

MOTO MORINI ALLTRHIKE



TESTE

KAWASAKI Z650



- » **TESTE**
LIVEWIRE ONE vs S2 ALPINISTA
ROYAL ENFIELD BULLET 650
- » **NOSTALGIA**
YAMAHA RZ 50 LC
- » **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

Vai estorvar prá estrada

Há quem nasça com muita vocação. Para a medicina, para as artes, para a música. E há quem nasça com um dom especial, raro e inconfundível: o de ser um obstáculo ambulante com volante nas mãos. A esses, a estrada chama. E nós, os que temos pressa e objetivos, coitados, pagamos a conta.

Começa logo nas filas. O semáforo abre, o trânsito flui mas ele não se mexe. Está ao telefone, ou no facebook. Claro. O mundo inteiro pode esperar enquanto ele resolve o assunto urgentíssimo que, provavelmente é decidir onde jantar, ou cuscar o último post da vizinha. E se lhe buzinas? Ele olha para trás com um ar insolente, e se fôr educado nem sequer te faz um dedo!

Na autoestrada, encontramos o Estorva no seu habitat natural: na faixa do meio. Ou na da esquerda. A 90 km/h. Sem ninguém à frente. Sem ir ultrapassar ninguém. Simplesmente ali, sereno, alheio ao mundo, como se a faixa de ultrapassagem fosse um direito seu!. Ultrapassá-lo pela direita é uma heresia, buzina e faz máximos, mas é a única opção.

Depois há o travador compulsivo. Trava ao entrar numa rotunda. Trava ao sair dela. Trava depois de te ultrapassar. Trava porque achou

que ia chover. Trava porque sim e por nada. É previdente! Faz com que o carro atrás trave e o seguinte também. E produz quilómetros de frustração a que é completamente alheio, pois não percebe porque há tantas filas.

Nas rotundas, então, faz poesia da pura. Mas daquela do tipo que nunca ninguém pediu. Entra a direito, bem encostado à esquerda, ignora as faixas, corta caminho com a confiança de um piloto profissional que nunca leu o Código da Estrada ou, pior, leu e achou que não se lhe aplicava a ele. As setas? Decorativas. As cedências de prioridade? Filosofia. Os sinais de trânsito? Pormenores para os inexperientes!

E quando chega ao destino, remata com classe: estaciona em segunda fila. Mesmo com lugares livres a vinte metros. Porque andar é para quem tem tempo, e ele, claramente, não tem, só faz perder o dos outros.

Dizemos “vai roubar prá estrada” quando alguém é um usurpador. Mas há quem pense que não rouba nada, porque o tempo e a segurança dos outros não lhe interessa. E fá-lo metodicamente. Com dedicação. Dia após dia. Todos os dias. E porque não? Se o faz impunemente! //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 16** *BSA MOTORCYCLES*
- 20** *CFMOTO 250 NK*
- 22** *HONDA CRF*
- 26** *KAWASAKI OFF ROAD*
- 28** *DUCATI DESMO450 EDS*
- 32** *DUCATI DESMO 250 MX*

TESTE

- 38** *MOTO MORINI ALLTRHIKE*
- 46** *KAWASAKI Z650*
- 54** *ROYAL ENFIELD BULLET 650*

CONTRAPONTO

- 62** *LIVEWIRE ONE E S2 ALPINISTA*

REPORTAGEM

- 94** *ROTEIRO SERRA DA ESTRELA*
- 106** *HOG RALLY CASCAIS*

NOSTALGIA

- 106** *YAMAHA RZ 50 LC*

ENTREVISTA

- 114** *BRIAN GILLEN NORTON MOTORCYCLES*

DESPORTO

- 120** *MOTOGP*
- 132** *STARK FUTURE NO REDBULL HERZBERGRODEO*

CRÓNICA

- 3** *ROGÉRIO CARMO: VAI ESTORVAR PRÁ ESTRADA*
- 36** *ADELINA GRAÇA: PORQUE OS AZARES TAMBÉM NOS ACONTECEM A NÓS.*
- 68** *PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVE PAGAR O IUC, NOS VEÍCULOS DA CATEGORIA E, COM MAIS DE 350 CC?*
- 90** *HENRIQUE SARAIVA: ONDE PARAM OS 100 MILHÕES?*
- 134** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 136** *SUSANA ESTEVES: A MOTO OBRIGA-NOS A DESLIGAR DO MUNDO, E TALVEZ SEJA EXATAMENTE ISSO DE QUE PRECISAMOS*



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge

Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Daniela Azevedo
Henrique Saraiva

PARA VER FICHA TÉCNICA **CLIQUE AQUI**



**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW R 1300 R

EQUIPADA DE SÉRIE COM EMOÇÕES FORTES

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

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

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

*A tua vida é uma viagem.



100 Colls estreia-se em França com desafio de navegação para motociclistas nos Alpes

AS INSCRIÇÕES ABREM A 19 DE JUNHO PARA PARTICIPANTES DE EDIÇÕES ANTERIORES E A 22 DE JUNHO PARA NOVOS INSCRITOS.

O DESAFIO motociclístico de navegação e estratégia 100 Colls vai realizar pela primeira vez uma edição em França, entre 11 e 13 de setembro, na região de Auvergne-Rhône-Alpes, após cinco edições organizadas na Catalunha.

Criado em 2022, o 100 Colls distingue-se por não impor percursos, etapas ou controlos obrigatórios, cabendo a cada participante definir a sua própria estratégia para alcançar o maior número possível de pontos associados a passagens de montanha previamente identificadas pela organização. A classificação privilegia a navegação, a capacidade de planeamento e a tomada de decisões, não a velocidade.

A edição francesa vai decorrer numa das regiões mais procuradas da Europa para o turismo em moto, abrangendo estradas de montanha e locais emblemáticos como o Col du Galibier, o Col de l'Iseran e a zona do Mont Blanc. O encontro final dos participantes está marcado para Châteauneuf-sur-Isère, onde terá lugar a cerimónia de encerramento.

As inscrições abrem a 19 de junho para participantes de edições anteriores e a 22 de junho para novos inscritos. Segundo a organização, a cargo da CROM Event, as vagas são limitadas. Desde a sua criação, o evento reuniu mais de 300 motociclistas provenientes de 11 países europeus. //

SUZUKI SMART DEALS!*

V-STRUM 1050



V-STRUM 1050 V-STRUM 1050 V-STRUM 1050 V-STRUM 1050 V-STRUM 1050

A TUA NOVA SUZUKI !

0€ ENTRADA | TAN 2,5% | TAEG 5,3%

- + PVPR 13.799,00€
- + MENSALIDADE 303,00€ x 48 MESES
- + MONT. FINANCIADO 13.799,00€
- + MTIC 15.219,36€



SUZUKI

f @ WWW.SUZUKIMOTO.PT

Crédito Automóvel c/ reserva de propriedade para financiamento de moto. PVP 13.799,00€, entrada 0,00€, 48 mensalidades de 303,00€, montante financiado 13.799,00€. Com. abertura contrato 400,00€ e ISUC à taxa legal em vigor. Extinção de reserva 32,50€. TAN 2,5%, TAEG 5,3%, MTIC 15.219,36€. **Campanha válida até 31/08/2026**, para o modelo Suzuki V-Strom 1050, limitada ao stock e concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação pelo Cetelem, marca BNPP PF, SA, Sucursal Portugal (registo BdP 848), junto do qual se deverá informar. A Moteo Portugal S.A. é intermediário de crédito vinculado e atua sem carácter de exclusividade (registo BdP 6934) e todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade. O PVPR inclui IVA à taxa legal em vigor e ISV, ao qual acresce IUC e Despesas de Legalização e Transporte.

* Negócios Inteligentes Suzuki

cetelem

NOVEMBER 5 - 8, 2026. MILAN RHO-FIERA.

ALWAYS THE FIRST TIME
A NEW DISCOVERY EVERY YEAR.

83.^a Edição da Feira EICMA, em Milão, realiza-se de 5 a 8 de novembro

A ORGANIZAÇÃO DA FEIRA INTERNACIONAL DE MOTOCICLOS E ACESSÓRIOS DE MILÃO (EICMA) INFORMA QUE JÁ COMEÇOU A CONTAGEM DECRESCENTE DA 83.^a EDIÇÃO.

VAI SER já octogésima terceira edição, depois do sucesso que foi a 82.^a, daquela que é a nível global a mais conhecida feira de motociclos e acessórios, sendo que apresenta sempre muitas novidades e tendências para os anos seguintes. Não foram ainda revelados todos os detalhes, mas já são conhecidos alguns, nomeadamente a data, que vai ser de 5 a 8 de novembro, sendo os dias 3 e 4 reservados à imprensa e aos profissionais do setor.

Será subordinada ao lema Always the first time. A new discovery every year, ou seja, Sempre a primeira vez. Todos os anos, uma descoberta. O cartaz da edição de 2026 retrata uma moto ainda escondida sob um pano vermelho. Uma imagem que nos remete para o momento



que antecede toda a grande inovação e apresenta a EICMA como o local onde o mundo das duas rodas se reúne para descobrir produtos, tecnologias e tendências destinadas a moldar o futuro do setor.

A própria campanha institucional de divulgação parte precisamente da ideia de que a EICMA não é apenas uma data no calendário, mas um verdadeiro ponto de viragem para a indústria, o mercado e os entusiastas: um antes e um depois no mundo das duas rodas, tal como afirmou Federico Aliverti, Diretor Geral da EICMA:

É o lugar onde as expectativas, as antevisões e as visões ganham forma e se tornam uma realidade partilhada. O momento em que novos modelos, tecnologias e tendências são revelados ao mundo enquanto toda a comunidade motociclística internacional se reúne em Milão.

Desenvolvida pela agência criativa YES!, a campanha interpreta o papel da EICMA através de um estilo simples e direto, que destaca a capacidade da Exposição para renovar a experiência das empresas, dos profissionais do setor, dos media e, sobretudo, do público em geral, ano após ano.

Recorde os melhores momentos da edição de 2025.//



mytos
MOTORCYCLES

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

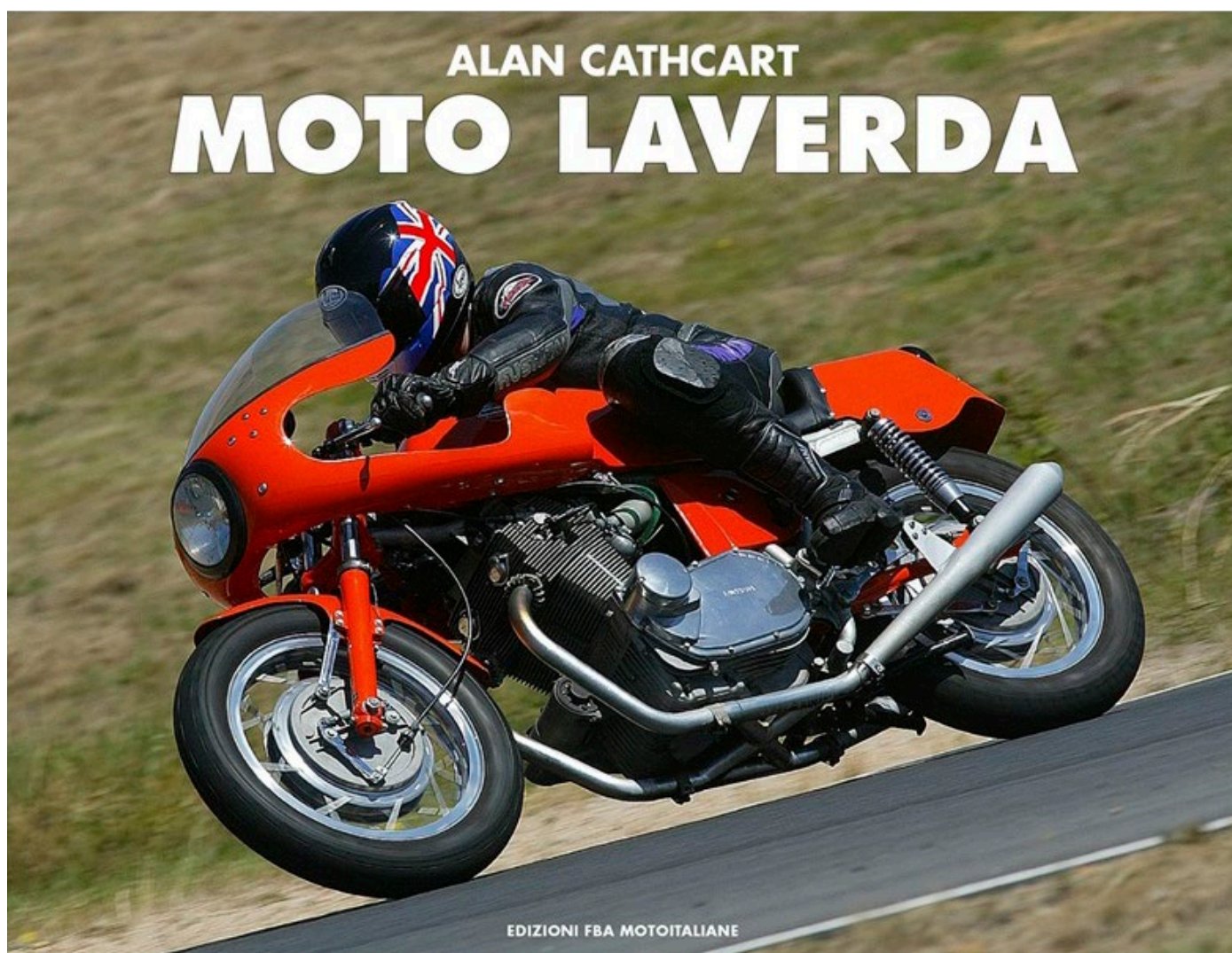
IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

[f](https://www.facebook.com/MytosMotorcycles) MYTOS.Motorcycles [i](https://www.instagram.com/mytosmotorcycles) mytosmotorcycles



Alan Cathcart lança “Moto Laverda”, uma obra histórica sobre uma marca lendária

O JORNALISTA E EX-PILOTO BRITÂNICO ALAN CATHCART ACABA DE LANÇAR O SEU MAIS RECENTE LIVRO, MOTO LAVERDA, UMA OBRA DEDICADA A UMA DAS MARCAS ITALIANAS MAIS EMBLEMÁTICAS DA HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO. PUBLICADO EM PARCERIA COM A EDITORA ITALIANA FBA MOTO ITALIANE, O LIVRO PRESTA HOMENAGEM À LAVERDA, UM NOME QUE JÁ NÃO ESTÁ PRESENTE NO MERCADO, MAS QUE CONTINUA A INSPIRAR MILHARES DE ENTUSIASTAS EM TODO O MUNDO.

NESTE seu novo livro, Cathcart revisita a história da marca de Breganze através daquilo que melhor sabe fazer: testar motos que marcaram épocas. O autor conduz o leitor por alguns dos modelos mais importantes da Laverda, começando pela rara 750 SFC, produzida entre 1971 e 1976 em apenas 549 unidades, passando pela tricilíndrica 3C Endurance de 1975, que deu origem à icônica Jota, e culminando no extraordinário protótipo V6 de 1978, uma das motos de competição mais fascinantes alguma vez construídas. O percurso termina com a RGS TT1 de 1984, a derradeira presença oficial da marca nas pistas.

A obra inclui ainda histórias pessoais do próprio Cathcart, como a vitória no Daytona Battle of the Twins de 1984 aos comandos da Ogier Laverda 600TT2, ou o sucesso da australiana 915 SFC twin, que em 2002 derrotou motos de maior cilindrada da Honda e

Triumph no competitivo Post-Classic Championship. A obra dedica também um capítulo ao Museu Laverda, em Breganze, oferecendo uma visão detalhada das peças e motos que contam a evolução da marca.

Uma lição de história do motociclismo que vale a pena ler.

Moto Laverda é editado num formato de grande qualidade: capa dura, 176 páginas impressas em papel premium e fotografias de página inteira, muitas delas inéditas. A edição é limitada a 1.000 exemplares e está disponível exclusivamente através do site da editora, por 55 euros, mais portes de envio.

Para os apaixonados pela história das duas rodas, esta é uma oportunidade rara de mergulhar no legado de uma marca que ajudou a definir o motociclismo italiano e que continua a viver através das suas máquinas e dos seus fãs. //



1978 LAVERDA 1000 SEI V6 RACER TEST

Il prototipo Laverda V6 da 996 cc, costruito per le gare di Endurance e appreso una sola volta, in modo tanto breve quanto memorabile, alla 24 Ore del Bol d'Or del settembre 1978, è ampiamente riconosciuto come il massimo capitolo delle gare di endurance post-classic. Sebbene i piloti Nico Ceregatti e Carlo Perugini siano stati costretti al ritiro dopo otto ore di gara, a causa della rottura del giunto della trasmissione finale mentre occupavano una dignitosa e onorevole posizione su ottanta partitanti, quella rimase la prima e unica apparizione in una competizione della V6. C'è tuttavia un raro scorcio su una motocicletta quasi del tutto effettiva, risultato, che, in sostanza, non può a meno. Dopo quella singola uscita, la Laverda V6 fu ritirata e sottoposta nell'attesa della fabbrica, come silenziosa testimonianza delle capacità tecniche dell'azienda e, al tempo stesso, della spiccatissima abilità italiana nel coniugare entusiasmo e dedizione al servizio dell'innovazione ingegneristica.

La Laverda non è mai stata un costruttore di motociclette in senso stretto: la sua divisione moto nacque infatti come derivazione dell'attività principale dell'azienda, specializzata in macchine agricole. Nonostante ciò, diede vita a una serie di modelli ad alte prestazioni, tra i quali la 1000 Sei (denominazione ufficiale della V6) rappresentò il vertice assoluto. Furono realizzati due telai e

The prototype V6 Laverda 996cc Endurance racer which made a single brief but memorable appearance in the September 1978 Bol d'Or 24-hour race, is widely acclaimed as the ultimate Italian two-wheeled tour de force of the Post-Classic era. Although riders Nico Ceregatti and Carlo Perugini were forced to retire after eight hours with a broken final drive coupling when lying in a respectable 23rd place out of 80 starters on the V6's first and only racing appearance, it provided a rare glimpse of a near-mythical motorcycle whose fame has far exceeded the sum total of its achievements - which are, basically, zero! For after that solitary outing, when its unique exhaust note divided spectators and was aptly described by one observer as sounding like 'typing silk', the V6 Laverda was retired to the factory lobby as silent testimony to the company's technical skills, as well as the Italian ability to harness enthusiasm and dedication in the cause of engineering innovation.

Laverda was never a stand-alone motorcycle manufacturer, with its bike division very much a spinoff from its core agricultural machinery business. But thanks mainly to the passion of the late Massimo Laverda, who took over management of Moto Laverda in 1964 at the age of 25, the family company produced a stream of high performance models, of which the 1000 Sei - the V6 Laverda's official title - was the most prestigious. Two chassis were made and four engines, but

La Laverda V6 in gara alla 24 Ore del Bol d'Or di Paul Ricard nel 1978, ritratta dopo un'ora di gara e conosciuta dai piloti Nico Ceregatti e Carlo Perugini.

The Laverda V6 competing in the Bol d'Or 24 Hours at Paul Ricard in 1978, meeting after one hour's duration due to transmission problems.

