um dos pontos altos da experiência. Com 112 cv às 8.500 rpm e 105 Nm às 6.250 rpm, não tenta impressionar com explosões de potência, mas sente-se bem o motor quadrado a trabalhar em rotações mais altas. É um bicilíndrico que privilegia a progressão e o controlo, mais civilizado do que agressivo, mas com força suficiente para manter ritmos elevados em autoestrada ou serpentear por estradas secundárias com confiança. O quickshifter bidirecional funciona de forma competente e contribui para a sensação de maturidade mecânica. Tem a vantagem de poder ser desligado, algo útil quando conduzimos com botas de enduro que são mais volumosas e com menos sensibilidade.

A ciclística confirma a vocação aventureira. As rodas de 21 polegadas na frente e 18 polegadas atrás, combinadas com os 230 mm de curso da suspensão, permitem enfrentar pisos irregulares com surpreendente compostura. A frente lê bem o terreno, a traseira copia com eficácia e



RST

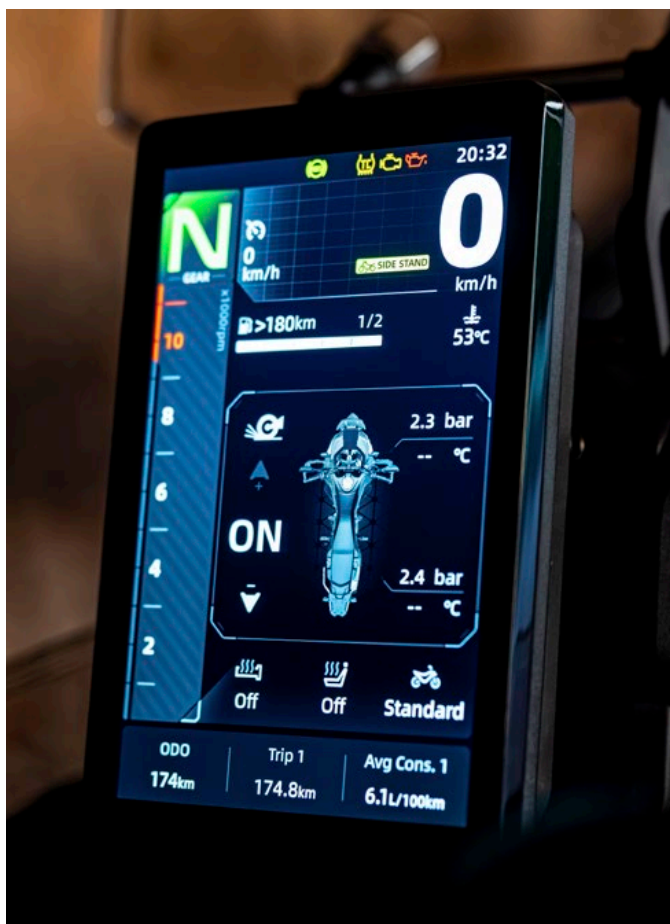
PROTEÇÃO NA QUAL
PODE CONFIAR.

RST
X
D30



26 RACE ROAD ADVENTURE COLLECTION AVAILABLE NOW

www.racingtrack.com



"O PAINEL TFT DE OITO POLEGADAS, SENSÍVEL AO TOQUE, É NÍTIDO E RÁPIDO. MAS O VERDADEIRO TRUNFO É A SINCRONIZAÇÃO POR BLUETOOTH"

a moto mantém estabilidade mesmo quando o ritmo sobe. A afinação de origem é um pouco rija para terra, obrigando o amortecedor de direção a trabalhar extra, sendo mais vocacionada para o asfalto, mas bastam alguns cliques nos hidráulicos para melhorar o comportamento fora de estrada. Os travões Brembo oferecem potência e previsibilidade.

No capítulo tecnológico, a CFMOTO dá uma lição a muitas marcas estabelecidas. O painel TFT de oito polegadas, sensível ao toque, é nítido e rápido. Mas o verdadeiro trunfo é a sincronização por Bluetooth com o smartphone, uma funcionalidade que nem todas as marcas premium oferecem de forma consistente e prática. A navegação via Google Maps no ecrã da moto funciona de forma impecável e transforma a 1000MT-X numa plataforma multimédia completa.

Em pé, a posição é natural e as peseiras permitem retirar as borrachas para melhorar o apoio em off-road e ao mesmo tempo ganhar espaço para as botas de enduro.

A eletrónica é completa, mas ainda não está no nível das melhores do segmento.

A IMU Bosch garante ABS em curva, modos de condução e controlo de tração com vários níveis. A brusquidão da resposta ao punho do acelerador é um ponto que a marca reconheceu e que promete melhorar através de atualizações OTA (over the air), algo que demonstra modernidade do modelo e a vontade da CFMoto em evoluir rapidamente.

O depósito de 22,5 litros permite autonomias reais próximas dos 400 km, dependendo do ritmo, e a capacidade de carga de 243 kg supera várias rivais europeias. Os intervalos de manutenção de 15.000 km e a garantia de cinco anos ou 40.000



946 CC
112 CV
10 490 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





km reforçam a vocação viajante e a confiança da marca no produto.

A proteção aerodinâmica é competente até estaturas de cerca de 1,80 m, e o pára-brisas é ajustável com apenas uma mão. O equipamento de série é quase obscuro para o preço: cruise control, punhos e assento aquecidos, proteção de cárter em alumínio, iluminação full LED, monitorização da pressão dos pneus, jantes de raios tubeless e pneus Pirelli Scorpion Rally STR. Tudo isto sem recorrer a listas intermináveis de opcionais.

Mas o verdadeiro terramoto está no preço. Em Portugal, a 1000MT-X tem uma etiqueta de preço de 10.490 euros. Mesmo equipada com malas e proteções adicionais, continua muito abaixo das rivais diretas, o que torna difícil ignorar o valor que oferece.

No final, a CFMOTO 1000MT-X não é apenas “boa pelo preço”. É boa, ponto final. Tem componentes de topo, ciclística competente, motor cheio, ergonomia bem estudada, tecnologia de referência e um preço que desafia a lógica do segmento. Se a marca afinar a eletrónica, e tudo indica que o fará rapidamente, esta moto deixa de ser uma promessa e passa a ser uma alternativa real às marcas tradicionais. //



EQUIPAMENTO

Capacete Arai MX Evo

Fato LS2 X-Master

Luvas LS2 Bend

Botas Gaerne SG22





Distinta MAS ACESSÍVEL

QJMOTOR FORT 125N

A QJMOTOR Fort 125N salta à vista pelo seu estilo GT e pela sua elevada qualidade de acabamentos. Juntando-lhe o seu baixo preço e o elevado nível de equipamento, será esta uma proposta irrecusável?

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





Com uma estética muito agradável, (pelo menos a julgar pelos muitos comentários, fixes e invejosos olhares de esquelha) uma presença impactante, quase luxuosa, reforçada pela pintura de elevada qualidade, a QJ Motor Fort 125N não deixa ninguém indiferente, mesmo antes de perceberem que é de uma marca chinesa ou de lhe conhecerem o preço.

Graças a um excelente desempenho dinâmico, ergonomia bem conseguida, excelente proteção aerodinâmica, que inclui um pára-brisas com regulação elétrica em altura, e a um assento muito confortável, que posiciona o condutor a apenas 780 mm do chão para permitir uma boa colocação dos pés para manobrar, mesmo para motociclistas de estatura mais baixa, o contacto com esta scooter foi uma agradável surpresa.

O guiador largo e elevado garante um excelente controlo, as manetes são reguláveis, e os espelhos retrovisores estão muito bem colocados, garantindo uma boa visibilidade, mesmo com a visão periférica. Os espelhos podem ainda ser recolhidos para o interior para facilitar o estacionamento em locais mais apertados. O passageiro não foi esquecido e conta

com um amplo assento elevado, boas pegadas de apoio e poisa-pés bem colocados.

Dinamicamente a Fort 125N destaca-se pela grande estabilidade em curva, pela facilidade de inserção na trajetória e pela excelente capacidade de travagem. A isto não é estranho o desempenho dos pneus CST, de medidas 120/70-15 na frente e 140/70-14 na traseira, que mostram um comportamento muito bom, tanto em curva como sob travagem, tornando o ABS de duplo canal quase desnecessário.

Também o depósito de combustível, colocado na frente e em baixo, reduzem a altura do centro de gravidade e melhora a distribuição de pesos entre os dois eixos, o que se traduz numa melhor resposta da direção e uma maior potência de travagem.

O sistema micro-híbrido, que utiliza o motor de arranque como apoio ao motor de combustão nos primeiros metros, garante uma saída muito mais viva do que é habitual no segmento, sobretudo dos 0 aos 50 km/h, e o motor sobe de rotação com relativa facilidade, conseguindo andamentos capazes de acompanhar o ritmo do trânsito, mesmo nas vias rápidas e autoestradas.

Claro que se deve ter em conta que é uma 125cc, com um peso de 160 kg, e que a partir dos 80km/h »



"COM UMA **ESTÉTICA MUITO AGRADÁVEL**,
UMA PRESENÇA IMPACTANTE, QUASE LUXUOSA,
REFORÇADA PELA PINTURA DE ELEVADA QUALIDADE"





"GOSTEI DO PEQUENO "PORTA-LUVAS" COM TOMADAS USB NO SEU INTERIOR, QUE APENAS PECA PELA SUA POUCA ACESSIBILIDADE"

é preciso dar-lhe um pouco mais de tempo para que o conta-quilómetros chegue aos 3 dígitos, algo que quase consegue também em subidas pouco pronunciadas. Isto graças ao monocilindro com 4 válvulas e refrigeração por líquido, que lhe permitem debitar 12,0 Nm de binário máximo às 8250rpm e 15cv de potência às 8500rpm, valor limite para os utilizadores com carta de condução de categoria B ou A1.

O destaque vai para a ausência de vibrações e para o seu funcionamento realmente silencioso, sobretudo nos baixos e médios regimes de rotação, o que contribui para a redução de ruídos parasitas no conjunto.