MOTO LAVERDA 77



1983 LAVERDA RGS1000 TT1 RACER TEST

La famiglia di tre cilindri Laverda conobbe un buon successo negli anni Settanta specialmente nei mercati più orientati alle prestazioni, come quelli dell'Europa settentrionale, dell'Australia e gli Stati Uniti, in particolare mondo con il modello sportivo Jota da 90 Cv concepito nel 1975 dagli importatori britannici della Casa, i fratelli Slater, e poi adottato ufficialmente dalla fabbrica. Comunque, Massimo Laverda stava già pianificando i modelli successivi oltre a investire nel prototipo V6 996 cc di Endurance, che fece una sola apparizione, tecnicamente infruttuosa ma commercialmente preziosa, alla 24 Ore del Bol d'Or del 1978 sul circuito del Paul Ricard. In quell'occasione, i piloti Nico Ceregatti e Carlo Perugini si ritirarono dopo otto ore a causa della rottura del giunto della trasmissione finale, quando occupavano un onorevole 23° posto su 80 partitanti.

Parallelamente al progetto della V6, Laverda aveva iniziato a lavorare su due linee di sviluppo per i modelli futuri. La prima prevedeva una famiglia di quattro cilindri a 16 valvole nella versione di 750 cc e 1000 cc, che avrebbe dovuto entrare in produzione a metà anni Ottanta; la seconda riguardava una versione completamente ridisegnata della gamma 3C di 1000 cc, sempre a due valvole per cilindro ma concepita per ampliare il pubblico. Ciò coincide con il

Laverda's family of triples really caught on in the 1970s, especially in performance-focused markets like the northern European countries, Australia and the USA, up to and especially including the high-performance 90hp Jota model conceived by the firm's British importers, Slater Bros. In 1975, and adopted by the factory. But Massimo Laverda was already planning their replacements, while investing in a racing testbed for the firm's future technology via the prototype V6 996cc Endurance racer which made a single technically unsuccessful but commercially beneficial appearance in the 1978 Bol d'Or 24-Hours at Paul Ricard. There, riders Nico Ceregatti and Carlo Perugini were forced to retire after eight hours with a broken final drive coupling, when lying in a respectable 23rd place out of 80 starters.

Concurrent with the V6 project, Laverda had begun working on two strands of future model development. One was a 16-valve four-cylinder family of models both 750cc and 1000cc in capacity, intended to come on stream in the mid-1980s, the other a completely re-engineered version of the existing 3C 1000cc range, still with two valves per cylinder, but aimed at broadening its appeal beyond purely performance-focused customers. However, this coincided with the retirement of chief engineer

Questa Laverda RGS1000 TT1 (classificata 23°) in gara alla 24 Ore del Bol d'Or di Paul Ricard nel 1978, ritratta dopo un'ora di gara e conosciuta dai piloti Nico Ceregatti e Carlo Perugini.

This factory-built RGS1000 TT1 racer was never finished with in the September 1978 Bol d'Or 24 Hours at Paul Ricard.

MOTO LAVERDA 147



Ducati garante permanência no Mundial de MotoGP até 2031

A DUCATI CONFIRMOU A SUA CONTINUIDADE NO MUNDIAL DE MOTOGP ATÉ 2031, NA SEQUÊNCIA DE UM ACORDO INÉDITO E CONJUNTO ASSINADO ENTRE A PROMOTORA DO CAMPEONATO E OS CINCO CONSTRUTORES QUE INTEGRAM A GRELHA.

PELA primeira vez na história da modalidade, a MotoGP Sports Entertainment Group e a Associação de Construtores de Motociclismo Desportivo (MSMA) - que inclui, além da Ducati, a Aprilia, a Honda, a KTM e a Yamaha - selaram um único documento que define o enquadramento regulamentar, desportivo e comercial para o quinquênio entre 2027 e 2031.

Este entendimento a cinco anos visa assegurar a estabilidade a longo prazo do campeonato, promovendo a competitividade e a evolução tecnológica da disciplina rainha do motociclismo de velocidade. Paralelamente, a promotora do Mundial revelou já ter alinhado os termos principais com as 11 equipas do pelotão para o mesmo período, devendo o anúncio oficial ser feito em breve.

De acordo com o comunicado conjunto, o novo quadro regulamentar está a ser trabalhado em articulação com a Federação Internacional de Motociclismo (FIM), tendo como prioridades o reforço da segurança dos pilotos e a sustentabilidade financeira, sem desvirtuar a identidade do campeonato.

Com a extensão deste vínculo, a Ducati vai alcançar a marca de pelo menos 29 temporadas consecutivas na categoria rainha. Até à data, a marca de Borgo Panigale soma um palmarés de 126 vitórias, 121 pole positions e 365 pódios em 430 Grandes Prémios disputados com o modelo Desmosedici GP.

"A competição mantém-se no centro do ADN da Ducati e continua a ser o principal motor de inovação e desenvolvimento tecnológico", afirmou o presidente executivo (CEO) da insígnia italiana, Claudio Domenicali, citado em comunicado, sublinhando o orgulho em manter o "papel de liderança" numa plataforma com forte impacto mediático global.

Também o diretor geral da Ducati Corse, Luigi Dall'Igna, enalteceu a importância do consenso alcançado entre as diferentes marcas: "Este acordo coletivo constitui um marco significativo. Mostra que, apesar da rivalidade feroz em pista, estamos totalmente alinhados na garantia de um futuro próspero para o MotoGP", concluiu. //

Honda Mugen da MotoTrofa entre finalistas do concurso europeu Honda Custom

A MUGEN DESTACA-SE PELA ESTÉTICA AGRESSIVA E INSPIRAÇÃO NO MOTOGP.

A PERSONALIZAÇÃO Honda Mugen, criada pelo concessionário MotoTrofa, está entre as dez motos selecionadas para a fase europeia do concurso Honda Customs, depois de ter alcançado o segundo lugar no desafio ibérico Garage Dreams, realizado no final de maio.

O certame, que reuniu 49 concessionários de Portugal e Espanha, desafiou as equipas a transformar a Honda CB750 Hornet, modelo que em 2026 passa a integrar o sistema E-Clutch, numa plataforma de personalização. A MotoTrofa competiu na categoria Full Edition, onde apresentou a Mugen, uma interpretação profundamente modificada da Hornet.

A distinção no concurso ibérico garantiu também a presença da moto portuguesa no festival Wheels and Waves, em Biarritz, que decorreu entre 10 e 14 de junho, onde partilhou espaço com outras nove personalizações: cinco baseadas na XL750 Transalp e cinco na CB750 Hornet, agora candidatas ao título europeu.

A Mugen destaca-se pela combinação de elementos em fibra de carbono, pintura verde-floresta e um conjunto de alterações estruturais que procuram reforçar o carácter desportivo da Hornet. Entre as modificações encontram-se:

- Asas dianteiras inspiradas no MotoGP;
- Proteção inferior redesenhada;
- Traseira recortada e mais curta;
- Escape personalizado com saída em formato de colmeia;
- Braço oscilante exclusivo;
- Assento individual;
- Suspensão dianteira rebaixada;
- Jante traseira dourada e pinças Brembo na frente.

Segundo o concessionário, o projeto seguiu o princípio "a forma deve seguir a função", procurando equilibrar estética, desempenho e coerência técnica, algo que, afirmam, só foi possível graças à introdução da categoria Full Edition, que permite alterações profundas ao modelo base.

A MotoTrofa, que venceu o concurso ibérico em 2020 com a personalização "Fénix", voltou a apontar ao primeiro lugar, mas ficou a um voto da vitória na edição deste ano. Ainda assim, a equipa mantém a ambição de conquistar o título europeu, agora com a Mugen a representar Portugal na votação pública.

A votação decorre no site oficial do Honda Customs, onde é possível consultar todas as motos concorrentes e apoiar a criação portuguesa. //





Grupo Multimoto é agora representante da TVS Motor Company em Portugal

A GAMA INICIAL DA TVS EM PORTUGAL SERÁ COMPOSTA POR SEIS MODELOS, DISTRIBUÍDOS POR DIFERENTES SEGMENTOS DO MERCADO.

O GRUPO MULTIMOTO passou a representar em Portugal a fabricante indiana TVS Motor Company, terceiro maior produtor mundial de motos, reforçando o seu portefólio de marcas e a presença no mercado ibérico das duas rodas, anunciou hoje a empresa.

Com presença em mais de 80 mercados e mais de um século de atividade, a TVS Motor Company escolheu o Grupo Multimoto para assegurar a sua representação na Península Ibérica, numa operação que a empresa portuguesa considera estratégica para consolidar o seu posicionamento como importador de marcas internacionais do setor.

Segundo a Multimoto, a entrada da TVS no mercado nacional integra a estratégia de expansão internacional do fabricante, que nos últimos anos tem reforçado a sua presença global através do desenvolvimento de novas plataformas e de parcerias industriais, entre as quais se destaca a colaboração com a BMW Motorrad.

Citado em comunicado, o diretor comercial do Grupo Multimoto, Sérgio Gonçalves, considera que a integração da TVS representa "um momento relevante" para a

empresa, sublinhando tratar-se de "um dos maiores fabricantes mundiais de motos", com uma forte capacidade industrial e uma estratégia de desenvolvimento orientada para a inovação tecnológica.

"A entrada em Portugal enquadra-se nesse percurso de crescimento e é acompanhada pela Multimoto com total confiança no potencial deste projeto", afirma o responsável em nota enviada à imprensa, acrescentando que a parceria reforça a estratégia de crescimento da empresa com marcas internacionais de elevado potencial.

A gama inicial da TVS em Portugal será composta por seis modelos, distribuídos por diferentes segmentos do mercado, incluindo as motocicletas RTR 310, RR 310, Ronin 250 e RTX 300, bem como as scooters Jupiter e Ntorq 125.

A marca aposta em modelos equipados com soluções tecnológicas como painéis TFT, modos de condução, sistemas eletrónicos de assistência, suspensões ajustáveis e conectividade, procurando responder a diferentes perfis de utilizadores, desde a mobilidade urbana à condução desportiva e de aventura. //

PHELON & MOORE

MOTORS



TRADIÇÃO BRITÂNICA INTEMPORAL

A Phelon&Moore apresenta a Capetown 7S, uma Sport Tourer que combina acabamentos luxuosos, materiais requintados e uma ciclística excepcional. Vem equipada com um ecrã TFT de 7" com função mirroring, câmara frontal com gravação, GPS, pára-brisas ajustável, sistema de controlo da pressão dos pneus, TCS, ABS, full-LED, punhos aquecidos, USB, USB-C e 12V. Tua, por 7.995€*.

* PVP com IVA incluído, acrescendo custos de legalização e transporte.

APRESENTAÇÃO GAMA BSA MOTORCYCLES



Arma ANTI-TÉDIO

A histórica marca britânica, fundada em 1861 e inicialmente ligada à indústria do armamento, chega até nós com três modelos distintos de motos e renovadas ambições de reviver o seu legado.

A BSA chegou a ser, no início da década de 1950, pouco depois do final da II Guerra Mundial, o maior construtor mundial de motos. A histórica BSA (sigla para Birmingham Small Arms), regressa a Portugal com ambições renovadas, após ter renascido pela mão da Classic Legends, empresa do Grupo Mahindra, e com a distribuição para a Península Ibérica garantida pelo Grupo Onex, sediado em Espanha e representado entre nós pela Desmotron Portugal.

Após um curto período de distribuição nacional por parte de outra empresa, a BSA Motorcycles regressa agora decidida a conquistar o seu lugar no mercado. A atual gama é composta por três modelos: Gold Star 650, Scrambler 650 e Bantam 350, que o público português pôde ver pela primeira vez no mês de abril durante o salão Expomoto, na Exponor, em Matosinhos. Exposta no certame nortenho esteve também a nova trail Thunderbolt 350, a lançar no final do corrente ano, ou seja, um futuro quarto modelo.

Com a apresentação da renascida BSA em dezembro de 2021 no salão Motorcycle Live no NEC - National Exhibition Centre, na cidade natal da marca, Birmingham, a Classic Legends >>

BSA GOLD STAR 650

Tipo de motor:	monocilíndrico, 4T, refrigeração por líquido, DOHC, quatro válvulas
Cilindrada:	652 cc
Binário máximo:	55 Nm às 4.000 rpm
Potência máxima:	45 cv às 6.500 rpm
Taxa de compressão:	11,5:1
Caixa:	manual de 5 velocidades
Travão dianteiro:	disco de 320 mm, pinça Brembo de duplo pistão, ABS
Travão traseiro:	disco de 255 mm, pinça Brembo de pistão simples, ABS
Suspensão dianteira:	forquilha telescópica de 41 mm
Suspensão traseira:	dois amortecedores ajustáveis em 5 posições de pré-carga
Peso em ordem de marcha:	213 kg
Capacidade do depósito:	12 litros
Consumo declarado:	4 lt/100 km
Pneus:	Pirelli Phantom Sportscomp 100/90-18" (fr.) e 150/70-17" (tr.)
Jantes:	liga leve com 36 raios
Distância entre eixos:	1425 mm
Altura do assento:	780 mm
Esquemas de cor:	Insignia Red, Dawn Silver, Midnight Black, Highland Green, Shadow Black e na variante topo de gama Silver Sheen - Legacy Edition
Preço de lançamento:	6.192€, mais impostos





BSA SCRAMBLER 650

Tipo de motor:	monocilíndrico, 4T, refrigeração por líquido, DOHC, 4 válvulas
Cilindrada:	652 cc
Binário máximo:	55 Nm @4.000 rpm
Potência máxima:	45 cv @6.500 rpm
Taxa de compressão:	11,5:1
Caixa:	5 velocidades
Travão dianteiro:	disco de 320 mm, pinça Brembo de duplo pistão, ABS
Travão traseiro:	disco de 255 mm, pinça Brembo de pistão simples, ABS
Suspensão dianteira:	forquilha telescópica de 41 mm
Suspensão traseira:	dois amortecedores ajustáveis em 5 posições de pré-carga
Peso em ordem de marcha:	218 kg
Capacidade do depósito:	12 litros
Consumo declarado:	4 lt/100 km
Pneus:	Pirelli Scorpion Rally 110/80-19" (fr.) e 150/70-17" (tr.)
Jantes:	liga leve com 36 raios
Distância entre eixos:	1463 mm
Altura do assento:	820 mm
Esquemas de cor:	Thunder Grey, Victor Yellow e Raven Black
Preço de lançamento:	6.492€, mais impostos

apresentou-se pela primeira vez em público, recuperando a icónica BSA Gold Star numa versão 650. Foi com esta moto que fez o seu regresso ao mercado inglês no ano seguinte, ampliando progressivamente a sua distribuição internacional.

Em Portugal, a marca encontra-se ainda na primeira etapa da construção da sua rede comercial, tendo já sido nomeado o primeiro

concessionário oficial, a FHI Motos de Leiria, com um showroom exclusivo na Marinha Grande. Está para muito breve o anúncio dos concessionários que representarão a BSA em Lisboa e no Porto, seguindo-se mais alguns pontos considerados estrategicamente importantes, para uma rede que não será muito ampla, mas irá primar pela experiência, qualidade do atendimento e paixão pelas duas rodas.

BSA GOLD STAR 650

A Gold Star 650 é um ícone do motociclismo, venerado na sua época e agora redesenhado, para rumar ao futuro.

Uma bem conseguida reinterpretação e uma evolução adequada da moto mais lendária da marca, carregando consigo o ADN da Gold Star original, com o seu grande monocilíndrico.

BSA SCRAMBLER 650

Como forma de honrar a sua herança, a nossa nova Scrambler 650 deve ter as capacidades da moto que a inspirou, a BSA Catalina, uma scrambler pura e dura que era a versão off-road da Gold Star,

mas agora sem recorrer aos compromissos a que uma moto de competição obriga.

A nova Scrambler 650 é uma máquina com um vincado toque de tradição, desenhada para aqueles que não seguem a multidão. Destina-se a viver novas experiências e a entrar pelo desconhecido, perfeita para aqueles que sentem curiosidade por ver o que os espera após a curva seguinte, para lá da selva urbana.

BSA BANTAM 350

Com 14 versões ao longo de 23 anos de produção, a Bantam é ainda o modelo de moto mais vendido de sempre no Reino Unido, a BSA que todos conhecem e amam. Foi a primeira moto para muitos milhares de motociclistas nas ilhas britânicas e não só, sendo comum referir-se-lhe como o modelo que 'ensinou a Inglaterra a andar de moto', pois era a moto mais utilizada nas escolas de condução, bem como por vários serviços oficiais, como os correios britânicos.

A BSA Bantam original, a D1 125, foi lançada em 1948, causando uma verdadeira revolução na mobilidade, que a partir daí se tornou mais acessível nesse período do pós-guerra, saindo de produção apenas no início dos anos setenta. A nova BSA Bantam 350 também pretende inspirar a nova geração de motociclistas, oferecendo-lhe liberdade e independência. Fiel à original, abre um caminho acessível para quem chega ao apaixonante mundo do motociclismo.

Mais informações sobre a marca e modelos podem ser obtidas no respetivo site. //

BSA BANTAM 350

Tipo de motor:	monocilíndrico, 4T, refrigeração por líquido, DOHC
Cilindrada:	334 cc
Binário máximo:	29,6 Nm @6.000 rpm
Potência máxima:	29 cv @7.750 rpm
Taxa de compressão:	11:1
Caixa:	6 velocidades
Travão dianteiro:	disco de 320 mm, pinça flutuante, ABS
Travão traseiro:	disco de 240 mm, pinça flutuante, ABS
Suspensão dianteira:	forquilha telescópica, curso de 135 mm
Suspensão traseira:	dois amortecedores ajustáveis em 5 posições de pré-carga, curso de 100 mm
Peso em ordem de marcha:	185 kg
Capacidade do depósito:	13 litros
Pneus:	100/90-18" (fr.) e 150/70-17" (tr.)
Distância entre eixos:	1440 mm
Altura do assento:	800 mm
Esquemas de cor:	Avalon Grey, Firecracker Red, Victor Yellow, Oxford Blue e Barrel Black
Preço de lançamento:	3.592€, mais impostos





Design E TECNOLOGIA

A CFMoto Portugal acaba de anunciar o lançamento da sua nova naked 250NK no mercado nacional, reforçando a sua presença num segmento competitivo e dinâmico no nosso país.

Continuando a mostrar um grande dinamismo, a CFMoto apresenta agora a 250NK, uma moto concebida para responder às exigências da mobilidade urbana e aos condutores que procuram uma experiência de condução envolvente. Caracteriza-se pelo equilíbrio entre design contemporâneo, tecnologia e agilidade, com linhas modernas e uma postura desportiva e afirma-se como uma proposta

apetitiva para o dia a dia, sem comprometer o prazer de condução.

Vem equipada com um motor monocilíndrico de 249 cc, com refrigeração por líquido, desenvolvendo uma potência máxima de 26 cv às 10.000 rpm e um binário de 21 Nm, às 7.000 rpm, capaz de garantir uma resposta eficiente e progressiva.

O facto de ter um peso reduzido, cerca de 151 kg em ordem de marcha, contribui para uma condução intuitiva e fácil, especialmente em ambiente urbano.

MAIS DESTAQUES E PREÇO

Ao nível do equipamento, a nova naked da CFMoto integra um conjunto de soluções que potenciam a experiência de condução:

- Embraiagem deslizante CF-SC;
- Sistema de travagem ABS;
- Iluminação Full LED;
- Painel LCD com conectividade via App CFMoto Ride;
- Dois modos de condução (ECO e Sport);
- Depósito de 12,5 litros.