Como aspetos negativos posso apenas referir a suspensão da frente, que sofre do mesmo mal da sua irmã mais crescida (a Fort FORT 4.0 que também tive oportunidade de testar e cujo resumo pode ler aqui) e responde com violência ao maiores impactos em

buracos ou lombas, consumindo facilmente todos os 10 centímetros de curso dos hidráulicos da forquilha.

No entanto revela-se extremamente confortável em calçadas e nos asfaltos mais remendados, tal como os amortecedores traseiros. Também é pena que o porta-bagagens debaixo do assento apenas tenha espaço para capacetes de pequenas dimensões. Limitado pela sua profundidade, ainda assim pode facilmente acolher objetos como mochilas ou sacos de compras.

Gostei do pequeno "porta-luvas" com tomadas USB no seu interior, que apenas peca pela sua pouca acessibilidade e ausência de fechadura.

Também gostei da iluminação, profunda e bem espalhada, mesmo em curva.

Por outro lado não fiquei fã dos gráficos rebuscados nem do minúsculo tamanho da fonte em que alguns dados são revelados no ecrã TFT de 7" a cores, que a seu favor tem modo dia/noite e conectividade por bluetooth. A interface que



125 CC
15 CV
3990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





permite o acesso às diversas funcionalidades é de utilização simples, através de apenas dois botões instalados no punho esquerdo.

Vocacionada mais para passeios esporádicos do que para cruzadas urbanas diárias no meio de trânsito intenso, sobretudo por causa das suas maiores dimensões, o depósito da Fort 125N, com capacidade para 11,5 litros de gasolina, garante uma autonomia muito interessante, de mais de 300 quilómetros, considerando que a marca declara um consumo otimizado de apenas 2,6 litros aos 100 quilómetros.

Com controlo de tração desligável, sistema Start & Stop, Smart key e indicador de pressão e temperatura dos pneus, a Fort 125N está disponível em Vermelho, Cinza e Preto.

A QJMOTOR posicionou esta scooter num patamar muito elevado. Comparada com a concorrência mais direta (Honda Forza 125 - 5600 €, Yamaha XMAX 125 - 5550 €, SYM Cruisym Alpha 125 - 4999 € e Kymco Downtown 125 - 4499 €, a QJMOTOR Fort 125N tem um preço muito atrativo de apenas 3990 € e em alguns casos está melhor equipada.

E a garantia de 6 anos ou 50.000 quilómetros mostra bem o empenho da marca em provar a qualidade e fiabilidade dos seus produtos. //







Pedro Pereira

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

Para que servem os escapes ruidosos?

Numa época em que as normas cada vez mais exigentes em termos de emissões e de ruído (Euro 5+) apertam o cerco de forma implacável, começa a ser raro ter sonoridades de escape dignas desse nome em motos atuais. Isso acaba por ser um incentivo para adotar escapes diferentes, muitas vezes ilegais, por questões estéticas, de melhores performances, menor peso, mais baixa temperatura do motor e respetivos periféricos ou simplesmente porque “loud pipes save lifes”, isto é, “escapes ruidosos salvam vidas”, mas será mesmo assim?

Do ponto de vista legal qualquer alteração às características do veículo, se não for devidamente homologada e autorizada pela autoridade competente, é uma violação do Código da Estrada (CE). Veja-se o Art.º 114 (Características dos veículos), número 3 e 6:

3 - Os modelos de automóveis, motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores, tratores agrícolas, tractocarro 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.

Ou seja, na perspetiva estritamente normativa e legal os escapes alterados, ruidosos ou não, estão à margem da lei, as coimas são elevadas, dá direito à apreensão do veículo e ainda a uma onerosa Inspeção B, com direito a teste do ruído e tudo!

Como bem sabemos, existe um mercado gigante de sistemas de escape “aftermarket” e, por vezes, são as próprias marcas que o promovem! Porém, não sugerem a ilegalidade e para conseguir a homologação na via

pública esses sistemas foram previamente testados e validados. Já aquilo que cada um faz depois... é outra história! Retirar catalisadores ou supressores de ruído, furos na estrutura (sim, há quem faça), uso de escapes sem homologação, talvez até artesanais, pode até melhorar ligeiramente a performance, mas o ruído facilmente se torna um problema.

As Inspeções Periódicas Obrigatórias de Motociclos (IPOM) tem sido um processo que se vai arrastando sem fim à vista e, se avançasse, poderia ser contornado, trocando o escape por um legal antes e repondo o ilegal depois. Porém, se existisse uma fiscalização efetiva, focada no ruído, muita moto acabaria por ser apreendida e passaria a haver mais cuidado. Talvez até desaparecessem aquelas “coisas” geralmente vindas do Oriente, sem qualquer homologação, jocosamente conhecidas por “Akrapochinas” e afins!

Não faltam exemplos de sistemas de escape que são pura poluição sonora, perturbando a vida de toda a gente, nomeadamente em zonas urbanas mais sensíveis (hospitais, escolas, lares...) ou simplesmente durante a noite. O argumento que um escape mais barulhento aumenta a atenção das pessoas não cola e acaba até por ter o efeito inverso, além de causar efeitos nocivos também no ambiente e no sistema auditivo de quem os utiliza, sobretudo a médio e longo prazo.

Como sempre, cada um deve ser responsável pelos seus atos e estar pronto para assumir as consequências, nomeadamente se for controlado pelas autoridades competentes. Da minha parte assumo que há escapes não originais esteticamente irrepreensíveis e muito mais interessantes que os de origem (que, em motos mais antigas, já nem se encontram), mas com o ruído a tolerância deve ser próxima do zero, para bem de todos nós! //

2026
Novos
Preços



VPS

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



Edição **LIMITADA**

MODELO REPLICA AS CORES OFICIAIS DO PILOTO NORTE-AMERICANO PARA A ÉPOCA DE 2026.

A Bell Helmets apresentou o Moto-10 Spherical LE, uma edição limitada do capacete utilizado pelo piloto norte-americano Eli Tomac, um dos nomes mais titulados do motocross mundial. O modelo, designado ET3 Replica 2026, chega ao mercado na primavera do próximo ano com as cores oficiais que o atleta usará em competição.

Assente na plataforma mais avançada da marca para motocross, o capacete distingue-se pelo grafismo metálico em azul profundo, detalhes em carbono e o emblema Spherical, elementos que pretendem refletir o estilo e a identidade competitiva de Tomac. A Bell sublinha que o modelo oferece o mesmo nível de desempenho e proteção utilizado pelo piloto em provas internacionais.

A edição limitada mantém as características técnicas do Moto-10 Spherical, capacete desenvolvido para responder às exigências da competição de elite. Segundo a marca, o objetivo é disponibilizar aos praticantes um equipamento idêntico ao usado em pista por um dos mais bem-sucedidos pilotos da modalidade.

O ET3 Replica 2026 estará disponível em tamanhos do S ao 2XL, com um preço de 989,99 euros, através da rede de distribuidores autorizados e da loja online da Bell.

Fundada em 1954, a Bell Helmets é reconhecida pelo desenvolvimento de soluções de proteção para motociclismo, automobilismo e ciclismo, mantendo uma aposta contínua em inovação e segurança.

Mais informação consulte o site da BIHR. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

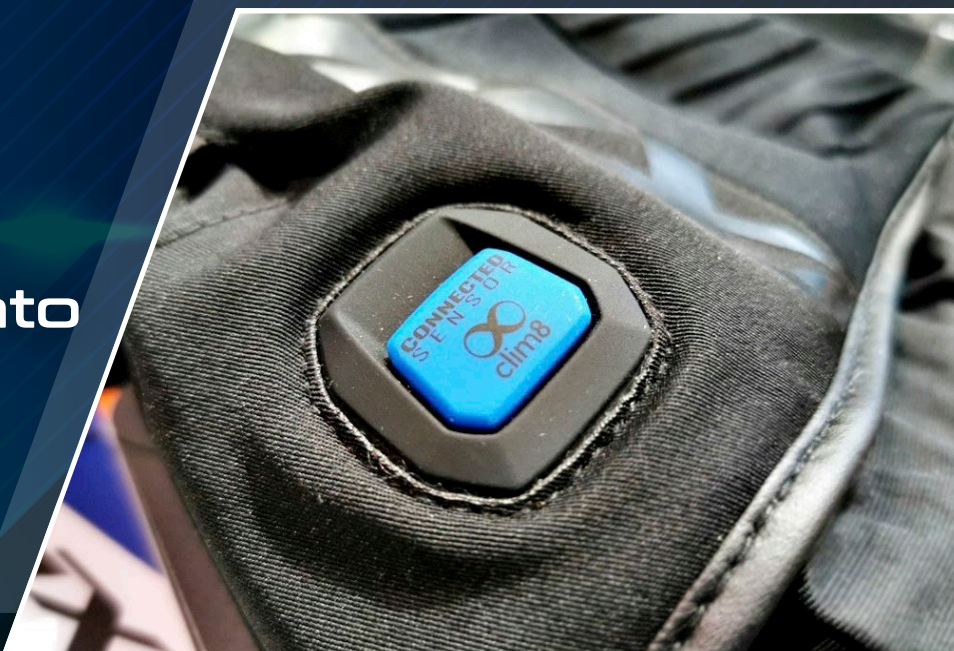


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Conforto LIBERDADE E PROTEÇÃO

AS ACERBIS IMPACT PRO SÃO PERFEITAS PARA UMA UTILIZAÇÃO NO MOTOCROSS E ENDURO, OFERECENDO RAZOÁVEIS NÍVEIS DE PROTEÇÃO, SEM O APARATO E CUSTO DE UMAS JOALHEIRAS ORTOPÉDICAS.

A ideia-chave do popular fabricante italiano, cuja sede fica em Bérgamo, é bem clara sobre as Impact Pro, apostando no conforto, liberdade e proteção. Referem inclusivamente que: Muitos pilotos consideram as joalheiras ortopédicas (ou as joalheiras de motocross mais avançadas) demasiado volumosas e restritivas, preferindo utilizar joalheiras de motocross mais ergonómicas e leves", como é o caso das Acerbis Impact Pro.

O fabricante italiano vai ainda mais longe ao destacar o largo espetro de utilização destas Impact Pro:

Uma joalheira para motocross e enduro, concebida para quem procura equilíbrio. Este novo modelo posiciona-se na gama média da coleção, completando a oferta entre as Profile, de nível básico, e os modelos topo de gama K035 e as Gorilla.

Fabricadas em polipropileno de alta resistência, as joalheiras Impact Pro oferecem "uma proteção eficaz para o fémur, joelho e tibia através de três partes

distintas e perfeitamente integradas." A estrutura utiliza uma dupla articulação na zona do joelho, concebida para acompanhar o movimento natural da perna e oferecer a máxima liberdade na condução, seja numa pista de motocross ou num qualquer trilho, aos comandos de uma moto de trail ou enduro.

As Impact Pro são perfuradas na zona de acolchoamento, garantindo boa ventilação numa área do corpo do condutor onde é necessária uma circulação constante de ar, próximo do motor térmico. Três bandas elásticas ajustáveis garantem um ajuste personalizado e estável para todos os tipos de perna. A zona interior em contacto com a perna é revestida com um acolchoamento EVA macio, confortável e removível para facilitar a lavagem.

Caraterizam-se ainda por serem unissexo, sendo robustas e práticas, sem sacrificar a leveza e o conforto. Além disso, cumprem a certificação EN 1621-1:2012 nível 1. Disponíveis em 4 cores (vermelho/cinza, branco, preto e cinza), de acordo com a Acerbis, o preço recomendado é de 89,95€.

NOJAN

X-904

ULTRA CARBON



A NOVA REFERÊNCIA NOS CAPACETES
INTEGRAIS DE TURISMO



NOJAN



BMW Motorrad

COMEMORA 50 ANOS DE CAPACETES

CORRIA O ANO DE 1975 QUANDO A BMW MOTORRAD APRESENTOU O SEU PRIMEIRO CAPACETE INTEGRAL E NESTE MEIO SÉCULO MUITA COISA MUDOU, ATÉ AO SYSTEM 8 ATUAL.

A centenária marca de motociclos e acessórios, nomeadamente capacetes, apresentou o seu primeiro capacete BMW, desenvolvido em parceria com a Römer, no ano de 1975. Destacava-se pela inovação, com o uso abundante da fibra de vidro, peso reduzido, viseira ampla e pelos bons níveis de conforto e proteção, para a época. Nasceu com o ADN que ainda hoje caracteriza os seus capacetes e abriu as portas ao sucesso dos seus modelos durante estes anos.



Nestas cinco décadas de contínua evolução podem contar-se pelo menos 12 modelos marcantes:

1.º O capacete integral BMW/ Römer que esteve na génese de tudo e serviu como rampa de lançamento para os capacetes BMW;

2.º O BMW System Helmet I, lançado em 1981, com inovadores níveis de conforto, segurança, redução do ruído e peso reduzido;

3.º O BMW System Helmet II, que chegou em 1985, e representava uma significativa evolução face ao seu antecessor;

4.º O BMW System Helmet III, introduzido em 1989, já no cumprimento da recente norma de homologação ECE 22-03;

5.º O BMW System Helmet 4, comercializado a partir de 1997, que conjugava a fibra de vidro, de carbono e kevlar;

6.º O BMW System Helmet 4 EVO, comercializado a partir de 2001, respeitando a muito mais exigente norma ECE 22-05;

7.º O BMW System Helmet 4 Elite, também apresentado em 2001, mas com a particularidade do uso abundante de carbono e kevlar;

8.º O BMW System Helmet 5, que chegou em 2005, e se destacava nomeadamente pelo seu inovador sistema de “flip up”;



9.º O BMW System Helmet 6, introduzido em 2009, com uma versão muito melhorada do sistema “flip up” e bastante mais leve;

10.º O BMW System Helmet 6 Evo, com uma série de evoluções, incluindo a preparação para sistemas de comunicação BMW;

11.º O BMW System Helmet 7 Carbon, lançado em 2017 e melhorado em 2021 com a Versão EVO;

12.º O BMW System Helmet 8, apresentado em 2026, e uma notória evolução do anterior, incluindo a Certificação ECE 22-06.

Naturalmente que a evolução não vai ficar por aqui e o novo System Helmet 8, cuja apresentação deve ocorrer ainda durante este mês de maio, continuará a honrar o legado dos capacetes anteriores, com elevados níveis de conforto, segurança e inovação. //

Comunicação PREMIUM

PACKTALK-S E 4X-S FORAM DESENVOLVIDOS PARA OS MODELOS GT-AIR 3, NEOTEC 3 E J-CRUISE 3, GARANTINDO DESIGN MINIMALISTA E FUNCIONALIDADE DE FÁBRICA.



A Cardo Systems, líder em soluções de comunicação sem fios para motociclistas lançou duas novas plataformas de comunicação integradas, desenvolvidas especificamente para os capacetes da terceira geração da Shoei - as PACKTALK-S e 4X-S. Ao contrário dos intercomunicadores tradicionais com fixação externa, ambos os sistemas foram concebidos para se integrarem perfeitamente na arquitetura dos capacetes Shoei, criando um perfil elegante e um ajuste equilibrado que se sente como uma extensão natural do próprio capacete.

"Há anos que ouvimos os motociclistas dizerem que adoram os sistemas de comunicação Cardo, mas que desejam uma solução que se integre de forma mais harmoniosa com os seus capacetes", afirmou Dan Emodi, Diretor de Marketing da Cardo Systems, em nota enviada à imprensa. "Com o PACKTALK-S, ouvimos esse feedback e criámos um sistema que oferece toda a experiência Cardo numa integração específica para capacetes, exatamente como os motociclistas nos pediram", resumiu.

Estes dois novos sistemas de comunicação integrada foram desenvolvidos especificamente para os capacetes Shoei GT-Air 3, NEOTEC 3 e J-Cruise 3. Projetados para se encaixarem na

cavidade de comunicação de cada capacete, mantêm a aerodinâmica, o conforto e os padrões de segurança premium da Shoei, proporcionando ainda uma aparência de instalação de fábrica, sem componentes externos.

Disponíveis em duas configurações, o PACKTALK-S e o 4X-S baseiam-se nas plataformas líderes da Cardo. O PACKTALK-S oferece a experiência de comunicação mais avançada da Cardo, alimentada pela tecnologia Dynamic Mesh Communication (DMC) de segunda geração. Ideal para condução em grupo, o sistema oferece até 1,6 km de alcance entre unidades, altifalantes JBL de 40 mm e até 13 horas de conversação, garantindo conectividade fiável e som premium durante longos dias na estrada.

O 4X-S é um intercomunicador Bluetooth premium, pensado para grupos mais pequenos, com intercomunicador Bluetooth em tempo real, altifalantes JBL de 40 mm e conectividade para até quatro motociclistas.

O PACKTALK-S está disponível com um preço de venda recomendado de 409,95 euros. O 4X-S terá um preço de 279 euros.

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

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.



SABE MAIS



WWW.SYM.PT



THE SMART CHOICE



A toda A PROVA

MODELO COMBINA PROTEÇÃO CERTIFICADA, ISOLAMENTO TÉRMICO E DESIGN URBANO COM CORTE OVERSIZE PARA UTILIZAÇÃO EM TODAS AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS.

O novo modelo destaca-se pela silhueta mais longa, corte oversize e capuz integrado, apostando numa linguagem visual contemporânea sem abdicar das características técnicas associadas ao equipamento de proteção para motociclismo.

Produzido com combinação de tecido softshell premium e reforços em ripstop, o Entropy H2O integra membrana impermeável Hydratex G-liner e isolamento térmico de 100g e 120g, permitindo utilização em condições de chuva e temperaturas mais baixas.

Ao nível da segurança, o blusão possui certificação AA e inclui proteções SEESMART CE nível 1 nos ombros e cotovelos. O equipamento está igualmente preparado para receber protetor de costas SEESOFT

CE nível 2, vendido separadamente.

Segundo a marca, o sistema de ajuste do compartimento do protetor traseiro permite adaptar a posição da proteção ao corpo do utilizador, garantindo melhor ergonomia mesmo com o corte mais solto do blusão. O Entropy H2O é ainda compatível com o sistema de airbag Avertum Tech-Air®, sendo recomendada a utilização de um tamanho acima em conjunto com este equipamento.

O modelo está disponível nas cores Preto e Preto-Castanho, em tamanhos entre S e 3XL, com um preço de venda recomendado de 319,99 euros.

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

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

A nova era dos
passeios turísticos



215 865 685
lombasecurvas.com





Versatilidade E PROTEÇÃO

ESTE BLUSÃO TEM UM VISUAL CLÁSSICO, IMPERMEABILIDADE E SOLUÇÕES ADAPTÁVEIS PARA DIFERENTES CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS.

A LS2 reforçou a sua oferta de equipamento para motociclistas com o lançamento do novo Liberty, um casaco de inspiração clássica que combina proteção certificada, funcionalidade e design minimalista para utilização diária.

Desenvolvido para condições climatéricas amenas e frias, o modelo integra uma construção impermeável e um colete térmico removível, permitindo adaptar o equipamento às diferentes temperaturas. Segundo a marca, o colete pode também ser utilizado separadamente como peça casual.

O Liberty é fabricado em tecido Oxford 600D com acabamento encerado, solução que procura aumentar a resistência à abrasão e durabilidade do equipamento, mantendo simultaneamente uma estrutura leve para maior liberdade de movimentos. Ao nível da segurança, o casaco inclui proteções com certificação CE nos ombros, cotovelos e peito, estando preparado para

oferecer proteção em contexto urbano e de turismo.

A componente de ventilação foi igualmente trabalhada para garantir maior conforto em temperaturas mais elevadas, através de um sistema de circulação de ar otimizado. Em condições adversas, os forros térmicos e impermeáveis amovíveis permitem reforçar a proteção contra chuva e frio.