Tem também uma ciclística equilibrada, com destaque para uma suspensão dianteira de curso de 120 mm. Vem equipada com um travão de disco à frente de Ø292mm com pinça de 4 pistões e atrás de Ø220mm com pinça de 1 pistão, reforçando a estabilidade e confiança em diversos contextos de utilização, desde a cidade a trajetos mais descontraídos, fora do ambiente urbano.

Em termos de pneus, à frente vem com a medida 110/70 R17 e atrás 140/60 R17. De referir ainda que a primeira revisão, que marca o final da rodagem, deve ocorrer aos 1.000 km e depois a cada 5.000 km ou um ano, consoante o que ocorrer primeiro. Já verificação da folga das válvulas deve realizar-se aos 40.000 km e



o consumo homologado é de apenas 3 litros por cada 100 km.

Assim, a 250NK caracteriza-se por ser uma proposta competitiva no segmento das 250cc, estando bem equipada, sendo ao mesmo tempo leve, acessível e económica na utilização.

Esta moto já está disponível na rede oficial de concessionários, na cor azul, com um preço de referência de venda ao público (PRVP) de 3.190€, mais despesas e mais informações podem ser obtidas numa concessão da marca. //





Leves, ágeis E POTENTES

Em 2027 a Honda dará um passo importante na revitalização da sua gama CRF, em especial nas 450, que trazem novos atributos e até um novo modelo: a CRF450 HRC-WE.

A primeira Honda CRF (em que o F significa Four, por causa do seu motor de ciclo a quatro tempos) chegou ao mercado em 2000, na linha de continuidade com as CR, equipadas com motorizações a dois tempos.

Se quisermos ir um pouco mais longe, tudo começou em 1974, com a CR250M Elsinore. Daí para a frente a Honda nunca mais parou de evoluir a sua gama de motos de off-road, em particular a de motocross, sendo que para 2027 assistimos a uma revolução, nas CRF450

onde o número de alterações é mais relevante, com a nova a CRF450 HRC-WE, que se junta às populares CRF450R e CRF450RX.

Já nas CRF250 as alterações são essencialmente ao nível da decoração e plásticos, sendo que foram profundamente atualizadas em 2025. Também pela primeira vez chega ao mercado a nova CRF250 HRC-WE, à semelhança da poderosa e inovadora Honda CRF450 HRC-WE.

CRF450 HRC-WE

A nova CRF450R HRC-WE (Work Edition) transforma a anterior CRF450RWE numa máquina

de competição muito especial. Beneficiando de todas as atualizações do modelo-base, a CRF450R HRC-WE tem componentes adicionais que melhoram o seu desempenho e o seu fator de atração: Silenciador Yoshimura combinado com um novo coletor de escape Yoshimura em titânio de baixo peso e um filtro de ar TwinAir, para melhorar a respiração do motor; as aberturas de admissão/escape da cabeça de motor da HRC-WE têm acabamento feito à mão por engenheiros especializados, na fábrica de Kumamoto;

A programação da ECU foi também melhorada, incluindo pontos de ignição exclusivos e modos de arranque únicos. Na frente, a forquilha invertida tem afinadores manuais do amortecimento em compressão e tampas anodizadas/estampadas a laser, complementadas por mesas pretas anodizadas. O amortecedor traseiro tem uma haste revestida a titânio para maior resistência ao desgaste e melhor controlo da roda traseira, bem como uma mola vermelha metalizada. A tampa da cabeça do motor também tem pintura em vermelho metalizado e o conjunto é complementado por uma corrente dourada DID DM2, punhos Renthal, capa Throttle Jockey, jantes de roda DID-LTX pretas e grafismos atualizados a 2027.

CRF450R

A revolução no interior supera a evolução que se vê por fora, a CRF450R de 2027 é uma moto completamente nova. Esta é a maior renovação deste modelo numa década e a Honda atualizou todos os aspetos da sua mais forte proposta de motocross, incluindo uma redução de peso de 4,5 kg.

O novo motor de 449,5 cc³, com diâmetro maior e menor curso dos pistões e válvulas de admissão e de escape de maior diâmetro, bem como um novo desenho do pistão e cambota, e ainda uma maior taxa de compressão. A potência cresceu 10,3 % e o binário em 3,7 %.

A caixa de velocidades é mais compacta com relações revistas e é assistida por uma embraiagem inovadora.

O quadro é 70 % novo, em combinação com um subquadro de alumínio mais longo e uma suspensão completamente revista. O pacote eletrónico foi atualizado e melhora o potencial de desempenho da CRF450R.

O sistema de controlo de arranque (HRC Launch Control) foi atualizado com as definições baseadas no feedback das motos de competição de fábrica, o sistema de controlo de tração variável Honda (HSTC) também foi otimizado e o botão EMSB (Engine Mode Select Button - Botão >>





de Seleção do Modo do Motor) disponibiliza 3 mapas de entrega de potência.

Novos gráficos com cores HRC, ligando as atividades de competição off-road da Honda aos campeonatos de MXGP, WSBK e MotoGP.

CRF450RX

A derradeira arma da Honda para o todo-terreno de elevada performance, nomeadamente no cross country, também dá um salto gigantesco, partilhando várias das extensas atualizações da CRF450R de 2027, das quais se destacam:

O novo motor de 449,5 cc³, com diâmetro maior, menor curso e válvulas de admissão e de escape de maior diâmetro, bem como um novo pistão e uma nova cambota, e ainda maior taxa de compressão, nova embraiagem, que incorpora uma função de ação deslizante e um pacote eletrónico renovado com sistema HRC de controlo do arranque (Launch Control), sistema HSTC para controlar a tração e ainda uma nova forma de mudar os modos de condução (EMSB);

No total, foram reduzidos 5,6 kg de peso, sendo o quadro de alumínio de dupla trave 70 % novo combinando com o também novo braço oscilante

mais longo em alumínio. Pesa agora 108,8kg em ordem de marcha, com um depósito de combustível em titânio, de 7,1 litros.

Nova proteção do cárter, de maiores dimensões, protege ainda mais a parte inferior da moto e novos gráficos com cores HRC, ligando as atividades de competição off-road da Honda aos campeonatos de MXGP, WSBK e MotoGP atestam a modernidade do modelo.

CRF250 HRC-WE

Para 2027, a CRF250RWE foi renomeada para CRF250R HRC Works Edition, para se alinhar com a sua companheira de 450cc. Beneficiando de todas as atualizações do modelo-base, a CRF250RWE tem componentes adicionais que melhoram o seu desempenho e o seu fator de atração.

Vem equipada com um escape Yoshimura e filtro de ar TwinAir para melhorar a gestão do fluxo de ar. As novas definições do sistema de controlo do arranque e tempos de ignição exclusivos, juntamente com uma embraiagem hidráulica pretendem ajudar o condutor;

As aberturas de admissão/escape da cabeça de motor da HRC-WE também têm acabamento feito



à mão por técnicos especializados na fábrica de Kumamoto

O amortecedor traseiro tem um veio revestido a titânio para uma melhor resistência ao desgaste e controlo da roda, juntamente com uma forquilha dianteira melhorada, com um revestimento Kashima escuro especial nas jarras e de titânio nas bainhas.

Tampa em vermelho metalizado na cabeça do motor, mesas superior e inferior pretas, corrente DID DM2 dourada, punhos de guiador Renthal, banco Throttle Jockey, aros pretos DID-LTX, suporte do eixo dianteiro anodizado preto e gráficos renovados completam o pacote.

CRF250R

Uma nova cor e gráficos para 2027, significam que a CRF250R entra no novo ano com muito estilo, depois das grandes melhorias que sofreu em 2025.

Melhor estabilidade em curva, especialmente nos circuitos mais exigentes, sem perdas de agilidade na direção, foi o resultado do desenvolvimento da nova CRF250R de 2025. O novo quadro, juntamente com uma variedade de atualizações de componentes da ciclística, a que se junta uma suspensão Showa completamente

nova e uma pinça de travão dianteira Nissin de dois êmbolos, foram as principais alterações. Os novos plásticos e o tratamento gráfico atualizado da família CRF assinalam o novo ano do modelo.

CRF250X

Uma nova cor e gráficos para 2027, significam que a CRF250RX se prepara para um novo ano com muito estilo, depois de relevantes melhoramentos efetuados em 2025.

Maior estabilidade nas curvas em condições de circuito exigentes, mas sem perder agilidade na direção, foi o resultado do desenvolvimento da CRF250RX de 2025 preparada para todo-o-terreno, graças, em grande parte, ao novo quadro, uma variedade de atualizações de componentes da ciclística, incluindo uma suspensão Showa completamente nova e uma pinça de travão dianteira Nissin de dois êmbolos. Agora, para 2027, apresenta grafismos revistos que atualizam o visual das CRF e uniformizam o visual das motos de competição de todo-o-terreno com as motos de circuito, sob o estandarte HRC.

Relativamente a datas de comercialização e preços de venda ao público aguardamos informações oficiais.//

APRESENTAÇÃO *KAWASAKI GAMA OFF ROAD 2027*



Performance

A 2 E A 4 TEMPOS

A Kawasaki prepara-se para dar início a uma nova etapa na sua oferta off-road, com a chegada das novas KX327, KX327X e KLX230R S para 2027

A marca de Akashi prepara-se para dar início a uma nova etapa da sua oferta off-road com a chegada das novas KX327, KX327X e KLX230R S para 2027. Três modelos distintos, os dois primeiros com motor de ciclo 2 tempos, desenvolvidos para responder a diferentes perfis de utilização, mas unidos pelo mesmo objetivo: proporcionar mais performance, mais diversão e uma experiência de utilização ainda mais envolvente fora de estrada.

Indo ao encontro das inúmeras solicitações dos fãs das saudosas KX a 2T, o grande destaque desta nova geração é o regresso da Kawasaki ao segmento das motos de competição a 2 tempos. As novas KX327 e KX327X assinalam uma evolução significativa na história da marca, introduzindo uma nova geração de motores monocilíndricos a 2 tempos equipados com injeção eletrónica de combustível.

Desenvolvidas para oferecer uma resposta mais precisa, uma entrega de potência linear e elevados níveis de controlo, ambas beneficiam de tecnologias que permitem otimizar o desempenho em diferentes condições de utilização, garantindo uma experiência mais consistente e eficaz.

MAIS DETALHES

A KX327 foi concebida especificamente para o motocross, combinando uma ciclística leve e competitiva com componentes de elevada qualidade, como o quadro perimetral em alumínio, suspensão KYB, travões Nissin, guiador Renthal e jantes Excel e

um motor a 2 tempos de 327 cc, com transmissão de cinco velocidades e arranque elétrico.

Já a KX327X foi desenvolvida para os praticantes de Enduro e Cross Country, oferecendo uma configuração mais versátil, com transmissão de seis velocidades, maior autonomia e soluções que privilegiam a eficácia em percursos técnicos e exigentes e mantém o arranque elétrico. Desconhece-se, nesta fase, se a mesma poderá vir a ser homologada para circular na estrada

A completar esta renovação da gama surge também a nova KLX230R S. Equipada com um motor monocilíndrico de 233 cc, 4 tempos e injeção eletrónica, destaca-se pela facilidade de utilização, comportamento equilibrado e elevada acessibilidade, tornando-se uma proposta ideal para quem procura explorar o universo off-road com confiança e diversão. Com um quadro compacto, altura de assento reduzida, suspensão de longo curso e uma estética inspirada na família KX, a KLX230R S combina conforto, controlo e capacidade de adaptação a uma grande variedade de terrenos.

Com a chegada destes três modelos, a Kawasaki reforça a sua presença no segmento off-road e demonstra, uma vez mais, o seu compromisso contínuo com a inovação, a performance e a paixão pela condução fora de estrada.

Ainda não há informações relativas a disponibilidade e preços, mas esta é uma excelente novidade, nomeadamente para os fãs das motorizações de ciclo a 2 tempos. //



Street LEGAL

É uma das grandes novidades do ano no enduro e certamente vai fazer furor, até porque o objetivo da marca é claro: fazer da Desmo 450 EDS uma moto ganhadora e que seja street legal.



Há cerca de um mês revelámos os principais detalhes da nova Ducati Desmo450 EDS, a versão de enduro da já conhecida versão de motocross, a MX. Agora já são conhecidos todos os pormenores desta nova moto da centenária Ducati. Assim, a 450 EDS chega ao mercado no ano em que a Ducati comemora 100 anos, vai estar disponível para entrega já a partir de julho e a um preço de venda a partir de 12.990€, mais despesas.

O Enduro é uma questão de resistência, controlo e capacidade de adaptação a qualquer situação e a 450 EDS nasceu especificamente para este propósito, tendo sido concebida para enfrentar todo o tipo de percursos, desde estradas de gravilha até trilhos de montanha, passando pelos troços mais exigentes.

A Desmo450 EDS surge como uma evolução lógica face à versão de motocross, agora mais adaptada para os trilhos, com um conjunto de especificações técnicas muito próprias e várias inovações no panorama do enduro e cross-country. Caixa de 6 velocidades, proteção e cárter, suspensões com diferente afinação ou rodas de 21 polegadas à frente e 18 atrás são apenas alguns exemplos das diferenças entre as duas motos.

PRINCIPAIS DETALHES TÉCNICOS

A Desmo450 está equipada com um motor monocilíndrico, sistema de distribuição desmodrómico, com 4 válvulas DOHC, tensor hidráulico, cárter semisseco e refrigeração por líquido 449,6 cc, com elevados valores de potência (cerca de 64 cv às 10.500 rpm) e binário (cerca de 53,6 Nm às 8.000 rpm), capazes de assegurar uma resposta rápida e eficaz nos diferentes cenários, tal como se espera de uma moto de enduro.

Ao contrário da versão de motocross, vem equipada com uma caixa de 6 velocidades, perfeitamente adequada para o enduro, sendo a 1.ª mais comprida para as seções lentas e técnicas, a 2.ª a 5.ª mais curtas e a 6.ª novamente mais comprida, perfeita para as seções mais longas, como os estradões ou pistas mais rápidas. Associado à caixa temos uma relação final com um pinhão dianteiro 14 dentes e uma cremalheira de 51 dentes e ainda uma leve e modulável embraiagem hidráulica, bem como um quick shifter ascensional.

Equipada à frente com suspensões multireguláveis Showa de longo curso (310 mm) e Ø 49 mm, tem atrás um monoamortecedor Showa, com 301 mm de curso, também totalmente ajustável. As jantes são de 21 polegadas e 18, >>





respetivamente à frente e atrás e vem com pneus Metzeler Six Days. Na travagem destaca-se o disco dianteiro Galfer de Ø 260 mm, pinça flutuante Brembo de 2 pistões e atrás um disco Galfer de Ø 240 mm, pinça flutuante Brembo de 1 pistão, ambos perfeitamente ajustados para parar uma moto que pesa apenas 110,5 kg a seco e tem um depósito com capacidade para 8,5 litros.

De série vem com uma elevada dotação de equipamento: Quick Shift up, bateria de iões de lítio, farol LED, farolim traseiro LED e painel de instrumentos LCD são bons exemplos. Além disso, numa utilização normal, a revisão do óleo e do filtro de óleo está prevista a cada 2.500 km, o controlo da folga das válvulas e cada 5.000 km e a revisão principal do motor ao fim de 11.500 km.

ASPETOS INOVADORES

A Ducati não quis fazer da sua nova moto de enduro apenas mais uma e vem com uma série de inovações que a ajudam a tornar-se numa proposta diferenciada no segmento, além da estética tipicamente Ducati.

Um bom exemplo de distinção é o kit opcional Ducati Performance, composto por um sofisticado

pacote eletrónico com Traction Control, Launch Control, Engine Brake Control e Quickshifter mais evoluído. No caso concreto do controlo de tração, que já conhecemos da concorrência, distingue-se por analisar permanentemente a rotação da roda traseira identificando as situações como saltos, em que deixa de ser interventivo.

Graças a um sistema de manutenção adaptativo, disponível na Aplicação Ducati X-Link, existe um algoritmo que permite ajustar os intervalos de manutenção de acordo com a utilização da moto. Assim, um utilizador “domingueiro” terá manutenções mais espaçadas que um utilizador profissional, sem pôr em causa a fiabilidade do motor ou usar recursos desnecessariamente.

Além disso, é a única proposta no mercado de enduro com sistema de distribuição desmodrómico, distinguindo-se também por isso de toda a concorrência.

Tudo somado, a Ducati Desmo 450 EDS, que está quase a chegar, vem para agitar o segmento, trazendo para o enduro várias das tecnologias e inovações que a marca tem usado com muito sucesso na competição e pode ser já encomendada num revendedor da sua preferência. //



Férias ao mar (e na montanha)

por menos 1.600€* com
a tua Ducati Multistrada V4 S.



4 ANOS DE
GARANTIA
4 Ever Ducati

Oferta válida até 30/06/2026. A oferta apresentada corresponde exclusivamente ao modelo base, sem incluir acessórios, complementos ou equipamento adicional. Para mais informações, consulta as condições no teu Concessionário Oficial Ducati ou em ducati.pt

Um novo CAPÍTULO

Um ano após o lançamento da 450 MX, a primeira moto de motocross Ducati da era moderna e a primeira da sua classe a apresentar um sistema desmodrómico, o fabricante sediado em Borgo Panigale continua a completar a sua gama de todo-o-terreno, agora com o lançamento do Desmo 250 MX.





O coração da Desmo 250 MX é um monocilíndrico desmodrómico de 249,7 cc, compacto e leve, com apenas 24,7 kg, capaz de produzir 44,5 CV às 12.500 rpm a partir de um binário máximo de 28,3 Nm às 8.800 rpm.

A sua conceção partiu da experiência acumulada com a Panigale V4 R, com quem partilha as dimensões de diâmetro e curso do pistão de 81 x 48,4 mm, bem como diversas soluções técnicas avançadas ao nível da dinâmica dos fluidos, geometrias de condutas de admissão e perfis de cames dos veios de accionamento das válvulas.

O objetivo central foi obter uma curva de binário constante e equilibrada em toda a gama de rotações, com resposta imediata nos regimes baixos e entrega de potência expressiva nos regimes altos, explorando as vantagens da distribuição desmodrómica, com válvulas de admissão em titânio e válvulas de escape em aço, para atingir as 15.000 rpm.

A alimentação é assegurada por um corpo de acelerador Mikuni de 44 mm, e o escape foi concebido de raiz para maximizar o desempenho cumprindo simultaneamente os regulamentos

internacionais de ruído em competição.

A caixa de velocidades tem 5 relações e foi desenvolvida especificamente para este modelo. Está equipada com quickshifter no acionamento ascendente.

A embraiagem é uma unidade da Brembo, de 7 discos, acionada hidraulicamente, concebida para garantir uma aceleração precisa e progressiva de forma consistente e adaptada ao desgaste típico da disciplina de motocross.

O chassis assenta num quadro perimetral de alumínio de dupla trave, herdado da Desmo 450 MX, com a rigidez meticulosamente otimizada pelos engenheiros da Ducati para proporcionar a melhor sensação de condução e a máxima confiança em travagem e em curva. O braço oscilante é também em alumínio fundido. O depósito de combustível tem capacidade para 7,2 litros.

A forquilha invertida de 49 mm, totalmente ajustável, com curso de 310 mm e revestimento Kashima nas bainhas é assinada pela Showa. O monoamortecedor é igualmente Showa, totalmente ajustável, com curso de 301 mm. A hidráulica de ambos os componentes foi desenvolvida especificamente para este modelo, com o objetivo de alcançar um equilíbrio neutro >>



que minimize as transferências de carga durante a travagem, a aceleração e as curvas.

O sistema de travagem é partilhado com a Desmo 450 MX: uma solução Brembo com discos Galfer de 260 mm à frente e 240 mm atrás, sem compromissos em termos de potência e modulação.

As jantes são de alumínio, Takasago Excel com raios Alpina, nas medidas 21" x 1,60" (frente) e 19" x 2,15" (atrás). Os pneus de série são os Pirelli Scorpion MX32 Mid-Soft, nas dimensões 80/100-21" à frente e 100/90-19" atrás. A transmissão final é feita por corrente DID. O pneu traseiro de perfil mais baixo contribui para que a moto seja rápida a mudar de direção e a entrar nas curvas.

O pacote eletrónico deriva diretamente do da Desmo 450 MX e foi calibrado para as características da 250. Inclui dois mapas de motor e dois modos de condução configuráveis através da aplicação X-Link, Ducati Traction Control (DTC) ajustável em três níveis, controlo do travão motor em dois níveis e controlo de arranque (Power Launch) em três níveis.

O DTC é o elemento mais sofisticado do

conjunto: ao contrário dos sistemas disponíveis no segmento, calibra a redução de potência com base na rotação real da roda traseira, garantindo uma intervenção eficaz, rápida e linear, um sistema que a Ducati patenteou.

A Desmo 250 MX conta ainda com um sistema de Manutenção Preditiva: um algoritmo desenvolvido pela Ducati Corse calcula em tempo real um índice de tensões no motor com base nos parâmetros de funcionamento, ajustando dinamicamente os planos de manutenção e tornando as intervenções mais ou menos frequentes conforme o perfil de utilização do piloto.

O comunicado de imprensa não detalha explicitamente aspetos ergonómicos nem aerodinâmicos específicos da Desmo 250 MX. O que é referido neste domínio é de carácter funcional e está integrado nos capítulos anteriores: a configuração do chassis e das suspensões foi desenvolvida para proporcionar uma posição de condução intuitiva e confiante em diversas superfícies e pistas, e o escape foi desenhado também com critérios de cumprimento de normas de ruído em competição. //

QJMOTOR

ATR 125



3.190€*

NASCIDA PARA A CIDADE,
READY FOR MORE

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

VER VÍDEO



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



Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

Porque os azares também nos acontecem a nós

Saí de casa, no passado dia 12 (junho 2026), com uma expectativa tremenda e uma felicidade avassaladora; não imaginava, nem por sombras, o que me esperava. Tinha horários rígidos a cumprir, pois era necessário apanhar o ferry em Almeria para chegar a Ghazaouet no dia seguinte. Partii com tempo de sobra, mas com a ansiedade boa de mais uma viagem de aventura pela frente como tantas outras que já vivi e guardo na memória.

Infelizmente, e porque o destino é daquelas forças que teimam em rasgar os nossos planos, não cheguei sequer a atravessar a fronteira espanhola. Logo ali, perto de Estremoz, o infortúnio bateu-me à porta: sofri uma das maiores quedas de que tenho memória desde que ando de moto. O acidente do qual mal me lembro deu-se numa estrada nacional e envolveu um trator agrícola. O despiste foi violento; as consequências, brutais. O diagnóstico final ditou uma vértebra D9 fraturada e um traumatismo craniano. Porém, e apesar das lesões graves cuja recuperação exigirá meses de paciência, há um raio de luz: se tudo correr bem, e com o devido juízo, não ficarão sequelas. Lá para o final do ano, poderei voltar a montar a minha moto.

A vida é feita destes solavancos imprevisíveis. Nos dias seguintes, o silêncio do quarto foi inundado pela tristeza de uma viagem de sonho falhada e pelo ruído ensurdecedor das perguntas absurdas. Instalaram-se os eternos e dolorosos: "E se...?"

Depois, bem depois, vem o choque de olhar para a minha companheira de duas rodas e vê-la no estado lastimoso em que a deixei. É um murro no estômago.

Entre a vontade infinda de regressar à estrada e o desenho dos planos para a minha recuperação (e da moto), a esperança renasce. Mas há um perigo latente: conforme o tempo passa, o risco de cometer alguma

estupidez que condicione a minha reabilitação aumenta. Por isso, num braço de ferro constante entre o coração e a cabeça, lá vou progredindo nesta lenta e penosa recuperação, dividida entre o despe e veste de um colete ortopédico que, confesso, odeio com todas as minhas forças.

Costuma-se dizer, com uma ponta de ironia, que o português tem sempre sorte. Mesmo quando a tragédia bate à porta, o nosso primeiro desabafo é: "Podia ter sido pior". Soa a cliché, de facto, mas desta vez a matemática é exata e puramente racional: sem o equipamento que levava no corpo, teria sido mesmo muito pior.

A eficácia da proteção não é uma crença abstrata, é ciência de impacto. O capacete absorveu a energia que teria fraturado o meu crânio; as proteções das costas seguraram o que restava da minha integridade física. Esta questão do equipamento merece e terá uma crónica inteiramente dedicada ao assunto. Pretendo fazê-lo muito em breve. A importância e a especificidade do vestuário técnico são de tal forma vitais que o tema não pode ser tratado sem o rigor técnico e a exigência que merece. Afinal de contas, foi aquela armadura de tecido e engenharia que me salvou a vida.

Passado o susto e digerido o adiamento do sonho, os mapas voltam a abrir-se. Não vou abdicar de uma das coisas que mais prazer me dá na vida por causa do mau feitio dos deuses naquele dia maldito. Claro que a recuperação exige tempo, a minha e a da moto, mas com metas claras, juízo e a lição estudada, o caminho até à estrada será apenas mais um processo de superação.

As curvas continuam lá, à minha espera. E eu irei ao encontro delas. //

BRIXTON
MOTORCYCLES

ESTE VERÃO NÃO ESPERES!

HÁ ESTRADAS QUE **NÃO** PODEM
ESPERAR PELO PRÓXIMO ANO



NA COMPRA DE UMA BRIXTON
RECEBE UMA **OFERTA TRAXMOTO**

- ✕ CASACO TRAXMOTO
- ✕ LUVAS TRAXMOTO

Pronto para sair à estrada desde o primeiro dia.
Promoção válida de 21 de junho a 22 de setembro 2026

www.brixton-motorcycles.com

 brixtonportugal  brixtonmotorcyclesPT




TRAXMOTO

IMPORTADOR

RECOMENDAÇÃO

MOTOXPERT

AMSOIL



AVENTURA acessível



MOTO MORINI ALLTRHIKE

O nosso colaborador Henrique van Uden esteve no Douro na apresentação ibérica dos novos modelos Moto Morini disponíveis em Portugal, importados pela Multimoto. A Alltrhike 450 foi a estrela do evento.

Texto: Henrique van Uden **Fotos:** Marca

Alltrhike é a primeira moto off-road de pequena cilindrada da Moto Morini. Desenhada em Itália, fabricada na China sob a alçada do grupo Zhongneng Vehicle Group (ZVG), foi completamente desenvolvida na sede da marca em Trivolzio,

perto de Pavia.

Convém recordar que, desde a sua aquisição há pouco mais de seis anos, o renascimento da Morini tem-se centrado numa gama equipada com motores bicilíndricos paralelos de 650/700 cc fornecidos pela vizinha CFMOTO. Só a X-Cape 650 vendeu mais de 18.000 unidades a nível global

em quatro anos. E a X-Cape 1200 de 129 cv, que recuperou a histórica configuração V-twin a 87° da Morini, agora em conformidade com a norma Euro 5+, também está a ter uma boa aceitação pelo mercado.

Chega agora a Alltrhike 450 de 2026, equipada com mais um motor CFMOTO, o mesmo bicilíndrico paralelo compacto de 449 cc, refrigerado por líquido, utilizado na desportiva 450SR e, mais relevantemente, na popular aventureira 450MT.

O teste, por estradas sinuosas de bela região do Douro, foi mais do que suficiente para que pudesse apreciar os predicados desta pequena aventureira. Notoriamente mais pequena do que as big trail, revelou-se ágil e perfeitamente capaz de enfrentar >>>



» Galeria de fotos aqui





todo o tipo de piso. A Alltrhike 450 é adequada a qualquer tipo de condutor, incluindo os de menor estatura ou os menos experientes.

Na prática, o motor arranca prontamente. As vibrações são quase inexistentes em toda a gama de rotações. A embraiagem é leve. A rotação sobe progressivamente até ao limitador. A 120 km/h, o conjunto revela-se perfeitamente confortável e as retomas a partir das 2000 rpm são limpas.

Na afinação Morini, o bicilíndrico de 449 cc e oito válvulas debita 48 cv (35 kW) às 8.500 rpm e 42 Nm às 6.500 rpm, posicionando-se claramente dentro dos limites da carta A2. Ao contrário de muitos motores de dois cilindros paralelos de pequena cilindrada que usam cambota a 180°, este motor adopta uma cambota a 270°, proporcionando um intervalo de ignição semelhante ao de um V-twin a 90°. O resultado manifesta-se com uma melhor tração

fora de estrada e um som de escape distintivo e surpreendente, bastante agradável.

Dois veios de equilíbrio accionados por engrenagens eliminam praticamente todas as vibrações indesejadas até ao limitador de rotações, situado às 11.000 rpm. A gestão electrónica é da Bosch e a CFMOTO afirma ter realizado a este motor mais de 4.000 horas de testes de durabilidade, a regimes elevados

A ciclística assenta num quadro de duplo berço em aço, combinado com um braço oscilante em alumínio, resultando numa distância entre eixos de 1.525 mm. A suspensão é KYB: forquilha invertida com jarras de 41 mm e 208 mm de curso, ajustável em pré-carga e amortecimento, e monoamortecedor traseiro com 190 mm de curso, através de bielas, ajustável em pré-carga e expansão.

As jantes de raios de 21 polegadas na frente e





"O NÍVEL DE **EQUIPAMENTO** É IMPRESSIONANTE
PARA O SEGMENTO





"A CICLÍSTICA ASSENTA NUM QUADRO DE DUPLO BERÇO EM AÇO, COMBINADO COM UM BRAÇO OSCILANTE EM ALUMÍNIO"

18 atrás, estão calçadas com pneus CST de uso misto, de medidas 90/90-21 e 140/70-140/80-18 respetivamente. A distância ao solo é igualmente generosa, cifrando-se em 215 mm.

A travagem é assegurada por um disco dianteiro de 320 mm com pinça de quatro pistões e um disco traseiro de 255 mm. O ABS Bosch de dois canais é de série e pode ser desligado na roda traseira em modo off-road. O peso a seco é de 190 kg, associado a um depósito de 18,5 litros que promete boa autonomia em viagem.

O nível de equipamento é impressionante para o segmento. A dotação de série inclui iluminação LED, com um farol de duplo projector, proteções de punhos, manetes de travão e embraiagem

ajustáveis, controlo de tração comutável e um painel TFT de 5 polegadas com conectividade Bluetooth e navegação integrada através de aplicação móvel.

Estão também presentes tomadas USB e USB-C. Os botões dos comandos são bastante acessíveis, mesmo com luvas grossas e são retro-iluminados. A proteção aerodinâmica oferecida pelo pequeno ecrã pára-brisas é suficiente.

A posição de condução é vertical e natural, com o guiador a oferecer bastante afinação. O assento a 840 mm do chão é estreito na parte frontal e permite apoiar completamente os dois pés no chão a um condutor de 1,80 m.

Os poisa-pés permitem a remoção dos capas





449 CC
48 CV
5990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



de borracha para utilização fora de estrada, beneficiando o acesso aos pedais de travão e mudanças com botas de offroad calçadas. O passageiro conta com um assento individual, elevado, com boas pegadas para as mãos.

Nas curvas, a Alltrhike entra com precisão e mantém a trajectória sem surpresas. A forquilha KYB regulável absorve bem o piso degradado e contribui para uma grande agilidade. Fora de estrada, a resposta suave do acelerador e o intervalo de ignição a 270° favorecem a tracção em piso solto.

A travagem dianteira é suficientemente eficaz, tal como o travão traseiro, e o ABS é desligável no eixo traseiro. Os pneus mostraram-se ao nível da exigência, mostrando um excelente comportamento tanto no asfalto como na terra, e apesar dos abusos, ao final do dia não apresentavam qualquer dano.

Além da versão normal, existe uma versão High Equipped que acrescenta assento e punhos aquecidos. Ambas as versões incluem cavalete central, um detalhe muito prático neste segmento.

A Alltrhike está disponível em duas versões: A Standard (em Verde e Preto), a partir de 5.680 € e a High Equipped (em branco) a partir de 5.990 €. //



EQUIPAMENTO

Capacete Arai MX-V Evo

Fato LS2 X-Master

Luvax LS2 Bend

Botas Gaerne SG22





Parque de diversões PARA JOVENS E ADULTOS

KAWASAKI Z650 S

A nova Kawasaki Z650 S é uma digna herdeira de uma extensa linhagem de motos de cariz desportivo que começou com a inovadora e carismática Z1 900, no já longínquo ano de 1972.

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



» Galeria de fotos aqui





"A MOTO TEM UMA PRESENÇA E UMA SILHUETA QUE TRANSMITEM DESPORTIVIDADE, MAS NÃO É, NEM PRETENDE SER, UMA PURA DESPORTIVA"

Desde então a marca de Akashi manteve sempre a sua família Z com motos de várias cilindradas, mas nas quais a diversão e o foco no comportamento dinâmico sempre andaram de mãos dadas, sem que fosse necessário ter níveis de potência ou sofisticação que as tornassem inalcançáveis pelo comum dos mortais, por serem demasiado exigentes.

Sempre atenta às tendências do mercado e na procura de soluções e propostas que honrassem o seu ADN a Kawasaki lançou, pela primeira vez em 2014, na poderosa Z1000, o seu estilo Sugomi que podemos traduzir por "predador que se prepara para atacar". Daí para cá, todas as motos da família Z, de forma mais ou menos pronunciada, seguem esta filosofia. Assim esta Z650, que no corrente ano ganhou um S e várias atualizações, vem com um visual mais agressivo dado por uma frente mais volumosa, que inclui uma nova assinatura luminosa, numa atitude como que à nossa espera para irmos fazer da estrada a nossa presa.

PARQUE DE DIVERSÕES PARA JOVENS E ADULTOS

Se tentasse reduzir numa só expressão a impressão que melhor caracterizou a minha convivência nestes

dias com a Z60 S seria essa, pois sintetiza todas as boas sensações que me transmitiu, pois até parada consegue ser convincente, tendo inclusivamente recebido elogios de transeuntes durante a sessão fotográfica ou nas paragens nos semáforos.

A moto tem uma presença e uma silhueta que transmitem desportividade, mas não é, nem pretende ser, uma pura desportiva. Garante-nos tremendas doses de diversão, mas não nos castiga demasiado o corpo na condução. A resposta do motor é convincente, não pregando sustos e sendo adequada para condutores mais ou menos experientes. Além disso, o preço de aquisição é razoável: 7.690 Euros, mais despesas.

Para viver estas boas sensações basta pegar na Z650 S de forma descontraída, fazer alguns quilómetros para o motor e os pneus Dunlop ganharem alguma temperatura e escolher uma estrada de montanha com muitas curvas e bom piso! Em pouco tempo surge o sorriso nos lábios porque a moto tem esse efeito, a que não é alheio um quadro com excelente rigidez, travões obedientes e resistentes à fadiga, uma grande agilidade graças a uma distância entre eixos de apenas 1.410 mm ou um estilizado depósito e respetivos plásticos, que garantem um encaixe perfeito e permitem conduzir a moto quase só com os joelhos. Para estar mais próximo da perfeição só faltou >>>



67,3 CC
649 CV
7690 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"O MOTOR É DISPONÍVEL, AFINAL DE CONTAS SÃO 67,3 CV ÀS 8.000 RPM COM UM BINÁRIO MÁXIMO DE 64 NM ÀS 6.700 RPM"

um quick shifter (na Kawasaki chama-se KQS), que até está disponível na lista de acessórios, mas que não é bidirecional, pois não permite reduções.

Aliás, a lista de possíveis extras é tão extensa que se torna uma verdadeira tentação: além dos já anteriormente mencionados, temos sistemas de escape, ecrã pára-brisas, proteções de motor e de depósito, diferentes assentos, diversos sistemas para o transporte de carga, capas para proteção da moto... e a lista continua.

Mesmo numa utilização mais urbana e descontraída esta Kawasaki foi uma boa surpresa. A forma como se deixa levar pelo meio do trânsito é quase arrebatadora e mais parece que estamos a conduzir uma 125 cc com esteroides, a que não é alheio um peso em ordem de marcha de apenas 190 kg, que lhe garante uma grande facilidade de manobra inesperada e muito bem-vinda, mesmo com o depósito de 15 litros cheio.

Sem chegar a ser uma moto desconfortável, é claro que tem de haver compromissos e a dinâmica exige algumas cedências, mas no lugar do condutor vamos muito bem instalados, sendo que a posição de condução foi revista e está agora mais dinâmica.

Carregamos mais peso sobre a roda da frente, os poisa-pés foram ligeiramente recuados e os braços ficam mais próximos do guiador, que é agora mais largo, tudo na medida certa, incluindo um assento ligeiramente mais acolchoado. Já no que respeita ao lugar para o passageiro, a situação é um pouco mais delicada, dada alguma exiguidade do mesmo e a posição mais elevada, embora nem se possa dizer que esta Z seja uma moto egoísta a ponto de ser dedicada apenas ao condutor.

FOCADA NO QUE REALMENTE IMPORTA, SEM FLOREADOS

Assistimos a uma tendência mais ou menos generalizada no mercado de motociclos em que a dotação tecnológica e de equipamento já começa, em muitos casos a roçar algum exagero ou, se preferirem, as motos estão a aburguesar-se. Pessoalmente não tenho nada contra, mas reconheço que não são apenas vantagens e isso representa um aumento do peso e mais custos na aquisição, mas parece ser uma tendência imparável.

A Kawasaki, com esta Z650 S resistiu a essa tentação,»





podendo até ser acusada de ser algo espartana. Contudo, não abriu mão da boa qualidade de construção que lhe é conhecida, veja-se o caso da pintura e acabamentos no geral, e optou por focar-se no essencial, o que faz dela, para muitos de nós, uma moto ainda mais tentadora! Não temos vários modos de condução, nem um ecrã gigante de 6 ou 7 polegadas e até a suspensão dianteira está a cargo de uma forquilha convencional e não invertida, embora se agradecesse alguma possibilidade de regulação.

Naturalmente que não falta o ABS, um controlo de tração (a marca chama-lhe KQS) com dois níveis e com a possibilidade de ser desligado (obrigado Kawasaki) e pouco mais. Até a nova instrumentação é modesta, num painel TFT que tem apenas 4,3 polegadas, com a informação essencial mesmo à mão de semear e dois modos de visualização, mas sem abdicar da conectividade com o smartphone, via App, para ajudar a manter o condutor bem informado, mas sem nunca se distrair do essencial, pois afinal de contas, qualquer distração e a presa pode fugir! Já a ausência, de série, de uma tomada USB é difícil de entender, pois apenas pode ser encontrada no vasto catálogo de acessórios.