O novo modelo integra ainda vários compartimentos de arrumação, incluindo bolsos exteriores no peito e laterais, além de um bolso interior tipo Napoleão e espaços dedicados para proteções adicionais.

O Liberty dispõe também de ajustes ergonómicos, punhos elásticos, gola interior macia e detalhes funcionais destinados a melhorar o conforto em utilização prolongada. O casaco está disponível em Preto e Castanho, nos tamanhos entre S e 5XL, com um preço de venda recomendado de 218 euros.

Mais informações sobre o equipamento e pontos de venda podem ser consultadas no site SCVouga.//

Rockster 125 evo

Sente a autenticidade. Vive o teu estilo. Sê tu próprio.



Tua por 2.799€*

com Oferta do Valor de Matrícula (295,00€)

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

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO ROCKSTER 125 EVO

MACBOR.PT

SEGUE-NOS



MACBOR RECOMENDA

MOTUL

* P.V.P. (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte e I.S.V não incluídos no preço.
Campanha de Oferta do Valor de Matrícula válida até 30/06/2026.

DNA DE COMPETIÇÃO

A REV'IT! LANÇOU O HYPERSPEED 3 ONE-PIECE, UM FATO DE COMPETIÇÃO EM PELE CONCEBIDO PARA UTILIZAÇÃO EM PISTA, COM CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA CLASSE AAA E SOLUÇÕES TÉCNICAS INSPIRADAS NOS EQUIPAMENTOS UTILIZADOS EM MOTOGP E SUPERBIKE.

A REV'IT! já lançou o Hyperspeed 3 One-Piece, um fato integral de competição desenvolvido para utilização em pista e posicionado como a proposta de topo da marca no segmento. O equipamento, construído em pele e com certificação de segurança Classe AAA, integra tecnologias derivadas das competições de MotoGP e Superbike, anunciou a empresa.

Segundo a marca, o fato foi concebido com foco na performance e na proteção, incorporando armaduras rígidas de composto duplo nos ombros e joelhos, além de proteções substituíveis nos cotovelos e joelhos, semelhantes às utilizadas por pilotos profissionais. O corte pré-moldado e a disposição dos painéis seguem soluções testadas em competição, agora adaptadas a utilizadores exigentes. O Hyperspeed 3 integra ainda painéis PWR|Weave, uma tecnologia que combina fios com infusão de TPU para reduzir peso, aumentar a respirabilidade e reforçar a resistência, mantendo o estilo característico da linha Hyperspeed.

A ventilação foi igualmente otimizada, com perfurações distribuídas pelos braços superiores, parte traseira das mangas, pernas inferiores e zona lombar, além de proteções de vento atrás do fecho frontal e nos punhos, para maior conforto em condução a alta velocidade.

No capítulo da segurança, o fato inclui proteções BETAC nos ombros e cotovelos, elementos em TPU nos ombros, cotovelos e joelhos, proteções SEESMART CE nível 1 nas ancas e preparação para protetor de costas SEESOFT CE nível 2 e protetores de peito SEESOFT CE nível 1. O modelo é ainda compatível com o sistema de airbag Avertum Tech-Air e integra costuras de segurança e proteção adicional no cóccix.

A REV'IT! descreve o Hyperspeed 3 como um fato

de corrida profissional destinado a motociclistas que procuram o mais elevado nível de proteção, desempenho e conforto em pista.

O modelo está disponível em três combinações de cores: cinza claro/neon vermelho, preto/neon vermelho e preto/branco em tamanhos que vão do 46 ao 56, com um preço de venda ao público recomendado de 1.099,99 euros.

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





Verão SEM CALOR

RST REFORÇA GAMA DE CASACOS VENTILADOS PARA MOTOCICLISTAS COM FOCO NO VERÃO E NA SEGURANÇA

A marca britânica RST apresentou uma nova gama de casacos ventilados para motociclistas, concebida para utilização nos meses mais quentes e desenvolvida para combinar ventilação, conforto e proteção. A coleção, distribuída em Portugal pela Bihr, inclui propostas para condução desportiva, touring e utilização urbana, incorporando proteções D30® nos ombros e cotovelos.

Com a subida das temperaturas e o aumento da utilização de motos durante o verão, a marca britânica aposta em materiais leves e painéis em malha ventilada para melhorar a circulação de ar sem comprometer a segurança. A nova coleção inclui modelos em pele e têxtil, adaptados a diferentes perfis de utilizador e estilos de condução.

Entre os destaques da gama está o S1 Mesh D30®, inspirado no universo racing da marca e disponível em versões em pele e têxtil, incluindo variante feminina. Já o Pro Series Ventilator D30® foi desenvolvido para viagens de longa distância, com vários ajustes ergonómicos e amplos painéis de ventilação. Para utilização urbana, a RST propõe o Spectre Air D30®, um modelo de visual mais casual, mas equipado com soluções de proteção avançada.

Segundo a marca, a nova linha pretende transportar a experiência adquirida em competição para equipamentos orientados para o uso diário, reforçando a aposta em soluções de segurança e conforto adaptadas às condições de condução em clima quente.

Mais informação consulte o site da BIHR. //



Urbanas E DESPORTIVAS

MODELO IMPERMEÁVEL COMBINA PROTEÇÃO TÉCNICA, CONFORTO E SISTEMA BOA FIT.

A REV'IT! apresentou as novas Undercut H2O, botas de motociclismo concebidas para utilização urbana e inspiradas no segmento desportivo, integrando soluções técnicas habitualmente associadas a equipamentos de maior desempenho.

O modelo destaca-se pela utilização da tecnologia FLEXBLADE, que reforça a estrutura sem comprometer o conforto, e pelo sistema BOA Fit, que permite um ajuste rápido e uniforme. As boas têm, ainda, discos de proteção SEESOFT nos tornozelos, reforço em TPU no calcanhar e uma membrana impermeável hydratex, garantindo proteção e desempenho em diferentes condições meteorológicas.

As Undercut H2O foram desenvolvidas para utilizadores que procuram segurança sem abdicar de um visual desportivo, combinando a estética de ténis de alto desempenho com características técnicas orientadas para a condução. A tecnologia FLEXBLADE é visível através de um recorte na sola, assumindo-se como elemento funcional e

distintivo.

Disponíveis em duas cores (Preto-Areia e Preto), as botas chegam ao mercado nos tamanhos 39 a 48, com um preço recomendado de 259,99 euros.

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





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





Para todas AS ESTAÇÕES

NOVO MODELO COMBINA VENTILAÇÃO, IMPERMEABILIDADE E PROTEÇÃO PARA CONDUÇÃO DESPORTIVA E VIAGENS DE LONGA DISTÂNCIA.

A REV'IT! apresentou o novo Venator H2O, um blusão de estilo desportivo "touring" desenvolvido para utilização em diferentes condições climáticas, combinando ventilação, impermeabilidade e proteção para motociclistas.

O modelo integra uma membrana impermeável amovível Hydratex Lite 2-em-1, forro térmico removível e painéis de ventilação colocados no peito e nas costas, permitindo adaptar o equipamento a diferentes temperaturas e tipos de utilização.

Segundo a marca, o Venator H2O foi concebido para oferecer conforto e versatilidade em

viagens mais longas, dispondo de ajustes na cintura e sistema de ligação às calças para maior estabilidade durante a condução.

Ao nível da segurança, o blusão inclui proteções SEESMART CE nível 1 nos ombros e cotovelos e está preparado para receber protetor de costas SEESOFT CE nível 2, contando com classificação de proteção AA.

O novo modelo estará disponível em azul, preto e cinza, nos tamanhos S a 4XL, com um preço de venda recomendado de 289,99 euros.