**"A NOVA
INSTRUMENTAÇÃO É
MODESTA, NUM PAINEL
TFT QUE TEM APENAS
4,3 POLEGADAS, COM
A INFORMAÇÃO
ESSENCIAL MESMO
À MÃO DE SEMEAR
E DOIS MODOS DE
VISUALIZAÇÃO"**

O BICILÍNDRICO PARALELO É UM CAÇADOR DE MUITAS PRESAS

Não posso negar uma certa simpatia pelo motor que dá vida a esta Kawasaki, pois é um caso sério de longevidade, com duas dezenas de anos de mercado, sendo que já equipou muitos modelos distintos ao longo deste tempo.

Mas não me interpretem mal! O motor é disponível, afinal de contas são 67,3 cv às 8.000 rpm com um binário máximo de 64 Nm às 6.700 rpm, que nos garantem uma resposta simpática, que sobe bem de rotação e cuja fiabilidade é inquestionável, mas que está a ser superado pelas concorrentes! Com esta edição Special a Kawasaki podia ter aproveitado a oportunidade para uma revisão do mesmo, talvez até passando por um ligeiro aumento de cilindrada e algum trabalho ao nível do próprio som do motor.

Apesar das sucessivas atualizações, incluindo uma embraiagem deslizante, já lhe falta algum refinamento e há aspetos a rever, como é o caso de alguma vibração por volta das 5.500 rpm, que coincidem com uma velocidade a rondar os 120 km/h, em sexta velocidade.

Nota positiva para a economia. Numa utilização descontraída, com alguns exageros à mistura e sem grandes preocupações ecológicas, uma média global

de 4,5 litros é um valor francamente interessante e garante-nos 300 km sem atestar!

NOTAS FINAIS

O lançamento desta Z650 S é, apesar de tudo, uma lufada de ar fresco que reforça o seu ar de família, sendo também uma moto muito polivalente, até para pessoas de menor estatura (assento a apenas 790 mm do solo) e pouca experiência, tudo reforçado pela existência de uma versão específica para os titulares de carta de categoria A2.

Esta cor verde lima e cinza metalizado fica-lhe muito bem, mas existem mais duas opções: uma muito discreta que conjuga tonalidades de cinzento e preto e, finalmente, aquela que na minha ótica é a mais apelativa, ao combinar cinza fosco com preto brilhante e o quadro tubular num tom dourado, dando-lhe um aspeto único e diferenciador, reforçado pela mesma cor nos autocolantes das tampas laterais.

Tudo somado, esta Z650 S faz todo o sentido e é uma proposta muito atrativa, num mercado altamente concorrencial em que as diferenças entre modelos se encontram muitas vezes nos pequenos detalhes, precisamente onde a Kawasaki brilha. Apesar de algumas arestas por limar, esta é uma moto que acabou por ser uma bela surpresa. //

EQUIPAMENTO

Capacete SMK Gullwing

Blusão Dainese G. Air

Luvax VQuattro Speed

Calças Alpinestars Merc

Botas Forma Milano Dry



A VELHA GUARDA não envelhece



ROYAL ENFIELD BULLET 650

Há motos que se conduzem e há motos que se desfrutam. A Royal Enfield Bullet 650 pertence, sem hesitação, à segunda categoria.

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

O

dia começou cedo. A luz ainda raspava horizontal quando me aproximei dela e, mesmo antes de rodar a chave de ignição, a Bullet 650 já tinha cumprido metade do seu trabalho: Fiquei a olhá-la, a

contemplá-la. Não consegui evitar.

A pintura preta metalizada, Cannon Black, como lhe chama a Royal Enfield, absorve a claridade da manhã, mística, profunda como o asfalto acabado de ser aplicado. Mas não é sombria. As pinstripes douradas traçadas à mão ao longo do depósito impõem uma leveza quase aristocrática ao conjunto, como se alguém tivesse assinado a moto com uma caligrafia que já não se usa.

A insígnia alada tridimensional, em latão brilhante, completa o cenário com a convicção de quem não precisa de se justificar, e os cromados



» [Galeria de fotos aqui](#)





faíscam, com um brilho que desafia a ideia de que os cromados são coisa do passado.

Os faróis duplos tipo "tiger eye", emoldurados pelo farol côncavo, olham para a frente com uma expressão que oscila entre a elegância britânica dos anos cinquenta e a intensidade de quem sabe exatamente o que é. É uma moto que chama a atenção das pessoas na rua, não pela ostentação, mas pelo charme. Há uma diferença nessa atitude!

Sento-me. A posição é ativa, aberta, quase imperial: o guidador sobe ao encontro das mãos sem que seja preciso procurá-los, os braços ficam ligeiramente fletidos, as costas erguem-se de forma natural.

O assento corrido, largo, firme mas generoso, promete horas sem dor nas costas. A 800 milímetros do chão, os pés pousam com firmeza. O conjunto pesa 243 quilogramas em ordem de marcha, e pode parecer muito até ao momento em que se tenta manobrar em espaço reduzido. É então que se percebe que a distribuição de massas foi pensada com seriedade.

O centro de gravidade baixo e o equilíbrio natural do bicilíndrico paralelo tornam a moto

surpreendentemente dócil a baixa velocidade, quase como se pedisse para ser conduzida devagar, sem pressa.

O arranque elétrico dispara o motor numa fração de segundo. O bicilíndrico de 648 centímetros cúbicos acorda sem drama, estabelece-se rapidamente num ralenti de 1200 rotações por minuto e fica ali, a pulsar de forma regular e suave, com aquela levíssima batida sincopada que é apanágio dos blocos paralelos com cambotas de desfasamento a 270 graus.

Do escape tipo "peashooter" vem um som discreto mas inconfundivelmente rico: não é barulho, é carácter. Grave, ritmado, com a decência de quem não precisa de gritar para se fazer ouvir.

Os comandos rotativos e fora do convencional para quem vem de marcas mais mainstream, revelam uma lógica que depressa se impõe à surpresa. As manetes de embraiagem e travão são reguláveis em alcance, e a embraiagem deslizante absorve com elegância as reduções mais violentas, herança de um desenvolvimento que valoriza a segurança acima de tudo.

A caixa de seis velocidades engrena com precisão >>



*"UMA MOTO QUE CHAMA A ATENÇÃO
DAS PESSOAS NA RUA, NÃO PELA OSTENTAÇÃO,
MAS PELO CHARME"*





"OS ACABAMENTOS, OS CROMADOS, OS EMBLEMAS DE LATÃO, AS PINSTRIPE, TÊM A GRACIOSIDADE DE QUEM AINDA ACREDITA QUE OS DETALHES IMPORTAM."

e leveza incomuns neste segmento. O acelerador responde de forma progressiva, sem picos, sem nervosismo: pede-se mais, a moto vai dando mais, numa conversa calma entre o punho e os pistões.

A saída da cidade foi feita entre semáforos e cruzamentos, e a Bullet 650 transitava neste ambiente com uma naturalidade que desmente os seus 47cv produzidos a partir de um modesto binário de 52,3 Nm. Os travões, com disco de 320 milímetros na frente, 300 milímetros atrás, ambos com pinças de duplo pistão e assistidos por um ABS de dois canais, têm uma progressividade que instala confiança sem impor esforço.

A estrada abre-se. Os semáforos ficam para trás e o asfalto estende-se em curvas largas entre pinheiros e paisagens. É aqui que a suspensão Showa justifica a sua presença: a forquilha

dianteira de 43 milímetros com 120 milímetros de curso trabalha as irregularidades sem as amplificar, e os dois amortecedores traseiros acompanham com uma absorção que privilegia o conforto sem comprometer a precisão.

Não é uma moto de pista, nunca o pretendeu ser, mas nas curvas de raio generoso, o ritmo estabelece-se de forma natural, pois a Bullet 650 segue a trajetória pretendida com a estabilidade que se pretende em qualquer outra moto.

A 6.^a velocidade, a 80 ou 90 quilómetros por hora, o motor respira fundo e mantém a conversa sem esforço. Baixar uma mudança e pedir aceleração produz uma resposta imediata, coerente, mas sem brusquidão que obrigue a reajustar a postura. É este o vocabulário da Bullet 650, não pressa, mas presença. Não excitação



648 CC
47 CV
7147 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE ROYAL ENFIELD BULLET 650



nervosa, mas prazer continuado.

Na paragem para café, um homem aproximou-se, contornou a Bullet 650 com as mãos atrás das costas, inclinou a cabeça ligeiramente, para um lado e para o outro, e passado uns momentos, antes de virar costas e seguir, disse apenas: "Bonita. Muito Bonita!" Nada mais disse pois nada mais há que acrescentar.

A Royal Enfield Bullet 650 é, nos seus próprios termos, uma moto completa. O motor bicilíndrico combina potência suficiente com uma suavidade que raramente se encontra nesta classe. A qualidade de construção é sólida, sem concessões visíveis à pressão dos custos.

Os acabamentos, os cromados, os emblemas de latão, as pinstripes, têm a graciosidade de quem ainda acredita que os detalhes importam. E a facilidade de condução, produto de uma distribuição de massas exemplar, de uma brecagem previsível e de um motor educado apoiado por uma excelente autonomia, tornam-na acessível a um leque alargado de condutores, sem nunca parecer condescendente ou pretensiosa.

A velha guarda não envelhece, evolui e refina-se com dignidade, sem perder o charme nem a memória. //







Duas elétricas, DOIS MUNDOS

LIVEWIRE ONE VS S2 ALPINISTA

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

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

As LiveWire, a ONE e a S2 Alpinista partilham a mesma base filosófica: são motos elétricas de alto desempenho, com tecnologia de 400 V, travagem e controlo eletrónico de topo, mas estão claramente pensadas para utilizações diferentes. A ONE assume-se como uma sport-tourer elétrica, musculada, muito ao estilo cruiser, feita para a estrada aberta.

Com grande estabilidade, velocidade de cruzeiro elevada e capacidade de carga rápida em DC, a ONE permite esticar viagens para lá de uma utilização diária. A S2 Alpinista, por seu lado, é uma moto mais compacta e leve, afinada para agilidade, personalização e domínio do ambiente urbano. É uma Street Tracker com competência suficiente para transformar uma estrada de curvas numa montanha russa silenciosa e a cidade numa espécie de parque infantil para adultos.

No teste que lhes fiz, essa diferença de ADN ficou clara: a LiveWire ONE mostrou-se mais à vontade em estradas abertas, onde o peso extra e a maior distância entre eixos se traduzem em estabilidade e confiança a ritmos elevados. Em curva, quando se exagera na entrada não é uma boa experiência,

com a frente a revelar-se demasiado vaga para transmitir confiança.

Já a S2 Alpinista, mais leve e compacta, brilhou tanto no meio do trânsito como em estradas sinuosas, onde a rapidez de direção e a facilidade com que muda de trajetória a tornam quase instintiva, permitindo entrar forte nas curvas e acelerar mais forte ainda na saída delas. Como brinde, ainda oferece uma travagem de excelente qualidade, que aumenta ainda mais os níveis de confiança.

São duas leituras distintas da mesma ideia de mobilidade elétrica: uma mais vocacionada para devorar quilómetros rapidamente, outra para dominar o dia-a-dia e atacar curvas com leveza.

LIVEWIRE ONE: SPORT-TOURER ELÉTRICA PARA ESTRADA ABERTA

Na LiveWire ONE, o coração é um conjunto motor-bateria pensado para combinar arranques fortes, com autonomia suficiente para viagens de médio alcance. O motor elétrico, arrefecido a líquido, debita cerca de 100 cv (75 kW) e oferece 114 Nm de binário mal se enrola o punho, o suficiente para acelerar dos 0 aos 100 km/h em cerca de 3 segundos e atingir uma velocidade máxima na ordem dos 177 km/h (110 mph). A >>





entrega é típica de uma elétrica bem afinada: resposta imediata, aceleração contínua e um controlo eletrónico que ajuda a domar a força disponível na roda traseira.

A posição de condução desportiva beneficia do assento afundado que proporciona apoio suficiente para suportar a brutalidade do arranque se enrolarmos os punho com convicção. Manobrar exige algum cuidado pois o centro de gravidade alto aliado a um peso significativo podem ser fatais em manobra. Vale a baixa altura do assento que permite colocar ambos os pés bem assentes no chão.

A bateria de alta voltagem trabalha a 400 V e oferece uma capacidade bruta em torno dos 15 kWh (com cerca de 13,6 kWh úteis). Em termos de autonomia, e seguindo os dados da própria LiveWire, a ONE anuncia cerca de 235 km em cidade, 153 km em ciclo combinado e até 174 km em autoestrada a uma velocidade de 88 km/h constantes, sempre com a ressalva de que o estilo de condução e o relevo podem alterar estes valores de forma significativa. Na prática, é uma moto que permite uma utilização folgada durante a semana e, com algum planeamento de carregamentos, escapadelas de fim de semana sem

ansiedade de autonomia permanente.

Onde a ONE se destaca claramente é na capacidade, ou melhor na velocidade de carga. Está equipada com carregamento AC (nível 1 e 2) e DC “fast charge” até cerca de 20 kW. Numa tomada doméstica (AC de baixa potência), o típico “carregar de noite”, o carregamento de 0 a 100% ronda as 11–12 horas.

Num posto rápido DC, a marca anuncia cerca de 60 minutos para cargas de 0 a 100%, o que, na prática, transforma uma paragem para café ou almoço num “reabastecimento” de duração perfeitamente aceitável. Esta compatibilidade com DC é um dos argumentos que a tornam mais vocacionada para estrada aberta e touring elétrico.

No capítulo da garantia, a LiveWire ONE oferece: 2 anos de garantia para a moto e 5 anos para a bateria de alta voltagem, o que dá alguma tranquilidade a quem ainda olha para a durabilidade dos packs de baterias com desconfiança. Somando a isto o pacote eletrónico (IMU de 6 eixos, ABS em curva, controlo de tração e modos de condução Sport, Road, Rain, Range e Custom), a ONE posiciona-se como uma sport-tourer elétrica madura, mais pesada e plantada, que faz mais sentido quantos mais



quilómetros em estrada aberta estiverem no horizonte.

LIVEWIRE S2 ALPINISTA: LEVEZA, BINÁRIO E AGILIDADE PARA A CIDADE E CURVAS

A S2 Alpinista pega na experiência da ONE e destila-a numa moto mais compacta, leve e orientada para a agilidade. O motor elétrico da plataforma S2 oferece cerca de 84 cv (63 kW), mas compensa a menor potência máxima com um binário brutal: cerca de 194 lb-ft, equivalentes a 263 Nm.

O resultado é uma resposta ao acelerador explosiva, com acelerações dos 0 aos 100 km/h também na casa dos 3 segundos, embora com uma velocidade máxima mais contida, na ordem dos 158 km/h (99 mph).

Em ambiente urbano e em estradas de curvas, esse binário imediato combinado com o peso mais baixo, traduz-se numa sensação de moto “elástica”, sempre pronta a saltar de curva em curva ou de semáforo em semáforo, dando um enorme prazer de condução..

A suspensão, além de contribuir para um bom comportamento em curva também proporciona bastante conforto, o que aliado a uma ergonomia muito boa, coloca o condutor numa posição de controlo absoluto.

A bateria mantém a arquitetura de 400 V, mas com uma capacidade mais reduzida: cerca de 12 kWh brutos, com 10,5 kWh de capacidade nominal/útil. Em termos de autonomia, os valores oficiais apontam para cerca de 120 km em cidade, 144 km em ciclo combinado e aproximadamente 115 km em autoestrada a 88 km/h constantes. Ou seja, menos alcance absoluto do que a ONE, mas perfeitamente adequado ao cenário para que foi pensada: deslocações diárias urbanas e nos arredores, com escapadelas para estradas secundárias cheias de curvas, onde a autonomia se gere com facilidade e o prazer de condução fala mais alto.

No carregamento, a S2 Alpinista abdica do DC fast charge e aposta num carregador AC a bordo de cerca de 5,25 kW, compatível com nível 1 e 2. Numa tomada doméstica simples (nível 1), o carregamento completo de 0 a 100% ronda as 8–9 horas, enquanto num wallbox ou posto AC mais potente (nível 2) o tempo desce para cerca de 142 minutos para uma carga completa.

Não é uma moto pensada para grandes tiradas de autoestrada mas sim para um ciclo de utilização >>>



em que se chega a casa, liga-se à tomada e no dia seguinte temos o “depósito cheio” para mais um dia de animação na cidade.

Tal como na ONE, a garantia da S2 Alpinista segue o mesmo padrão: 2 anos para a moto e 5 anos para a bateria de alta voltagem. O pacote eletrónico é igualmente completo: IMU de 6 eixos, ABS em curva, controlo de tração, modos de condução Sport, Road, Rain, Range e Custom, conectividade via app, cruise control, regeneração ajustável. Mas aqui tudo é colocado ao serviço de uma moto mais leve (cerca de 197 kg, contra os mais de 250 kg da ONE) e com uma ergonomia mais neutra, típica de uma sport-standard.

EM SÍNTESE

Se tivesse de condensar a diferença num parágrafo: a LiveWire ONE é a elétrica para quem quer viajar mais depressa e mais longe, tirando partido da carga rápida DC e da maior capacidade de bateria em estradas abertas. Mas a S2 Alpinista é a elétrica para quem quer viver a moto todos os dias, entre trânsito, rotundas e estradas de curvas, beneficiando da leveza, do binário imediato e de uma agilidade que a torna excepcional tanto no caos urbano como naquele troço de curvas que se

conhece de olhos fechados.

Pessoalmente a LiveWire S2 Alpinista é aquela que ma vai ficar na memória. Conseguiu impressionar-me em todos os aspetos, mesmo que a comparasse com qualquer outra moto do seu segmento, mas como motor de combustão. Muito mais intensa e excitante que qualquer 600cc, incomparavelmente mais ágil que qualquer 1000cc, team ainda a vantagem de não incomodar os vizinhos e, caso se possa carregar na garagem, ainda mais prazer dá pelo extremamente baixo custo de utilização.

E quem duvidar tem bom remédio. Vá testá-la num concessionário da Harley-Davidson! Mas fica avisado que a S2 Alpinista é viciante e pode transformar-se num caso sério, difícil de explicar aos amigos, àqueles para quem as elétricas não são motos “à séria”!

PREÇOS

O modelo S2 tem mais duas versões, a Mulholland, de estilo Street Tracker e a Del Mar uma Cruiser Desportiva. Todas com o mesmo preço chave na mão de 13.899 Euros.

O modelo ONE tem uma etiqueta de 16.400 Euros, também preço chave na mão. //

PRIORITY FOR PROTECTION



QUANTIC

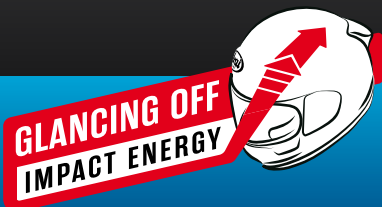
SETTING THE STANDARD FOR MOTORCYCLE PROTECTION.

ENHANCED IMPACT MANAGEMENT.

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



SWIRL WHITE



ARAI.COM | [f](#) [t](#) [i](#) [c](#)

DESCOBRIR-O JÁ EM [myBihr.com](#)



Pedro Pereira

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

Para que serve pagar o IUC, nos veículos da Categoria E, com mais de 350 cc?

Depois de no mês de maio a minha divagação ter sido sobre os escapes ruidosos, agora vou falar de impostos, mais precisamente do Imposto Único de Circulação ou simplesmente IUC. A ideia, mais ou menos ingénua, que lhe apresento é tentarmos juntos perceber qual a razão de ser deste Imposto.

Para os mais distraídos ou esquecidos, o IUC veio substituir e, de certa forma fundir, o Imposto Municipal sobre Veículos, o Imposto de Circulação e o Imposto de Camionagem. O objetivo do legislador talvez até fosse nobre: era ajudar a compensar os custos ambientais e rodoviários provocados pela circulação de veículos, nomeadamente a emissão de gases poluentes e, ao mesmo tempo, ajudar à manutenção e conservação das estradas.

No caso dos veículos da Categoria E (motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos) os valores a pagar anualmente foram definidos tendo por base apenas três componentes: a cilindrada do motor (nesta categoria continua a isenção até 350cc), o tipo de combustível (veículos elétricos continuam isentos, como forma de promover a mobilidade sustentável) e a antiguidade do veículo. Além disso, por decisão da Autoridade Tributária e Aduaneira, sempre que o valor a cobrar seja inferior a 10 Euros, continua a não haver cobrança do imposto.

De destacar também que na Categoria E as tabelas não foram atualizadas em 2026, sendo iguais às de 2024 e 2025 e continuam a não ser consideradas as emissões de CO₂ (g/km) para o cálculo.

Aliás, até o “Pacotão” de alterações legislativas, aprovado a 5 de dezembro de 2024, está ainda, em boa

medida, por cumprir, nomeadamente no que respeita à revisão do atual sistema de IUC ou de uma nova categoria nas portagens para motociclos.

Desconheço o valor cobrado anualmente, mas pergunto-me que parte desse dinheiro, será investido (diferente de gasto) em campanhas de prevenção e sensibilização para os condutores? Ou então em melhorias da rede viária, incluindo sinalização, ou correções dos pontos mais perigosos das vias, especificamente para os motociclistas?

Gostando ou não, os impostos são fundamentais para o país funcionar, mas nós, motociclistas e contribuintes, parece-me que somos pouco exigentes com aquilo que pagamos, porque não exigimos saber como e onde é aplicado esse dinheiro.

Por outro lado, será que as tabelas atuais ainda fazem algum sentido? Tenho as minhas sérias dúvidas, até porque nesta categoria E não é tida em linha de conta a componente ambiental, ao contrário de nas outras categorias de veículos, apenas interessa a idade e a cilindrada! Basicamente, existem 6 classes na cilindrada (até 119, de 120 a 250, de 251 a 350, de 351 a 500, de 501 a 750 e de 751 em diante) e três tipos de data de matrícula: até 1991 (isenção total), de 1992 a 1996 (redução) e de 1997 em diante (valor mais elevado).


Considerando também a lógica do “Utilizador Pagador” é mais do que altura de o modelo atual ser revisto e de percebermos melhor que destino é dado ao dinheiro que pagamos também nestes impostos. Nem sequer questiono o pagamento do imposto, desde que o valor angariado seja usado para os fins previstos e não desviado para tapar qualquer outro buraco orçamental! //




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



Segurança DE 5 ESTRELAS

O MODELO DA MARCA ITALIANA ALCANÇOU CINCO ESTRELAS NO PROGRAMA BRITÂNICO DE AVALIAÇÃO DE CAPACETES PARA MOTOCICLISTAS.

O capacete GP 800, da marca italiana AIROH, recebeu a classificação máxima de cinco estrelas atribuída pela SHARP, programa independente britânico de avaliação de segurança de capacetes para motociclistas, anunciou a marca em nota enviada à redação.

A distinção surge depois de o modelo Spark 2 também ter alcançado, no início deste ano, a pontuação máxima no sistema SHARP (Safety Helmet Assessment and Rating Programme), promovido pelo Departamento de Transportes do Reino Unido.

Segundo a AIROH, o GP 800 foi desenvolvido para utilização em estrada e combina soluções tecnológicas orientadas para segurança, conforto e desempenho. O capacete foi concebido no túnel de vento da marca e apresenta linhas aerodinâmicas destinadas a garantir maior estabilidade mesmo em velocidades elevadas.

O programa SHARP submete os capacetes a testes de impacto considerados rigorosos, avaliando a capacidade de absorção de energia em diferentes

zonas da estrutura e em várias condições de colisão. A classificação é atribuída numa escala entre uma e cinco estrelas.

O GP 800 está disponível em três tamanhos de calota exterior em HPC Carbon, incluindo uma versão Full Carbon 6K, e integra uma viseira panorâmica de competição com sistema de bloqueio para reforçar a estabilidade visual em condução desportiva.

Entre os equipamentos incluídos encontram-se ainda a lente Pinlock 120 XLT Max Vision e uma viseira Dark Smoke. O modelo incorpora também sistemas desenvolvidos pela marca, como o ASN (AIROH Sliding Net), AMLS (AIROH Magnetic Lining System) e AEFR (AIROH Emergency Fast Release).

De acordo com a marca, o capacete foi igualmente preparado para integração com os sistemas de comunicação AIROH AWC4 e AWC2, apostando numa combinação entre proteção, inovação tecnológica e conforto para utilização em estrada e pista. Veja na rede de distribuição da Salgados Moto. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

A nova era dos
passeios turísticos



215 865 685
lombasecurvas.com





Proteção URBANA

A DISTRIBUIDORA SALGADOS MOTO ANUNCIOU O LANÇAMENTO NO MERCADO PORTUGUÊS DAS NOVAS BOTAS FORMA CITY FLOW, UM CALÇADO TÉCNICO DESENVOLVIDO ESPECIFICAMENTE PARA A MOBILIDADE URBANA QUE COMBINA CARACTERÍSTICAS DE PROTEÇÃO COM MATERIAIS RESPIRÁVEIS.

De acordo com a informação disponibilizada pela empresa de acessórios e equipamentos, o novo modelo foi concebido para uma utilização mista: tanto na condução de motos como na caminhada, recorrendo a uma construção exterior em camurça.

Em termos de segurança, o calçado integra proteções reforçadas em poliuretano termoplástico (TPU) na zona do tornozelo, além de reforços estruturais no calcanhar e na biqueira, as áreas habitualmente mais expostas em caso de sinistro ou desgaste.

Quanto a pormenores técnicos, o modelo inclui

um sistema de ventilação interna em malha de ar, uma palmilha antibacteriana com circulação de ar ativa (Air Pump System) e uma entressola de dupla flexibilidade (PP Mid Dual Flex) para estabilizar o pé.

A marca destaca ainda a inclusão de um fecho lateral para facilitar o calçar diário e de uma sola de dupla densidade com desenho personalizado, direcionada para aumentar a aderência em diferentes tipos de pavimento urbano.

O novo equipamento já se encontra disponível através da rede de distribuição da Salgados Moto, direcionado para o segmento de utilizadores que procuram vestuário técnico com um design discreto para o quotidiano. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

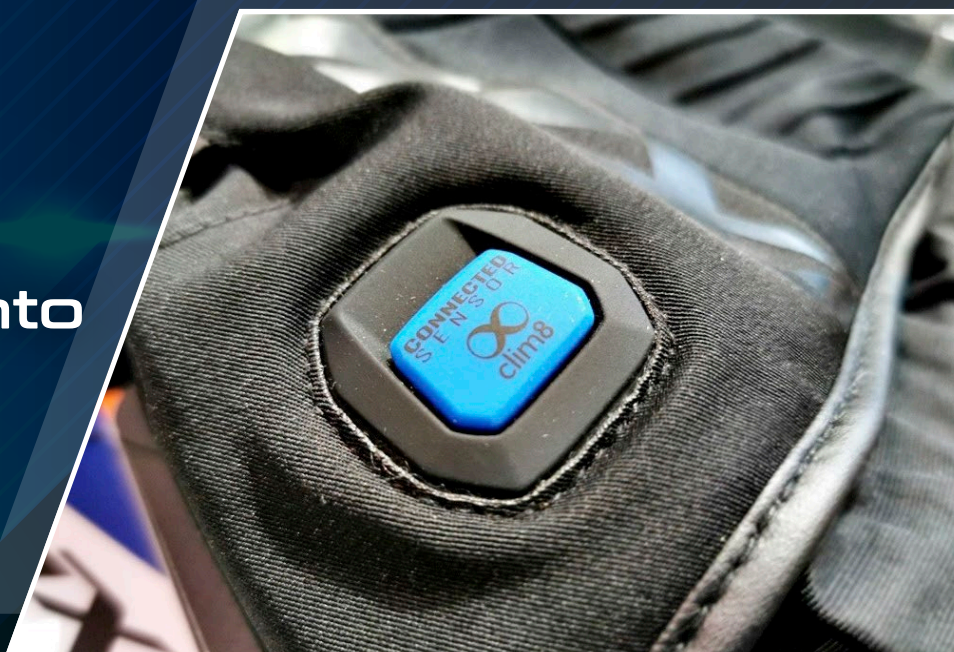


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Edição ESPECIAL

DESENVOLVIDO EM PARCERIA COM O ESTÚDIO DE DESIGN DRUDI PERFORMANCE, O MODELO COMBINA UMA ESTÉTICA DE INSPIRAÇÃO CLÁSSICA COM OS PADRÕES DE SEGURANÇA EM PISTA DA MARCA, COINCIDINDO COM A SEMANA EM QUE SE REALIZA A MÍTICA PROVA DE MOTOCICLISMO DE ESTRADA.

A marca japonesa de capacetes Arai lançou o novo RX-7V EVO IOM TT 2026 Limited Edition, uma versão exclusiva e de produção limitada do seu modelo mais desportivo, que assinala a histórica ligação da marca ao Tourist Trophy (TT) da Ilha de Man. Desenvolvido em parceria com o estúdio Drudi Performance, o modelo combina uma estética de inspiração clássica com a mais recente tecnologia de proteção da marca, coincidindo com a semana em que decorre a mítica prova de motociclismo britânica.

A ligação da insígnia nipónica ao circuito de Mountain Course remonta a mais de quatro décadas, estatuto que a Arai cimenta ao manter-se como parceira oficial de capacetes do evento. Na edição de 2026, a marca volta a equipar figuras de topo do pelotão, como o recordista de vitórias Michael Dunlop, além de Ian Hutchinson, Conor Cummins e Josh Brookes. Além do fornecimento de equipamento, a marca disponibiliza assistência técnica e manutenção contínua a pilotos e utilizadores no paddock ao longo de toda a semana de corridas.

O design desta edição especial foi executado

pela Drudi Performance, recorrendo a uma paleta de cores assente no preto, branco e dourado, com apontamentos em vermelho, laranja e azul. A decoração integra os símbolos oficiais da prova, exibindo o triskelion (o emblema de três pernas da Ilha de Man) na secção superior e o traçado do circuito na zona traseira, acompanhado pelo logótipo do TT e por elementos gráficos que remetem para as corridas de estrada.

No plano técnico, o capacete utiliza a plataforma de competição RX-7V EVO. Fiel à filosofia de desenvolvimento da marca, o modelo adota uma calota exterior arredondada e lisa, inspirada na forma de um ovo, baseada no conceito R75. Segundo a marca, esta geometria foi otimizada para potenciar a capacidade de desvio da energia do impacto, minimizando a força transmitida ao utilizador em caso de sinistro e superando os padrões de homologação correntes.

O novo modelo já se encontra disponível no mercado internacional, em moldes limitados. Pode encontrar mais informações junto de um distribuidor autorizado. //

QJMOTOR

SRT 600 SX

5.990€*

SEM LIMITES,
JUST RIDE

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

+ OFERTA DO KIT DE 3 MALAS "ONE KEY"

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matrícula, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Campanha de oferta do Kit de 3 Malas até 31/07/2026.

6 ANOS GARANTIA
QJ



Dominar A BAGAGEM

A MARCA INDIANA DE MOTOS BAJAJ ANUNCIOU UMA PARCERIA ESTRATÉGICA COM A MARCA ITALIANA DE ACESSÓRIOS GIVI PARA O LANÇAMENTO DE UMA CAMPANHA PROMOCIONAL DE VERÃO EM PORTUGAL, FOCADA NO MODELO DOMINAR 400.

A campanha, que decorre até 31 de julho de 2026, permite a aquisição deste modelo de média cilindrada equipado com um conjunto de malas semirrígidas da marca italiana por um valor adicional de 300 euros sobre o preço base da moto.

Segundo o comunicado da insígnia indiana, o PVP final da moto com o pacote de equipamento incluído fixa-se nos 4.369 euros, face aos 4.069 euros do modelo base, representando um desconto comercial no catálogo de acessórios, originalmente avaliado em 800 euros.

O conjunto técnico disponibilizado nesta iniciativa pertence à gama semirrígida Weightless da GIVI e adota o sistema de fixação Monokey.

O conjunto técnico é composto por:

- Malas laterais WL900B Weightless: Com uma capacidade de 25 litros cada uma, são fabricadas em ABS termoformado de alta resistência com textura diamantada. Contam com o testado sistema de fixação Monokey®, cadeado de combinação integrado para os

puxadores do fecho e uma bolsa interna impermeável e removível para proteger a bagagem perante qualquer condição climática.

- Top case traseiro WL901B Weightless: Uma versátil bolsa semirrígida de 34 litros de capacidade fixa, compatível com o sistema de fixação rápida Monokey®. O seu design aerodinâmico em ABS termoformado oferece o volume ideal para alojar de forma segura um capacete modular quando se chega ao destino, mantendo a estética compacta e leve de todo o conjunto.

Com esta estratégia comercial orientada para o segmento de mototurismo, a Bajaj - que se posiciona globalmente como um dos maiores construtores de veículos de duas rodas - visa aumentar a competitividade do seu modelo de características estradistas no mercado nacional, facilitando o acesso ao equipamento de viagem no escalão de entrada do segmento de aventura.

Para mais informações sobre a gama Bajaj, os interessados podem visitar o site oficial da marca ou dirigir-se ao seu concessionário oficial mais próximo. //



CAMPANHA EXCLUSIVA!



DJANGO 125

A PARTIR DE

2.999€

DESCONTOS ATÉ

-400€

SABER MAIS



LET'S *Django*

ELEGÂNCIA FRANCESA EM MOVIMENTO

Campanha válida até 31 de julho de 2026 para modelos Peugeot Django 125 selecionados, 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 Peugeot.

BY  PEUGEOT
MOTOCYCLES



Tecnologia AVANÇADA

DE ACORDO COM A MARCA, O NOVO CARBON SYSTEM 8 RECORRE À OITAVA GERAÇÃO DO SISTEMA DE SECÇÃO FRONTAL ARTICULADA.

A BMW Motorrad reforçou a sua oferta de equipamentos para motociclistas com o lançamento da nova geração do capacete modular Carbon System 8, um modelo que combina construção integral em fibra de carbono, soluções avançadas de proteção e melhorias ao nível do conforto e da aerodinâmica.

De acordo com a marca, o novo Carbon System 8 recorre à oitava geração do sistema de secção frontal articulada, apostando numa estrutura totalmente em carbono que permite reduzir o peso do conjunto sem comprometer os níveis de resistência e segurança.

Entre as principais novidades destaca-se a integração da tecnologia MIPS (Multi-directional Impact Protection System), concebida para reduzir as forças de rotação transmitidas ao cérebro em caso de impacto, contribuindo para minimizar o risco de lesões na cabeça.

O capacete incorpora ainda um sistema de ventilação otimizado e uma viseira equipada com Pinlock 200, solução destinada a melhorar a circulação de ar e a garantir uma visão mais clara

em diferentes condições de utilização.

Segundo a BMW Motorrad, o modelo beneficia igualmente de um mecanismo de múltiplas articulações que permite reduzir as dimensões da secção frontal quando aberta, mantendo um perfil compacto. A marca refere ainda que foram introduzidas melhorias ao nível da aerodinâmica e do isolamento acústico, mesmo durante a condução com a queixeira levantada.

Disponível em dois tamanhos de calota, o Carbon System 8 foi desenvolvido para oferecer um ajuste mais preciso e reduzir o volume exterior do capacete. O equipamento está igualmente preparado para receber o sistema de comunicação BMW ConnectedRide COM P1, comercializado separadamente.

O novo capacete encontra-se disponível em tamanhos entre 54/55 e 64/65. Na versão Ratchet, o preço de venda ao público recomendado é de 951 euros, IVA incluído, enquanto as restantes opções de cor apresentam preços a partir de 902 euros.

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



cardo



INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO

www.goldenbat.pt



DETEÇÃO
DE COLISÃO



COLUNAS JBL



AUTO ON/OFF

SEGURO. SONORO. ELEGANTE



Gama **ALARGADA**

O OBJETIVO FOI RESPONDER A UMA PROCURA POR SISTEMAS QUE OFEREÇAM A EXPERIÊNCIA TECNOLÓGICA SEM COMPROMETER O CONFORTO OU A ESTÉTICA DOS CAPACETES.

A Cardo Systems apresentou dois novos sistemas de comunicação concebidos especificamente para a terceira geração de capacetes HJC, reforçando a aposta numa integração total entre tecnologia e design. Os modelos HJC-SPIRIT e HJC-4X foram desenvolvidos para encaixar diretamente na estrutura dos capacetes, eliminando suportes externos e garantindo um perfil aerodinâmico e discreto.

Segundo a empresa, líder mundial em soluções de comunicação sem fios para motociclistas, o objetivo foi responder a uma procura crescente por sistemas que ofereçam a experiência tecnológica da Cardo sem comprometer o conforto ou a estética dos capacetes.

"Os motociclistas sempre valorizaram a qualidade dos nossos intercomunicadores, mas pediam uma solução que se integrasse de forma mais natural nos capacetes", afirmou Dan Emodi, diretor de marketing da marca. "Com estes dois novos modelos, mostramos que ouvimos esse feedback



e que conseguimos oferecer a experiência Cardo num formato totalmente embutido", acrescentou.

Os HJC-SPIRIT e HJC-4X foram desenhados para encaixar diretamente na cavidade de comunicação dos capacetes HJC, preservando a aerodinâmica, o equilíbrio e os padrões de segurança da marca. A instalação resulta num acabamento semelhante a uma montagem de fábrica, sem módulos salientes ou cabos expostos.

A compatibilidade abrange modelos de turismo, sport-touring e gama premium, permitindo que utilizadores de diferentes segmentos adotem a solução integrada.

Os dois intercomunicadores partilham a mesma base tecnológica - conectividade Bluetooth 5.2, controlo intuitivo e funcionalidades pensadas para grupos pequenos - mas diferenciam-se pelo nível de áudio e capacidades.

- HJC-SPIRIT - equipado com altifalantes de 40 mm, pensado para quem procura comunicação essencial, navegação e ligação ao smartphone. PVP recomendado: 139,95 euros;

- HJC-4X - integra altifalantes JBL de 40 mm, oferecendo maior qualidade sonora e desempenho superior em chamadas e música. PVP recomendado: 279,95 euros.

Ambos os sistemas mantêm a filosofia de utilização simples da Cardo, com emparelhamento

rápido, comandos acessíveis e autonomia adequada a viagens longas.