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



SCHUBERTH

SCHUBERTH.COM

MADE IN GERMANY



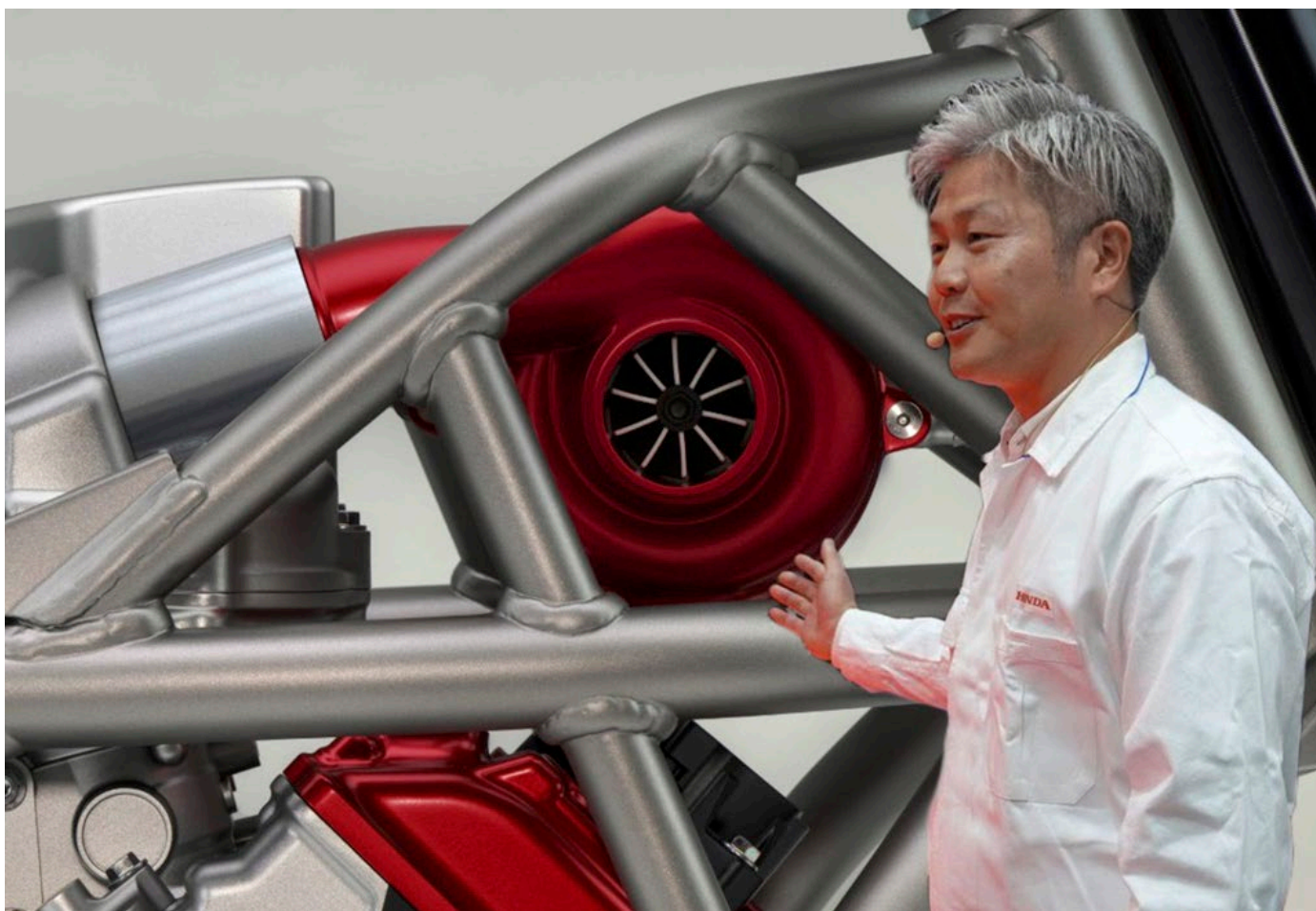
CES CARBON

TECNOLOGIA F1.
MÁXIMA LEVEZA E PERFORMANCE PARA ELEVAR CADA VIAGEM.



SCHUBERTH

**5 ANOS
GARANTIA
STANDARD**



Atsushi Kusuda **EXPLICA**

O relato de uma mudança de atitude do gigante japonês perante o mercado, com uma ambição clara de que as motos de grandes cilindradas da Honda voltem a ser vistas como referência em inovação, caráter e prazer de condução, muito para lá do que os clientes estavam habituados a pedir.

Texto: Rogério Carmo

Numa recente entrevista dada ao site japonês Webike, Atsushi Kusuda, o “mastermind” da Honda por detrás do protótipo V3R 900 E-Compressor, explica que este projeto nasceu de uma ideia

muito simples e, ao mesmo tempo, ambiciosa: criar uma moto que seja como uma “montanha-russa sem carris”, capaz de oferecer uma aceleração inédita, mas acessível a qualquer motociclista, sem o filtro de exigência extrema típico das supersport de circuito.

Em vez de partir do motor, a equipa começou pelo “corpo” da moto e pela experiência desejada: era necessário um conjunto compacto, leve, fácil de controlar, mas que permitisse explorar o binário brutal de um compressor elétrico com segurança e confiança. A partir desse objetivo, o V3 com o E-Compressor surge como meios ao serviço de um conceito e não como fim em si mesmo.

Kusuda contextualiza ainda o momento em que o projeto ganhou luz verde. Pouco antes, a Honda era criticada por ter perdido ousadia e espírito de desafio, ao mesmo tempo que as vendas de grandes cilindradas caíam. Com o sucesso de modelos como a Hornet e a Transalp, a marca recuperara o primeiro lugar de vendas na Europa >>





e, com isso, a margem para voltar a afirmar a sua identidade de forma mais radical.

O V3R foi pensado como uma espécie de “pico” tecnológico e emocional da gama Honda de grande cilindrada: até aqui, os modelos foram desenhados para superar as expectativas dos clientes dentro do que eles pediam, mas com o V3R, a intenção é ir muito além do que o cliente sequer imagina, mostrando algo tão radical e inovador que só a Honda se atreveria a fazer.

Daí a escolha do V3. Kusuda sublinha que não se tratou de decidir primeiro “vamos fazer um V3” e depois ver onde encaixar o motor. Foram ponderados motores V4 e de outras arquiteturas, mas a solução de três cilindros em V revelou-se a melhor síntese entre dois mundos: mais cilindros do que um V2, para permitir rotações elevadas e um carácter excitante, mas menos massa e volume do que um V4, o que ajuda a manter o conjunto estreito, leve e com melhor distribuição de carga na roda dianteira, um fator crítico numa moto de elevado binário, no qual a frente tende a aliviar.

Além disso, os V4 costumam obrigar a corpos maiores e mais pesados para gerir o calor que chega ao assento e assim aumentar e o conforto dos ocupantes, o que iria contra o objetivo de compactidade. No V3R, o motor e o compressor elétrico formam um “casal” inseparável: o



E-Compressor é alimentado por um sistema elétrico de alta tensão com uma bateria dedicada, alojada na discreta saliência sob o assento.

Kusuda admite o paradoxo: um sistema semi-híbrido acrescenta peso, mas a resposta é engenharia pura: compensar esse acréscimo com redução de massa em todo o resto, incluindo a própria arquitetura V3 e o quadro que usa o motor como elemento estruturante.

A ciclística segue a mesma lógica de compromisso entre originalidade, funcionalidade e peso. A adoção do sistema Unit Pro-Link atrás, o mesmo que desenvolvido para a RC211V da Repsol Honda deu a Valentino Rossi a vantagem suficiente para conquistar o título de campeão de MotoGP em 2002, não é apenas uma assinatura técnica: liberta espaço para o conjunto de bateria e evita sobrecarregar o motor com esforços de suspensão, já que o quadro se fixa às cabeças dos cilindros e não tem pivô de braço oscilante tradicional.

Visualmente, isso limpa a zona atrás do cilindro traseiro, reforça a sensação de leveza e deixa mais expostos o monobraço e a linha de escape. Quanto ao posicionamento, Kusuda assume claramente o V3R como uma streetfighter: uma naked potente, mas menos intimidante que uma supersport carenada, mais fácil de montar e de dominar, para um leque alargado de utilizadores. E deixa escapar,

com cuidado, que “começar” com uma naked não fecha a porta a outras derivações.

É neste ponto que a conversa ganhou um tom quase de teaser. Kusuda confirma que existem desenvolvimentos planeados a partir desta base e admite que já guiou uma versão sem compressor, um V3 atmosférico que, segundo ele, é divertido por direito próprio, graças ao pulsar muito particular desta arquitetura. Reconhece que a versão sobrealimentada deverá posicionar-se num patamar de preço mais elevado, mas não descarta a ideia de um modelo mais acessível que permita a mais pessoas experimentar o pacote V3 leve, estreito e trabalhado ao detalhe.

Ao mesmo tempo, sublinha que projetos deste tipo servem também para formar novas lideranças e engenheiros dentro da Honda, porque obrigam a resolver problemas inéditos, a descobrir soluções e a abrir novos caminhos tecnológicos.

No final, Kusuda reforça duas mensagens: por um lado, a intenção da Honda de continuar a lançar conceitos desafiantes e a evoluir o V3R com uma versão mais desenvolvida, prometida para próximos salões, como o EICMA; por outro, a ambição clara de que as grandes cilindradas da Honda voltem a ser vistas como referência em inovação, caráter e prazer de condução, muito para lá do que os clientes estavam habituados a pedir. //

Filha DA GUERRA

Para maio, trazemos até si, pela primeira vez nestas crónicas, uma moto com side-car. Só não é verdadeiramente inesperada porque, na edição de março, tinha ficado a promessa que, um dia, iríamos apresentar uma verdadeira moto de combate, com carro lateral e tudo, daquelas que povoam o nosso imaginário da II Guerra Mundial. A promessa será agora cumprida com a Zündapp KS 750.

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





Esta Zündapp KS (abreviatura de Kardan Sport) é uma irmã mais espigada da KS 600 (acima ainda chegou a existir a KS 850, mas essa é uma verdadeira raridade) e a sua utilização massiva e quase exclusivamente dedicada à guerra mostra a importância que as motos desempenharam durante o conflito. Aliás, a KS 750 foi produzida apenas para a guerra e não serão muitas as que terão sobrevivido sem passar pelos campos de batalha. No pós-guerra ainda existiu uma pequena produção, mas foi muito residual.

Para os mais atentos e que gostam de motos clássicas é possível que já tenham tido oportunidade de encontrar um exemplar praticamente igual num museu e em Portugal. Refiro-me especificamente à que se encontra no Museu do Caramulo, sendo um dos grandes atrativos do mesmo, com a respetiva metralhadora e tudo! Curiosamente, ou não, esta também tem a sua machine gun (devidamente desativada, como é óbvio), mas não chegou a ser aplicada para a sessão de fotos, embora o suporte esteja lá.

Poderão ter sido usados mais modelos de metralhadora durante o conflito pelos alemães, mas a mais comum era a MG34 ou mesmo a MG42. Agora imagine-se a cena de piloto, passageiro, o carro lateral com outro soldado, a metralhadora, respetiva munição e, muitas vezes, ainda um atrelado cheio de carga! Não admira que ficasse conhecida por Kriegs Elephant, ou seja, Elefante de Guerra!

ALGUMA CONTEXTUALIZAÇÃO

A história da marca Zündapp já foi sumariamente

apresentada na edição de março pelo que é simples ir a esse número recolher mais informação sobre o seu início, apogeu e declínio e perceber porque é uma das marcas que não chegou aos nossos dias. Talvez, um dia destes, o nome volte a ser usado por uma qualquer marca oriental como estratégia para seduzir os potenciais clientes, em particular os europeus, como tem acontecido em diversos casos.

Numa primeira fase do conflito o avanço das tropas alemãs foi rápido e inesperado. A Guerra Relâmpago (Blitzkrieg) combinava uma estratégia militar de ataque rápido e coordenado, usando blindados (Panzer), aviação (Luftwaffe) e infantaria, incluindo muitas motos. Baseada na velocidade e na surpresa mostrou ser uma tática de guerra quase infalível.