Os novos intercomunicadores chegam ao mercado através dos distribuidores autorizados da Cardo Systems. Em Portugal, o aconselhamento técnico e comercial é assegurado pela Golden Bat, que disponibiliza mais informações nas suas plataformas digitais. //

MODELOS DE CAPACETES COMPATÍVEIS

- i71;
- i91;
- RPHA 71;
- f31;
- f71;
- RPHA 91;
- RPHA 31;
- RPHA 60;
- RPHA 71 Carbon;
- f71 Carbon;
- RPHA 91 Carbon;
- RPHA 72;
- RPHA 72 DOT;
- RPHA 72 Carbon;
- RPHA 72 Carbon ECE&DOT.





Versatilidade **ACRESCIDA**

A DUNLOP MOTORCYCLE EUROPE LARGOU A SUA GAMA DE PNEUS GEOMAX, VENCEDORA DE CAMPEONATOS, COM O LANÇAMENTO DO GEOMAX MX54, UM PNEU DE MOTOCROSS INTERMÉDIO-DURO, COM UM DESEMPENHO SUPERIOR EM COMPARAÇÃO COM O SEU ANTECESSOR.

Concebido para oferecer um desempenho duradouro para motociclistas de todos os níveis, desde o amador ao profissional, o Geomax MX54 prioriza uma aderência e durabilidade excepcionais. É o sucessor do Geomax MX53, um pneu escolhido por alguns dos melhores pilotos em provas como o Campeonato do Mundo de Motocross da FIM (MXGP) e que agora ganha novos argumentos.

Os avanços tecnológicos do Geomax MX54 permitem-lhe preencher melhor a lacuna entre o Geomax MX71, agora descontinuado para terrenos duros, e o Geomax MX34, para terrenos macios/médios. Assim a gama Geomax, que também inclui o popular pneu MX14 para areia/lama, torna-se mais completa e, ao mesmo tempo, mais fácil de utilizar do que nunca.

O Geomax MX54 já foi utilizado por alguns dos

melhores pilotos de motocross do mundo em alguns dos campeonatos mais exigentes. Seja no motocross ou em corridas com pneus slick, a Dunlop trabalha com equipas para desenvolver os seus pneus do futuro nas pistas, oferecendo um desempenho comprovado em corridas para todos os pilotos.

O novo pneu apresenta melhorias tanto na dianteira como na traseira, com um novo design que oferece um aumento significativo da cobertura do terreno e do desempenho numa maior variedade de superfícies. Um layout de blocos revisto à frente proporciona uma maior aderência em terrenos mais macios, enquanto os tamanhos dos blocos foram alargados para melhorar a rigidez e a elasticidade.

Atrás, o número de blocos foi reduzido para permitir um espaço mais contínuo entre as filas de blocos, garantindo uma melhor aderência em terrenos mais macios e oferecendo uma tração previsível numa maior gama de condições do que a versão anterior. O layout dos blocos é baseado no Geomax MX34 para melhorar a sensação de contacto com o solo e em situações de utilização mais severa.

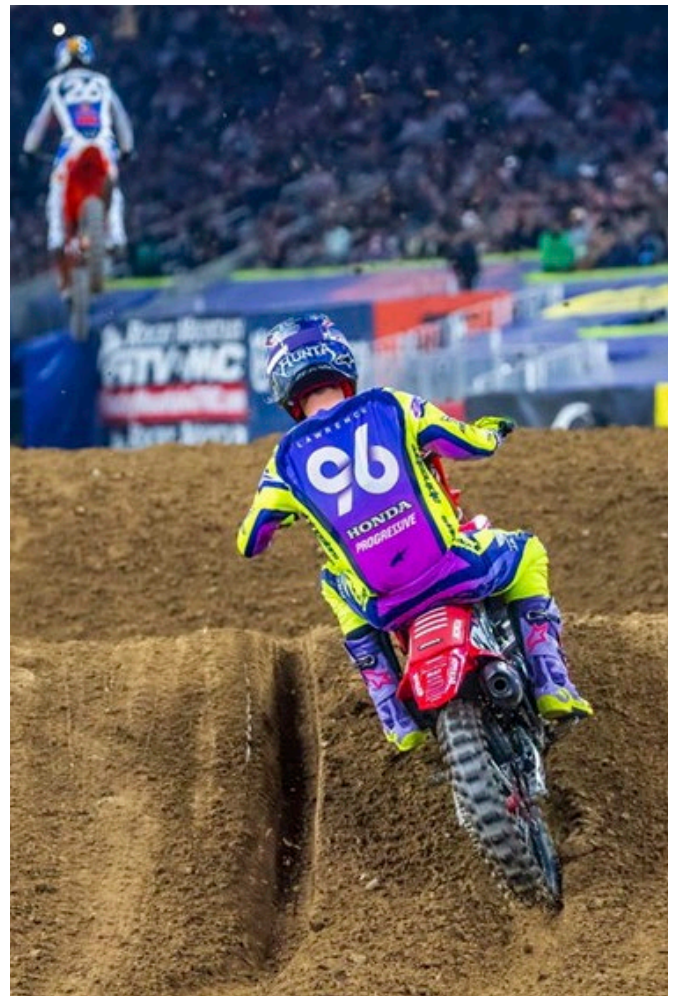
Roberto Finetti, Marketing Manager da Dunlop Motorcycle Europe, destaca:

O novo Dunlop Geomax MX54 apresenta avanços que o tornam muito mais versátil do que o MX53. Trabalhamos em estreita colaboração com as principais equipas do MXGP para oferecer uma melhor aderência em todos os tipos de terreno para pilotos de todos os níveis. Com o âmbito alargado do MX54, a linha Geomax é a nossa linha de motocross mais forte e versátil até à data, baseada nas nossas inovações conquistadas em importantes campeonatos profissionais.

Os pneus Dunlop Geomax MX têm apresentado resultados consistentes nas pistas, tendo já garantido duas vitórias no MX2 Grand Prix este ano, após uma temporada de 2025 recordista, que incluiu o título mundial conquistado pelo piloto da Dunlop, Romain Febvre.

Certamente que vão ser também amplamente usados na ronda portuguesa do MXGP, em Águeda, já no próximo fim de semana.

Os pneus Geomax MX54 estão disponíveis em 17 tamanhos, abrangendo medidas dianteiras de 10, 12, 14, 17, 19 e 21 polegadas e medidas traseiras de 10, 12, 14, 16, 18 e 19 polegadas. //





Tudo para **TUDO O LADO**

A GAMA INTEGRA MALAS LATERAIS, BOLSA DE DEPÓSITO, BOLSA DE TÚNEL, MOCHILA, BOLSA DE CINTURA E BOLSA DE PERNA.

A LS2 apresentou uma nova gama de malas e bolsas destinada a motociclistas, alargando a sua oferta de acessórios de mobilidade com o lançamento da linha "Freedom". A coleção, já disponível nos parceiros oficiais da marca, inclui seis produtos concebidos para responder a diferentes necessidades de transporte, arrumação e proteção durante deslocações urbanas ou viagens de maior distância.

A gama integra malas laterais, bolsa de depósito, bolsa de túnel, mochila, bolsa de cintura e bolsa de perna, todas com materiais impermeáveis e capacidades que variam entre os 3 e os 25 litros. Segundo a LS2, o objetivo passa por oferecer soluções versáteis e compatíveis com a maioria das motos e scooters, privilegiando a ergonomia, a facilidade de utilização e a resistência em condições meteorológicas adversas.

As malas laterais apresentam capacidade de 20 litros por unidade e foram pensadas para viagens de média e longa distância. A bolsa de depósito, adaptada a depósitos planos e semi-planos, destina-se a motos Classic, Café Racer, Naked-Sport

e Cruiser. Já a bolsa de túnel foi desenhada para scooters médias e maxi-scooters, oferecendo uma alternativa prática para o transporte diário de objetos pessoais.

A mochila Freedom, com 25 litros, inclui painel traseiro ergonómico, bolsa interior impermeável e suporte removível para capacete. As bolsas de cintura e de perna, mais compactas, destinam-se a quem procura soluções leves para deslocações curtas, caminhadas ou utilização quotidiana, mantendo os itens essenciais acessíveis e protegidos.

A LS2 sublinha que a nova gama pretende responder à crescente procura por equipamentos que combinem funcionalidade, conforto e segurança, acompanhando a evolução dos hábitos de mobilidade e o aumento do número de utilizadores de duas rodas. Informações adicionais sobre pontos de venda e especificações podem ser consultadas no site da SC Vouga, distribuidora oficial da marca em Portugal.

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

MOVE-TE COM ESTILO

JET X



SABE MAIS

2.999 €

PREÇO CHAVE NA MÃO

É PEGAR E ANDAR

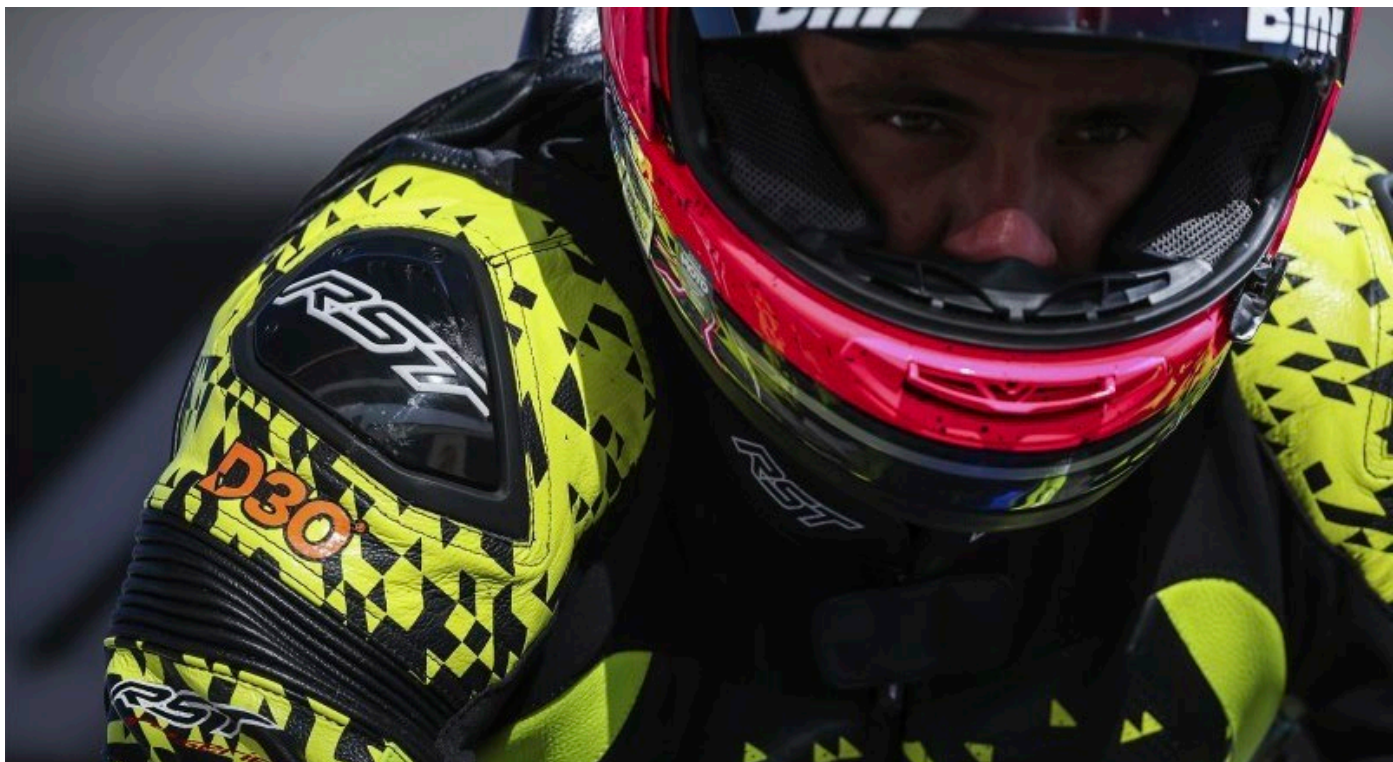


Campanha SYM JET X 125 Preço Chave na Mão válida até 31/08/2026, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA à taxa legal em vigor, ISV e despesas de legalização e transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor ou a lançar de futuro. Para mais informações contactar o concessionário oficial SYM.



WWW.SYM.PT





Nascida NA COMPETIÇÃO

A MARCA BRITÂNICA TROUXE TECNOLOGIA DE COMPETIÇÃO AGORA APLICADA À ESTRADA.

A marca britânica RST apresentou a sua coleção de fatos para 2026 com sistemas de airbag integrados, reforçando o compromisso com a segurança dos motociclistas. A tecnologia, desenvolvida em ambiente de competição, passa agora a estar disponível em modelos de uso diário e em circuito.

Dois novos fatos de couro incorporam o sistema de airbag In&Motion, já utilizado em campeonatos como o WSBK e o BSB. O modelo V4.2 D3O® Airbag introduz melhorias ergonómicas, proteções em carbono forjado e reforços adicionais em zonas críticas, estando disponível em duas versões de cor e tamanhos XS a 3XL, com o preço de 1.599,95 euros.

O Pro Series D3O® Airbag, também com certificação AAA, integra proteções de nível 2 e o mesmo sistema de airbag, com opções de cor em preto/cinza e preto/amarelo flúor. O preço é de 1.349,95 euros, em tamanhos XS a 4XL.

A gama inclui ainda o Peto D3O® Essencial Airbag, um colete concebido para ser usado sob a jaqueta ou o fato, disponível a partir de 369,95 euros. Outra

novidade é a camiseta Race Dept D3O® Performance Airbag, compatível com qualquer jaqueta da marca, à venda por 499,95 euros.

Os novos produtos com airbag da RST estão disponíveis em Portugal através da distribuidora Bihir e em lojas especializadas. A coleção completa pode ser consultada em [//](http://www.rst-moto.com)



CAISMOTOR

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

WISSX

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

3.499€
ANTES ~~3.899€~~

DESCONTO -400€





On E OFF ROAD

A SHAD ANUNCIOU O LANÇAMENTO DAS NOVAS MALAS LATERAIS TR27, DESENVOLVIDAS EM BARCELONA PARA UTILIZAÇÃO EM ESTRADA E FORA DE ESTRADA, COMBINANDO ESTRUTURA ULTRALEVE, RESISTÊNCIA A IMPACTOS E PROTEÇÃO IMPERMEÁVEL PARA VIAGENS DE AVENTURA.

A SHAD reforçou a gama TERRA com o lançamento das novas malas laterais TR27, um modelo desenvolvido para motos de aventura e concebido para utilização tanto em estrada como em percursos off-road.

Em comunicado enviado à imprensa, a marca refere que a TR27 foi desenhada e desenvolvida integralmente em Barcelona, tendo resultado de mais de dois anos de trabalho de engenharia, validação e testes técnicos.

Segundo a marca, a nova mala utiliza uma estrutura híbrida composta por polipropileno reforçado de elevada resistência e uma tampa superior em alumínio anodizado, solução que pretende garantir equilíbrio entre leveza, rigidez estrutural e durabilidade.

A SHAD adianta que o modelo foi submetido a

mais de 400 horas de ensaios, incluindo testes de vibração, impermeabilidade, impacto, fadiga térmica e resistência à abertura forçada, com o objetivo de assegurar desempenho em condições de utilização intensiva.

Entre as principais características destacam-se o sistema de fecho integrado, a proteção contra água equivalente ao padrão IPX5 e a possibilidade de transporte adicional de carga através de suportes superiores incorporados. A marca refere ainda que a TR27 é compatível com os sistemas de fixação 3P e 4P da SHAD, desenvolvidos para garantir estabilidade e integração estética com a moto.

As novas malas laterais TR27 deverão chegar ao mercado português em meados de junho, através do Grupo Multimoto, importador oficial da SHAD em Portugal. //

Montana XR1 125 evo

A mesma de sempre, mas melhor que nunca.



Tua por 3.699€*

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

Cores ● Vermelho ● Azul ● Branco ○ Preto

 **macbor**
SMART YOURSELF



VER VÍDEO XR1 125 EVO

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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



Henrique Saraiva

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

Onde param os 100 milhões?

Spoiler alert: o título é meramente especulativo...mas, se calhar, peca por defeito! Agora que captei a sua atenção, vamos ao que interessa... vamos falar de MOTOTURISMO

Existe uma realidade transversal ao universo motociclístico nacional: o Mototurismo, leia-se as viagens turísticas em moto, não existe!

Dir-me-ão que olvido alguns factos: ao longo do ano realizam-se inúmeras concentrações motociclísticas, país fora, organizadas por moto-clubes e respaldadas pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP). É verdade! muitos motoclubes organizam “moto-ralis”, enquadrados numa competição promovida pela FMP. Também é verdade! O Lés-a-Lés, organização da FMP, percorre anualmente Portugal de fio a pavio. E até já desdobrou, para lá do original, em versões “todo-o-terreno” e “clássico”. Igualmente é verdade!

Todas estas organizações, e é disso que falamos, constituem a atividade mototurística reconhecida pela autoridade máxima do Motociclismo em Portugal. É só isto o Mototurismo?

Em boa verdade, são eventos que movimentam, por vezes centenas, noutras ocasiões milhares de motociclistas. Que trazem movimento e geram riqueza nas regiões onde se realizam ou percorrem. Se essa riqueza depois fica nesses locais... é outra história.

Todavia, também geram constrangimentos: aglomerações em locais que não estão preparados para as receber, incómodos (seja pelo excesso de movimento, seja pelo ruído) para as populações das pequenas vilas e aldeias, superlotação hoteleira. Repito, é só isto o Mototurismo?

A avaliar pela página da própria FMP assim parece. Existe também o ACT Portugal, mas que é destinado a uma clientela muito especial e aventureira, e que se resume, basicamente a um itinerário.

Mas assim estamos a esquecer-nos de uma realidade muito mais vasta e que abrange um universo de motociclistas muito maior: aqueles que viajam sozinhos, em parilha ou em pequenos grupos, que organizam os seus próprios passeios, que circulam em autonomia, efetuando os seus consumos: alimentação, alojamentos, combustíveis e outras despesas, localmente, nas terras por onde vão passando ao longo das suas jornadas.

Falta ainda mencionar outro tipo de ofertas: alguns tours organizados, mais seletivos e com menos movimento, mas que não constituem uma oferta turística consistente. E ofertas turísticas como a EN2 ou a nova Rota Norte que, apesar da sua atratividade, especificidades e dinâmicas próprias, funcionam de forma isolada.

Acresce outra realidade que se explica do ponto de vista económico: os mototuristas nacionais (qualquer que seja o formato das suas viagens) apenas “transfere” riqueza entre regiões. Nalguns casos das mais favorecidas para as mais esquecidas, outras nem por isso (basta que os serviços fornecidos nos eventos o sejam por empresas sediadas nos grandes centros). Em termos de acréscimo de riqueza nacional, a soma é nula!

Já os estrangeiros que nos demandam, na esmagadora



maioria também pertencentes aquele universo “que não existe”, acrescentam à riqueza nacional os valores de todos os consumos que realizam. Na Economia Nacional, como exportações!

Quantos são? Ninguém sabe! O Instituto Nacional de Estatística (INE) não os conta! O Turismo de Portugal desconhece a sua existência! A FMP esquece-os! Como tal... não existem!

QUAIS 100 MILHÕES?