No início a KS 600 até ia dando conta do recado, mas o OKH (Oberkommando des Heeres), isto é, o Alto Comando do Exército necessitava de veículos mais robustos e com maior capacidade de carga. Foi então exigido à Zündapp e à BMW o lançamento de motos mais potentes, com superior capacidade de carga e que, idealmente, que pudessem partilhar peças entre si. Surge a KS 750, em oposição à BMW R75.

Este modelo em concreto foi produzido em 1943 (a produção decorreu de 1940 a 1944) numa altura em que Alemanha começou a sofrer sérios reveses e a guerra a mudar de rumo rapidamente. O exército alemão capitulou em Estalinegrado (fevereiro), foi o fim da campanha no Norte da África (maio) e a invasão aliada da Itália, com a deposição de Mussolini (julho-setembro). Mesmo o seu Aliado no Extremo Oriente, entenda-se Japão, começou a sofrer as primeiras derrotas nessa altura. O cerco às tropas do Eixo começava a apertar. >>>



ESTÉTICA EXTASIANTE, NUMA MÁQUINA DE GUERRA

Vou escrever o óbvio: esta é uma daquelas motos que, por onde passa, chama a atenção e não é pouco. Quem quiser ter uma ou mais motos clássicas e passar despercebido nunca vai querer ter uma moto destas! Não combina com anonimato e o seu porte gigante também não ajuda.

Miúdos e graúdos são facilmente atraídos por uma moto que é verdadeiramente impactante e o facto deste exemplar estar num estado de conservação acima da média reforça esse facto. A própria cor facilmente nos transporta para a Frente Russa ou o Norte de África, talvez até servindo no Afrika Korps como escolta do General Rommel, também conhecido por Raposa do Deserto.

Talvez até possam ser um pouco mais criativos e pensar no icónico filme de 1942 Casablanca, dirigido pelo genial Michael Curtiz e conceber a fuga de Humphrey Bogart (Rick) e Ingrid Bergman (Ilsa), aos comandos de uma igual. Idealmente com a música de fundo *As Time Goes By*, de Herman Hupfeld, interpretada por Dooley Wilson (Sam) e

que deve guardar um lugar especial no coração de muitos de nós. Um clássico de amor em tempo de guerra, de todos os tempos.

Qualquer que seja a perspetiva, a moto é imponente, mas percebe-se que há proporções equilibradas nas suas formas. O facto de ter uma série de “acessórios”, como os estojos das máscaras de gás, o pneu suplente, as malas laterais ou a cobertura do lugar do passageiro no side-car só lhe reforçam o encanto. Até tem o encaixe para o atrelado! Foi melhor fazer as fotos sem a metralhadora, não apenas por questões legais, mas antes pelo risco de alguém a querer adquirir e não está nos planos do seu proprietário vender, mas como diz o povo... tudo tem um preço!

Nota de destaque para a transmissão final por veio. Não apenas para a roda traseira, mas um sistema muito mais completo em que parte da força do motor é também transmitida por veio até à roda do carro lateral. Um sistema robusto, perfeito para caminhos esburacados, pedras, lama, areia ou qualquer outro obstáculo, bem como uma elevada altura ao solo. >>>



SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Há já algum tempo, anos, que não conduzia uma moto com side-car e do que me recordo tinha sido uma moto atual. Para quem nunca fez a experiência deixem que vos diga o óbvio: é um teste completamente diferente! Não melhor ou pior, apenas distinto! Há quem goste e quem odeie a ponto de nunca mais querer repetir!

Logo para colocar o boxer de dois cilindros e 751 cc requer alguma atenção, sendo que o facto de o pedal de arranque estar do lado esquerdo exige algum cuidado, mas encontrando o ponto morto superior até arranca para a vida com relativa facilidade. Tal como na KS 600 as manetes são invertidas, passando os respetivos cabos por dentro do guiador, mas não complica a condução.

O motor tem um trabalhar típico de um boxer, com alguma vibração que não chega a complicar e o som dos escapes é cheio, mas nada incomodativo. A diversão chega quando engrenamos a 1.^a velocidade e sentimos e ouvimos o clonk que nos dá indicação de que está tudo pronto para

arrancarmos, mas com muita atenção e já vão perceber porquê.

Só a moto e a respetiva parafernália pesam mais de 400 kg em ordem de marcha! Com três pessoas, equipamentos, armas... não seria difícil duplicar esse peso e se adicionarmos o atrelado é melhor nem pensar nisso!

Do que me lembrava uma moto com side-car exige sempre uma condução muito física, em especial quando queremos curvar, seja para a direita ou para a esquerda. Nada tem a ver com uma moto de duas rodas e direi até que se conduz muito com os ombros, ou seja, usamos bastante força, mas o resultado acaba por ser compensador e logo nos habituamos, sobretudo se formos muito atentos. Apesar da volumetria, o facto da KS 750 ter tração à roda lateral ajuda a manter a moto mais colada no chão quando viramos para o lado esquerdo e gera mais tração.

Ao conduzir cerca de meia tonelada, numa moto com mais de 80 anos, dimensões que quase se assemelham a um utilitário, travões anémicos... dei por mim a dizer que foi um momento



verdadeiramente único e marcante. Mesmo tendo conduzido sempre muito devagar (os 26 cv do motor estão lá) e com máxima cautela não há como negar que foi algo verdadeiramente peculiar e é bom saber que uma máquina de guerra nos pode fazer sentir tão bem em tempos de paz!

NOTAS FINAIS

Ao guiador desta Zündapp KS 750 tive uma oportunidade rara de poder fazer um recuo no tempo para uma época marcada por uma tragédia humana sem precedentes (os momentos que atravessamos têm demasiadas semelhanças). Porém, numa perspetiva atual, foi algo mágico e toda a moto é quase uma obra de arte, tal o cuidado que existiu em todo o projeto e como nada foi deixado ao acaso na sua construção.

Para variar, depois de estacionar, não senti aquela vontade habitual de trazer esta moto para casa, como tantas vezes me acontece com outras motos. É demasiado corpulenta, exigente do ponto de vista físico, ocupa muito espaço, mas tenho a certeza de

que se me saísse uma quantia avultada teria que ter uma, nem que fosse apenas para pequenos passeios ao fim de semana ou para fazer dela um centro de uma mens garage!

Ao escrever esta crónica dou por mim a sorrir cada vez que me lembro daquela moto. Isso diz praticamente tudo sobre a forma como me marcou e espero também conseguir transmitir-vos essa sensação! //





Emoções EM CATADUPA

Le Mans confirmou liderança da Aprilia e problemas na Ducati! Jorge Martin está de volta e Marc Marquez está fora!

O fim de semana no circuito Bugatti de Le Mans começou com sinais claros de que a Ducati Lenovo Team estava finalmente a reencontrar a afinação ideal para a sua Ducati Desmosedici GP26. Nos treinos livres, Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team) mostrou ritmo consistente graças a uma moto mais estável na travagem, precisamente o ponto fraco que o tinha penalizado no arranque da temporada.

Mas o grande protagonista da manhã de sábado foi Marc Márquez (Ducati Lenovo Team) que, vindo de uma sexta-feira discreta, explodiu na Q1, assinando o novo recorde absoluto de Le Mans e garantindo a passagem para a Q2 com autoridade.

A sessão decisiva de qualificação trouxe um duelo direto entre os dois pilotos oficiais da Ducati. Marco Bezzecchi (Aprilia Racing) abriu a tabela com uma volta muito forte, mas rapidamente foi superado por Fabio Di Giannantonio (Pertamina Enduro VR46 Racing Team) e por um primeiro ataque de Jorge Martín (Aprilia Racing). Quando tudo parecia encaminhado para uma pole

provisória de Marc Márquez, o espanhol lançou uma volta agressiva e assumiu o topo da tabela.

Porém, no último minuto, Francesco Bagnaia respondeu com uma volta perfeita, tirando tempo em todos os setores e garantindo a pole position, a sua primeira da temporada, por margens mínimas sobre o seu companheiro de equipa. Pedro Acosta (Red Bull KTM Factory Racing) assegurou um sólido quinto lugar, apesar de uma excursão à gravilha, enquanto Fabio Quartararo (Monster Energy Yamaha MotoGP) deu ao público francês a melhor qualificação do ano.

A Sprint Race confirmou o equilíbrio do pelotão, mas também trouxe o primeiro grande drama do fim de semana. Jorge Martín (Aprilia Racing) arrancou de forma fulminante e, em apenas quatro curvas, saltou de oitavo para primeiro, controlando a corrida com autoridade até à bandeira de xadrez. Francesco Bagnaia terminou em segundo e Marco Bezzecchi fechou o pódio, reforçando a força da Aprilia em ritmo curto.

Mas o maior drama aconteceu na penúltima volta: Marc Márquez, que vinha a recuperar





posições e parecia capaz de lutar pelo top-5, sofreu uma queda violentíssima na Curva 11. O impacto deixou-o com uma fratura no quinto metatarso do pé direito, sendo declarado inapto para a corrida de domingo. Horas depois, o oito vezes campeão mundial viajou para Madrid, onde foi submetido a uma cirurgia para estabilizar a lesão, e já se sabe que, pelo menos, vai também falhar o GP seguinte, na Catalunha.

Sem Marc Márquez na grelha, o GP de domingo abriu espaço para uma corrida tática e de enorme intensidade. Marco Bezzecchi arrancou melhor e liderou a primeira metade da prova com a serenidade habitual, enquanto Francesco Bagnaia tentava manter o contacto e Pedro Acosta se afirmava como o mais agressivo perseguidor. Contudo, a corrida mudou de rumo quando Bagnaia caiu sozinho na volta 16, desperdiçando uma oportunidade clara de lutar pela vitória.

Entretanto, Jorge Martín tinha iniciado uma recuperação cirúrgica: passou Acosta, reduziu mais de um segundo e meio para Bezzecchi e, a três voltas do fim, executou a ultrapassagem decisiva na travagem para a Curva 8, liderando a corrida

com autoridade até à bandeirada de xadrez.

O espanhol conquistou assim a sua primeira vitória em Grandes Prémios desde 2024, num fim de semana que o devolveu ao estatuto de candidato natural ao título.

O desfecho da corrida trouxe ainda um momento histórico para a casa de Noale: Ai Ogura (Trackhouse Racing Aprilia) assinou a melhor corrida da sua carreira, ultrapassou Pedro Acosta nas voltas finais e garantiu o terceiro lugar, completando um pódio 100% Aprilia com Jorge Martín, Marco Bezzecchi e Ai Ogura, um feito inédito para a marca italiana no MotoGP moderno.

Fabio Quartararo fechou o fim de semana com um sólido sexto lugar, alimentando a esperança dos adeptos franceses.

No balanço final, Le Mans deixou uma narrativa clara: a Ducati recuperou velocidade pura, mas perdeu pontos cruciais com a queda de Marc Márquez e o erro de Bagnaia; a Aprilia viveu o seu melhor domingo da história; e Jorge Martín saiu de França como o piloto mais forte do momento, reduzindo a liderança de Marco Bezzecchi para apenas um ponto. //

CAISMOTOR

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

MAXX

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

3.499€
ANTES ~~3.899€~~

DESCONTO -400€





Emoções FORTES

Um fim de semana atribulado que para muitos será inesquecível, com vitória da Ducati menos provável!

O Grande Prémio da Catalunha de 2026 ficará marcado como um dos fins de semana mais intensos da temporada, começando logo no sábado de manhã com a primeira pole position do ano para Pedro Acosta (Red Bull KTM Factory Racing), que brilhou em Barcelona com um ritmo fortíssimo e um controlo absoluto na qualificação.

O jovem espanhol voltou a mostrar porque é considerado o novo tubarão do campeonato, impondo-se num Q2 caótico em que Marco

Bezzecchi caiu e Franco Morbidelli surpreendeu. Acosta arrancou assim na frente para a Sprint, com Álex Márquez e Morbidelli ao seu lado.

A corrida Sprint de sábado transformou-se num duelo eletrizante entre Álex Márquez (BK8 Gresini Racing MotoGP) e o próprio Acosta, decidido por apenas 0,041 segundos, o final mais renhido de sempre numa corrida Sprint. Márquez, a correr em casa, defendeu-se com unhas e dentes nas últimas curvas, resistindo ao ataque final do piloto da KTM.

Fabio Di Giannantonio (Pertamina Enduro VR46 Racing Team) completou o pódio, muito perto

dos dois espanhóis, enquanto Jorge Martin voltou a ter um sábado para esquecer, caindo cedo e acumulando o quarto acidente do fim de semana.

No domingo, na corrida principal com duas bandeiras vermelhas consecutivas e as respetivas interrupções da corrida, o guião mudou e trouxe um protagonista diferente: Fabio Di Giannantonio (Pertamina Enduro VR46 Racing Team) regressou às vitórias, aproveitando a consistência e o desgaste dos rivais para conquistar um triunfo sólido e emocional que muito agradou ao seu mentor Valentino Rossi.

O GP ficou marcado por drama e incidentes o maior deles envolvendo Álex Márquez que não conseguiu evitar a traseira da moto de Pedro Acosta, quando esta sofreu uma perda de potência em plena reta a alta velocidade, atirando o piloto de Cervera na direção do muro traseiro das boxes, resultando numa arrepiante saída de pista.

O piloto da Gresini foi imediatamente transportado para o Hospital General de Catalunya. Os exames revelaram uma fratura da clavícula direita e uma pequena fratura na vértebra C7. A cirurgia decorreu na noite de domingo, com estabilização da clavícula através de uma placa >>





metálica, e Álex encontra-se agora em recuperação, com o regresso às pistas ainda por definir.

Jorge Martim também foi vítima de queda, causada por um toque em Raul Fernandez, acabando por desistir sem pontuar, hipotecando uma eventual subida ao primeiro lugar da classificação geral.

Também o seu colega de equipa da Aprilia Racing, Marco Bezzecchi não esteve na melhor forma, tendo ainda assim tido sorte com a penalização de Joan Mir (Honda HRC Castrol - que tinha cruzado a linha de meta em 2º lugar), devido à pressão do pneu dianteiro, conseguindo assim amearhar os 13 pontos do 4º lugar, mantendo a liderança do campeonato e dilatando a vantagem em 15 pontos para Jorge Martin que ocupa o 2º lugar, agora com Giannantonio a apenas 25 pontos.

Pela mesma razão, Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo) também acabou por registar um 3º lugar, ele que tinha igualmente sido alvo de investigação da pressão dos pneus, mas sem consequência.

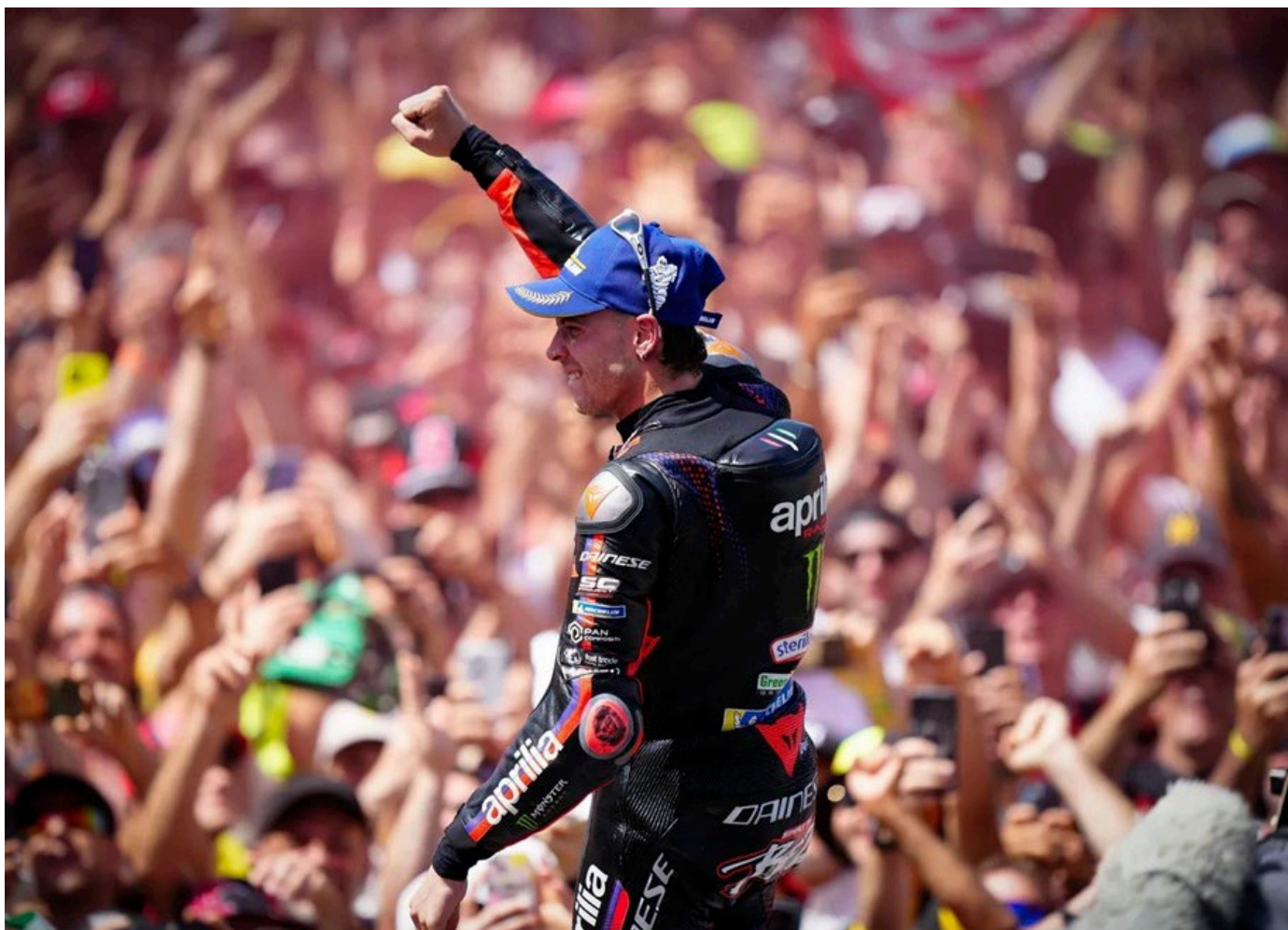
Fora da pista, o paddock também recebeu a confirmação de que Davide Brivio deixará a Trackhouse no final de 2026, encerrando um ciclo

curto mas extremamente bem-sucedido, no qual ajudou a transformar a estrutura americana numa equipa vencedora e atualmente candidata ao título por equipas.

A saída abre um vazio importante na liderança técnica e humana da Trackhouse, mas também levanta a grande questão: para onde irá Brivio em 2027? Com a sua experiência na Yamaha em WSBK e MotoGP, nomeadamente com Valentino Rossi, títulos na Suzuki, um papel decisivo na formação da Trackhouse e reputação de gestor de talento, o italiano torna-se imediatamente um dos nomes mais cobiçados do paddock.

As hipóteses mais faladas passam por um regresso a uma equipa de fábrica, possivelmente num projeto em reconstrução, um papel estratégico numa marca que prepare entrada ou reentrada no MotoGP em 2027 ou uma posição híbrida entre gestão desportiva e desenvolvimento técnico, algo que Brivio já desempenhou com sucesso no passado. O futuro o dirá.

O próprio deixou claro que encara esta saída como o início de uma nova oportunidade, e o mercado de equipas certamente não o deixará sem propostas. //



Domínio TOTAL DA APRILIA

A Aprilia viveu um fim de semana perfeito em Mugello, quebrando o recorde absoluto de velocidade com Jorge Martín, vencendo o Sprint com Raul Fernández e selando uma dobradinha na corrida principal, enquanto a Ducati saiu do seu GP caseiro a revelar fragilidades preocupantes.

DESPORTO *MOTOGP MUGELLO*

O fim de semana em Mugello começou com a Aprilia a anunciar-se como a referência absoluta. Logo nas sessões de sexta a RS-GP estava num nível aerodinâmico e mecânico acima da concorrência, preparando o terreno para o que viria a ser um dos momentos históricos do GP.

A consistência de Marco Bezzecchi (Aprilia Racing) e o ritmo forte de Raul Fernández (Trackhouse MotoGP Team) deixavam claro que a marca de Noale tinha chegado ao seu Grande Prémio caseiro com armas para dominar em todas as frentes.

A qualificação terminou com Marco Bezzecchi a garantir a pole position para a Aprilia, confirmando o domínio técnico que a marca já tinha mostrado desde sexta-feira. A surpresa positiva veio de Raul Fernández, que colocou a Aprilia da Trackhouse na segunda posição. Ao seu lado, a fechar a primeira linha da grelha de partida ficou Jorge Martín, também em Aprilia.

A segunda linha foi totalmente Ducati, com Marc Márquez (Ducati Lenovo Team), Fermin Aldeguer (Gresini Ducati) e Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team). Os italianos não podiam estar mais satisfeitos com as suas máquinas a dominarem as expectativas.

A manhã de sábado entrou diretamente para a história: Jorge Martín atingiu 368,6 km/h, estabelecendo o novo recorde absoluto de velocidade em MotoGP e tornando-se o primeiro piloto a ultrapassar a barreira dos 368 km/h em Mugello. A Aprilia celebrava não apenas um número, mas a confirmação de que tinha a moto mais eficiente do paddock em aceleração, estabilidade e aerodinâmica pura.

Horas depois, no Sprint, a festa continuou. Raul Fernández arrancou com autoridade, ultrapassou Marc Márquez (Ducati Lenovo Team) logo após o holeshot do campeão em recuperação física, e nunca mais largou o comando. O espanhol da Trackhouse controlou a corrida com maturidade, resistiu ao ataque final de Martín e ofereceu à Aprilia uma vitória sólida, seguida por um P2 de Jorge Martín, selando mais uma dobradinha técnica e emocional para a marca italiana.

Fabio Di Giannantonio completou o pódio, enquanto Marco Bezzecchi, apesar da pole, teve um Sprint mais discreto, ainda assim amealhando 6 pontos do 4º lugar.

No domingo, Mugello viveu um daqueles dias que ficam gravados na memória coletiva do motociclismo italiano. Marco Bezzecchi venceu o Grande Prémio de Itália com uma corrida perfeita:



arrancou bem, recuperou o comando cedo e, quando atacou, abriu a diferença com autoridade. Atrás dele, Jorge Martín consolidou o domínio da Aprilia com um segundo lugar que reforça a sua candidatura ao título e confirma a RS-GP como a moto mais completa do momento.

A luta pelo último lugar do pódio foi um drama até à meta: Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team) segurou Ai Ogura (Trackhouse Aprilia) por apenas 0,034s, garantindo um pódio precioso para a Ducati num fim de semana em que a marca de Bolonha esteve sempre um passo atrás da Aprilia. Marc Márquez, ainda limitado fisicamente após a cirurgia ao ombro direito, conseguiu um honroso sétimo lugar, mas longe de poder lutar com os da frente.

A KTM teve um fim de semana competitivo, mas sem conseguir transformar o bom ritmo em resultados de destaque. Pedro Acosta foi o melhor representante da marca austríaca, terminando em 6.º lugar depois de várias batalhas intensas com Marc Márquez, Ai Ogura e Di Giannantonio. Acosta mostrou agressividade e velocidade, mas perdeu tempo nos confrontos diretos e acabou por não conseguir lutar pelo top 5 na fase final. Brad Binder terminou em 11.º, num dia em que a RC16 não teve argumentos para acompanhar o ritmo das Aprilia e das Ducati da frente.

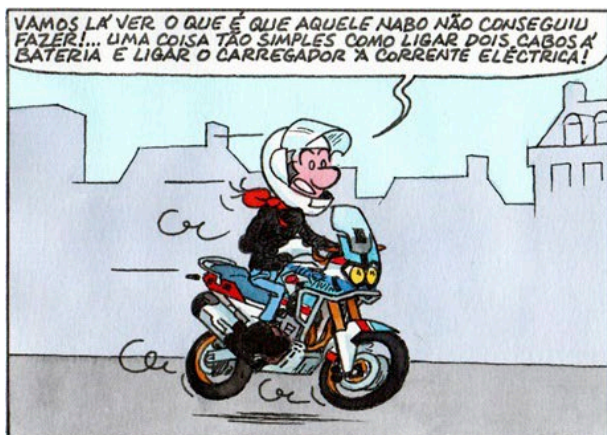
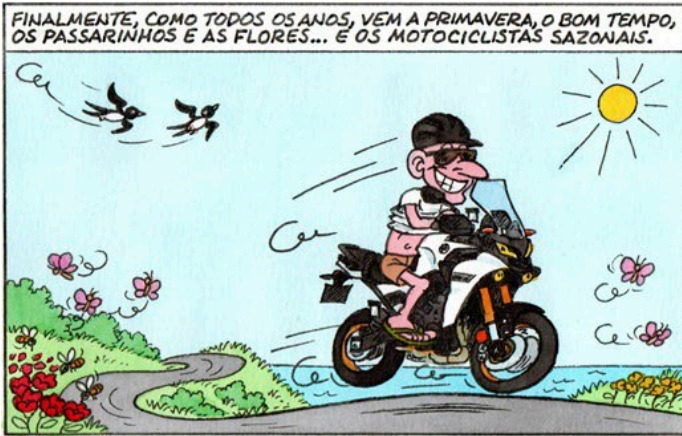
A Honda voltou a ter um fim de semana difícil em Mugello. Joan Mir terminou em 12.º, seguido pelo colega de equipa Luca Marini em 13.º, ambos incapazes de acompanhar o ritmo das Aprilia, Ducati e KTM. A melhor Honda em pista acabou por ser a satélite da LCR, com Diogo Moreira a fechar o top 10, somando o seu segundo resultado consecutivo dentro dos dez primeiros, um sinal de evolução do rookie, mas também um reflexo de que a RC213V ainda depende demasiado de momentos individuais para aparecer na classificação.

A Yamaha saiu de Mugello com um resultado modesto, limitada a um único ponto graças ao 15.º lugar de Miller. A moto continua a mostrar falta de aceleração, tração e velocidade de ponta, precisamente os três fatores mais críticos num circuito como Mugello.

No final, a Aprilia dominou a classificação geral e Marco Bezzecchi a liderar com uma vantagem de 17 pontos para o seu colega de equipa Jorge Martín, que por sua vez leva uma vantagem de 39 pontos sobre a primeira Ducati, a de Fabio Di Giannantonio.

O Grande Prémio de Itália de MotoGP em Mugello registou um recorde histórico de assistência presencial, com um total de 178.723 espectadores ao longo do fim de semana. //





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Mudanças manuais ou caixa automática?

Há umas semanas, num encontro de motos e carros antigos entrei numa conversa com um grupo de motociclistas mais jovens sobre mudanças manuais e automáticas. Quase todos me disseram que preferiam as automáticas, tanto nos carros, como nas motos. Menos stress no trânsito, maior conforto, condução mais fluida, consumos eficientes e uma experiência mais relaxada. Diziam eles que, assim, conseguiam aproveitar melhor tudo à volta - a estrada, a paisagem, a viagem, tudo.

Eu, que sou velha, fiquei “chocada”. Para mim o prazer está precisamente (também) nisso, em controlar e dominar a máquina, sentir a mudança certa no momento certo. É uma comunicação entre ambas as partes.

Mas ao final de algum tempo, percebi que a discussão não era necessariamente sobre caixas de velocidades, mas mais sobre diferença entre gerações. A nova geração já cresceu num mundo diferente, mais imediato e simples, e para eles as transmissões automáticas não são vistas como uma perda de experiência, mas como uma evolução natural. Para quê complicar? O prazer não está em trocar mudanças, está em viver melhor a viagem, tornar tudo mais simples.

E, se pensarmos bem, honestamente, há algum fundamento nisso. Quem passa horas no trânsito urbano percebe rapidamente as vantagens de uma condução mais fluida e menos cansativa. Nas scooters e nas motos automáticas existe uma praticidade inegável. Aliás, não são apenas

os jovens, muitos condutores já se renderam ao automático. No mundo automóvel, o crescimento das caixas automáticas já deixou de ser tendência para passar a ser quase inevitabilidade.

Para além disso, como é que eles sentem falta de alguma coisa que nunca tiveram, ou tiveram durante pouco tempo? Nos mais novos não existe nostalgia mecânica, nem apego emocional à embraiagem porque nunca associaram isso ao prazer de condução.

Para muitos puristas, conduzir envolve participação ativa. Envolve errar uma redução, acertar uma curva na mudança certa, ouvir o motor, controlar a máquina. Existe quase uma componente emocional e até romântica nessa imperfeição mecânica.

Na conversa com eles, percebi que é difícil explicar esta relação e gosto pela caixa manual a quem nunca viveu aquela ligação quase instintiva entre motor, punho e mudança certa no momento certo. A experiência que tiveram foi nas aulas de condução, e odiaram.

Por outro lado, também começo a perceber que tem algo a ver com a idade. Quem conduz há muito com caixas manuais, rende-se à simplicidade das automáticas por ser “menos cansativo”.

No fundo, estamos apenas perante duas formas diferentes de entender a condução. Não há certo ou errado, o prazer das duas rodas é sentido por todos de forma diferente.

São fãs das automáticas ou manuais?

Boas curvas //



EDIÇÃO LIMITADA

NOVA TRANSALP SP. UMA SIGLA QUE MUDA TUDO.

TRANSALP SP

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

PROMOÇÃO EXCLUSIVA | **9.850€**
COM A OFERTA DO HONDA PLUS

Descubra-a no seu Concessionário Honda

HONDA PLUS



EXTENSÃO DE GARANTIA
3 + 3 ANOS



HONDA MAPIT
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO
GPRS



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

Campanha válida para unidades matriculadas até final de setembro, limitada ao stock existente. Valor da Documentação não incluído.