Na ausência de estatísticas oficiais, para podermos elaborar um raciocínio que fuja liminarmente à especulação, é necessário consolidar múltiplas fontes e, mesmo assim, os resultados são meras estimativas (mas não desprezáveis e não devem ser ignoradas como aproximação à realidade). E o que dizem essas estimativas?

Vamos olhar apenas para o mercado europeu enquanto emissor de mototuristas para Portugal.

Apesar do valor intermédio apontar para um número da ordem dos 175.000 motociclistas europeus que demandam o nosso território anualmente, julgo ser necessária alguma prudência o que, para efeitos de cálculo de receitas possíveis (estimadas), aconselha que nos fixemos num valor de 100.000.

Comparemos: Espanha recebe mais de 500 mil, França cerca de 1 milhão, Itália aproximadamente 700 mil, Croácia quase 200 mil, Noruega cerca de 100 mil e... Marrocos

também cerca de 100 mil.

100.000 motociclistas, cujas origens principais são, mais coisa menos coisa:

Alemanha - 25 %
França - 20%
Reino Unido - 15%
Bélgica e Países Baixos - 12%
Itália - 5%

A contabilização dos motociclistas espanhóis é praticamente impossível de estimar dada a permeabilidade da nossa fronteira comum e a frequência com que é ultrapassada (nalguns casos mais do que uma vez na própria jornada e noutros apenas por razões fortuitas, como sejam ir abastecer de combustível).

As estimativas apontam para 20%, mas creio, por estas razões, que será substancialmente superior (mas também nem sempre qualificável como mototurismo).

A Península Ibérica é, para alguns efeitos, uma realidade. E se no que respeita às estatísticas assim pode parecer, já no que se refere à forma como este tema é tratado, é outro mundo!

Estes motociclistas procuram-nos pelo clima, pela diversidade paisagística, pela gastronomia, pelas estradas e paisagens, pelas nossas gentes e por um território que em grande parte ainda preserva a sua genuinidade. Por-



tanto...temos produto turístico e naturalmente potencial atrativo. Apesar do corredor da moda: Espanha - Marrocos, os afastar de nós...

Para cá chegarem, demoram (entre vinda e regresso) uma semana. Logo, a sua estadia será da ordem dos 10 dias ou, geralmente mais. As estimativas apontam para gastos diários superiores a 120€.

É preciso notar que o perfil sociológico médio destes mototuristas apresenta um perfil etário acima dos 40 anos, bom poder económico e nível cultural médio a superior. Ou seja, com elevado potencial em termos receitas provenientes desses gastos de viagem. E aqui chegamos ao busílis. Vamos a contas, que são fáceis:

100 mil mototuristas estrangeiros, que gastem diariamente cerca de 100€/dia e que permaneçam no nosso território, no mínimo 10 dias. “É só fazer as contas!”

$100.000 \times 100 \times 10 = 100.000.000 \text{ € ... anualmente.}$

Como vimos, os valores utilizados foram “por baixo”, o que permite deduzir que a receita anual que Portugal recolhe será algo superior.

São 100 milhões de euros, na sua esmagadora maioria retidos localmente e em regiões afastadas dos grandes centros de turismo. As regiões mais desfavorecidas e esquecidas do nosso território. Sem causarem constrangimentos para as populações porque circulam sozinhos ou em pequenos

grupos, distribuídos ao longo da maioria do ano.

E tudo isto proveniente de uma realidade turística e económica que... não existe!

O POTENCIAL

Portugal tem um potencial mototurístico tremendo. Sabemos todos isso. O que falta então?

Em primeiro lugar, o reconhecimento por quem de direito - Turismo de Portugal - desta realidade e do que ela pode contribuir para o rejuvenescimento económico das regiões mais remotas do nosso território, que constituem cerca de dois terços da área total: 70% da superfície de Portugal tem apenas 20% da população e contribui com menos de 15% para o PIB nacional. É tempo de fazermos algo, certo?

Depois, é fundamental criar um ecossistema mototurístico que consiga pensar esta realidade de forma integrada:

- Definir trajetos cénicos “para motociclistas”, que proporcionem prazer de condução, devidamente referenciados, sinalizados e publicitados (obviamente que dotados de todas as condições de segurança: pavimento, sinalização, miradouros, zonas instagramáveis, etc.). O objetivo final seria a criação de uma Rede Mototurística Nacional. A Espanha faz isto e muito bem, vide a “Rueda Dorada” promovida pela RFME ou as “Rutas Moteras” um pouco por todo o território.



- Criação de uma selo de garantia “Moto Friendly” que inclua as entidades a quem os mototuristas recorrem: alojamentos (check-ins tardios, check-out madrugadores, locais adequados e seguros de estacionamento, etc.), restaurantes (refeições rápidas e com horário alargado, aparcamentos adequados), oficinas (horários alargados para reparações e serviços rápidos e possibilidade de recurso durante o fim de semana), etc. Este tipo de certificações são muito populares em França e no Reino Unido.

- Informação sistemática às comunidades no sentido de perceberem os benefícios que podem recolher desta atividade e incentivos à criação de iniciativas que possam atrair e acolher os mototuristas.

- Criação de uma plataforma digital multilíngua que permita a cada um dos mototuristas a obtenção de informação actual e localizada e lhe facilite escolher as melhores opções na sua viagem. E que também os informe sobre os hábitos nacionais e as formas adequadas de abordagem das populações e as suas especificidades.

- Desenvolvimento de uma política de Marketing Internacional (olhar para o umbigo só nos faz andar em círculos!) que inclua a abordagem aos meios onde os mototuristas “circulam”: redes sociais, influencers,

entidades internacionais vocacionadas para estas atividades, feiras internacionais, salões de turismo e de motos, etc.

- Finalmente e, talvez mais importante: todo este ecossistema deve ser coordenado de forma integrada e nacional. A sua governação deve incluir as entidades públicas (do Governo e Turismo de Portugal aos Municípios) e os agentes privados envolvidos.

Mas é fundamental, decisivo mesmo, que essa gestão seja feita por quem conhece a realidade do Mototurismo... porque é para mototuristas que se destina. Para estes mototuristas, se me faço entender...

Será que é possível fazer avançar o Mototurismo português como um dos canais privilegiados de promoção do nosso País e de rejuvenescimento do interior?

Será que, se a sociedade começar a olhar para os motociclistas como agentes de uma realidade económica e social relevante, não melhorará os sentimentos tantas vezes adversos para nós e que depois se refletem na (in)segurança rodoviária?

Vamos continuar à espera que “alguém” venha fazer por nós o que é preciso fazer? Se calhar quando dermos por isso... outros destinos já nos ultrapassaram: Marrocos, Balcãs, etc. E o nosso quintal continua na mesma... //



MEMÓRIAS, CAIXA DE VELOCIDADES E... **queijo da serra!**

Perguntam vocês: “que raio têm estas três coisas a ver umas com as outras?”

E têm razão! Não têm nada a ver. Mas dá jeito para contar esta história. Até porque todas elas estarão aí, pelo meio do enredo. Juntámos um jornalista e um viajante e fizemo-nos ao caminho!

Texto: Henrique Saraiva

Começamos pelo princípio, que é como normalmente as coisas começam: quisemos comparar duas formas mais sofisticadas de meter mudanças nas “nossas” motos, perceber as diferenças e, eventualmente, qual a melhor.

Por isso, nada melhor que escolher motos da mesma marca, com algumas características semelhantes e que, ao mesmo tempo, tivessem formas diferentes de “meter as mudanças”. Assim as escolhidas foram a Honda Transalp e a Honda NC750. A mesma cilindrada (mas não o mesmo motor), mais à vontade em diferentes terrenos a primeira, mais polivalente para satisfazer todas as necessidades de um motociclista, a segunda. A grande diferença, está na forma de interagir com a caixa de velocidades.

A Honda Transalp traz a grande novidade para 2026: a adaptação do sistema E-Clutch já visto noutros modelos da marca, mas agora em estreita ligação com o acelerador eletrónico. E em que consiste este sistema? É uma embraiagem eletrónica que dispensa o seu acionamento pelo condutor. Este apenas tem que meter a mudança que pretende, em qualquer situação da condução, com o seu pé esquerdo. E a mudança entra! Rápida, suave e eficazmente. Simples! Depois basta acelerar.

Já a NC750 está dotada com a mais do que comprovada caixa DCT (Dual Clutch transmission), que erradamente é chamada de “caixa automática”, apesar de efetivamente funcionar de forma automática (se assim o desejarmos) é verdade, mas as mudanças estão lá, não estamos a falar daquelas caixas com PRND ou das com variação contínua! E tanto lá estão que o condutor pode, em qualquer momento, decidir sobrepor-se à “inteligência artificial” da DCT e ser ele a fazer a passagem de caixa quando e onde pretende, com a simples utilização do polegar ou indicador da mão esquerda.

Ambos os sistemas têm um objetivo: tornar a viagem mais confortável e, principalmente, fazer com que o condutor desfrute mais da sua condução em vez de se preocupar com movimentos mecânicos sistematicamente repetidos...até à exaustão. E, como sabemos, a fadiga é um fator crítico para a nossa segurança.

Esclarecida a referência às caixas de velocidades (as conclusões ficam lá mais para a frente), é óbvio que precisávamos de estradas que nos fizessem »





testar os dois sistemas à exaustão. E aí funcionou... a gula!

Este pecado mortal, mas tão saboroso, que nos motivou, é o Queijo da Serra! E as estradas da região que o produz foram as ideais para o teste que fizemos. A nossa serra maior reúne um condensado de estradas que pedem meças ao que de melhor existe por essa Europa fora.

É evidente que um autocolante dos Picos, dos Pirenéus ou até duma Transfar... qualquer coisa é mais sexy (ou dito de outra forma: “a galinha da vizinha é melhor que a minha”) que fazer duas centenas de quilómetros e andar no Carrossel da Estrela. Mas foi aqui que fomos. E garanto que a diversão só não foi absoluta porque ao segundo dia tivemos que regressar. Ficou prometido o regresso... mas trouxemos o Queijo da Serra!

Finalmente, onde entram as memórias? Aqui funcionou o fator pessoal. Ambos os intervenientes deste teste têm raízes e recordações vivas desta região. É sempre um prazer regressar e reviver o passado, aproveitando para o confrontar com o presente.

E é também esse conhecimento que queremos passar, descrevendo algumas das muitas belezas e

histórias desta região, que há mais de 2 milénios se chamava Montes Hermínios.

O ROTEIRO - 1º Dia DE CASTELO BRANCO À GARDUNHA

O nosso périplo começou simbolicamente na capital da Beira Baixa, mas o primeiro local onde nos detivemos foi noutra Castelo: em Castelo Novo

Pequena vila, ancestral, testemunha da reconquista cristã e da fundação de Portugal. Chegou a sede de concelho e dominava as encostas da Serra da Gardunha - a antecâmara da vizinha maior, a da Estrela. A destruição provocada pelo Terremoto de 1755 iniciou o declínio de Castelo Novo e a perda do protagonismo regional.

As ruínas do Castelo, quase totalmente destruído no Terremoto, as Igrejas Matriz e da Misericórdia, a Capela de Santo António ou o Chafariz da Bica representam a memória desses tempos, bem como o Pelourinho sinaliza a importância de antanho. Salvou-se a bela vista sobre a Cova da Beira!

Porque na Serra da Gardunha estávamos, a paragem seguinte foi em Alpedrinha. Talvez pela sua localização a meia encosta lhe chamem “Sintra da Beira”. Penso que os seus habitantes preferirão



mesmo o nome de batismo da sua terra...

Pertence ao concelho do Fundão, mas entre 1675 e 1855 teve a sua própria autonomia municipal. Para lá da sua beleza paisagística, destacam-se o Chafariz D'João V, o Palácio do Picadeiro, ou o Pelourinho. Aqui se celebra também a Transumância, a ancestral prática da migração dos rebanhos.

A estrada - a antiga, não a A23 e o seu túnel, leva-nos numa apreciada sucessão de curvas, primeiro a subir e depois a descer até ao Fundão.

Atualmente, importante centro agroindustrial, famoso pelas suas deliciosas cerejas, o Fundão é a mais importante de todas as povoações que compõem o fértil e bonito vale conhecido por "Cova da Beira".

Cova da Beira - A caminho da Estrela

O rumo agora era a aproximação à Serra da Estrela. O imponente maciço serrano ocupava a nossa visão... e os vislumbres de neve aumentavam o desejo de lá chegar acima.

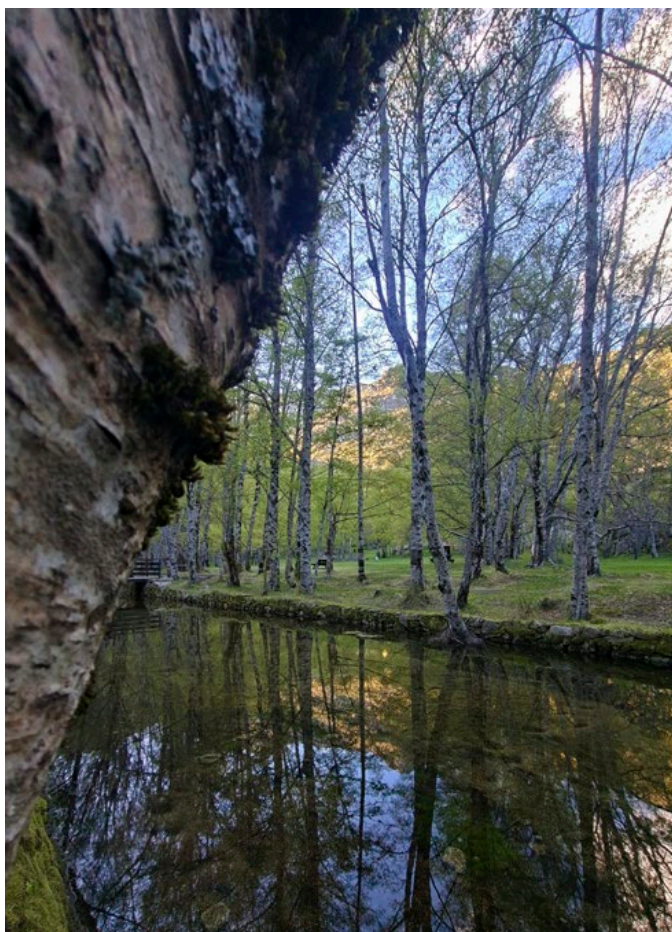
Optámos por aceder à Serra a partir de Unhais e para lá nos dirigimos, numa estrada (a EN343) que nos deixou saudades: curvas e mais curvas,

percorridas a bom ritmo e deixando para trás algumas aldeias que já antecipavam a chegada à montanha: Aldeia de Joanes logo à saída do Fundão e, lá mais para a frente, Telhado, Barco e Paúl. Poucos quilómetros depois desta, e já a subir, encontramos a Estrada da Beira - a EN230 que une a Covilhã a Coimbra e que é uma delícia para quem conduz moto e um tormento para os automobilistas. Logo chegámos a Unhais.

Começa a subida - de Unhais aos Piornos

Localizada a uma altitude de 750m, Unhais situa-se na base da vertente Sudoeste da Serra da Estrela, num vale de origem glaciária onde corre a ribeira de Unhais que resulta da confluência das ribeiras da Estrela e da Alforfa. A sua Estância Termal e Climática ainda hoje é muito procurada para doenças dos aparelhos circulatório e respiratório, para o reumatismo e doenças de pele. Unhais da Serra viveu a sua grande época turística termal nos finais do séc. XIX e princípios do séc. XX, sendo na altura conhecida como "Pérola da Beira" ou "Sintra da Covilhã".

A estranha toponímia é explicada pela Lenda de Unhais que reza assim: >>>



“Certo dia, um jovem nobre, no entusiasmo da caçada pela Serra da Estrela, perdeu-se. Depois de andar perdido durante muito tempo sentiu-se cansado e com fome. Nestas condições chegou perto do local onde hoje está situada a vila.

Foi aqui que encontrou um pastor que vindo o estado de fome e cansaço do jovem, deu-lhe leite das ovelhas do seu rebanho e depois, foi à ribeira e, com as suas grandes “unhas”, apanhou uma truta com que alimentou o jovem caçador. Este ficou admirado pela facilidade com que o pastor apanhou as trutas com as “unhas” e chamou ao local “Unhas da Serra” derivando posteriormente para “Unhais da Serra”.

No Miradouro do Cruzeiro, local ideal para apreciarmos a beleza desta terra e a grandiosidade do vale glacial no sopé do qual se situa, parámos para retemperar forças e prepararmo-nos para o próximo desafio: subir a estreita, perigosa estrada que nos leva diretamente até aos Piornos, já bem lá acima. Acrescem os cerca de 2 quilómetros de terra batida em mau estado, que encontramos a meio do percurso. Em cerca de 15 quilómetros registamos um ganho de altitude de 900 metros!

De miradouro em miradouro, assim chegámos aos Piornos. Piorno é o nome pelo qual também são conhecidas as Giestas...

Agora descemos - o Vale Glaciar a caminho de Manteigas

A jornada já ia longa e necessitávamos de algum conforto alimentar. Fomos diretamente até Manteigas, aproveitando a alucinante e majestosa descida pela N338.

16 quilómetros de asfalto, sempre pela encosta nascente do Vale Glaciar, numa sucessão de curvas rápidas - ou não fossemos em descida - e algumas retas onde não convinha ganhar demasiada embalagem. À nossa direita a encosta imponente e à esquerda, lá no fundo do vale, um fio de água - o Zêzere. Sobre o Covão da Ametade, onde passámos, e de que falaremos mais tarde.

Manteigas, vila serrana por excelência, com foral outorgado por D. Sancho I em 1188, tem no património termal uma das suas riquezas. Famosos são também os viveiros de trutas. Mas...é a paisagem que nos esmaga!

Depois do reabastecimento, percorremos meia dúzia de quilómetros de estrada estreita, sinuosa, de piso sofrível, mas profusamente arborizada, que nos conduziu até um dos ex-libris de manteigas e da Serra da Estrela: o Poço do Inferno. Uma

cascata com a altura de cerca de 10 metros em que as águas gélidas da montanha caem em queda livre, espremidas entre duas paredes rochosas. Se no pico do Inverno costuma congelar e no Verão é apenas um fio de água, no nosso caso felizmente, o caudal era significativo a que não será estranho o Inverno muito chuvoso que tivemos.

Voltamos a subir - até ao topo da Serra

Voltámos a subir o Vale Glaciar por onde viemos antes. Agora com o precipício mesmo ali ao lado...

Esperava-nos o Covão da Ametade. À medida que nos aproximávamos, os três gigantes que o “protegem” ganhavam imponência e sentíamo-nos esmagados pela grandiosidade do cenário: são os Cântaros, de seu nome Raso, Magro e Gordo, contando de sul para norte. Nalguns pontos vislumbrámos alguma da neve que ainda restava por ali.

O Rio Zêzere tem a sua nascente pertinho da Torre. Escapa-se como um fio de água, por entre as paredes íngremes dos Cântaros e ganha corpo aqui mesmo, neste pequeno altiplano, profusamente arborizado por vidoeiros, que transformam este recanto num cenário paradisíaco. Sentimo-nos bem

aqui. Inspira calma e reduz-nos à nossa dimensão.

Era tempo de prosseguir até porque a tarde já ia avançada. Separavam-nos 10 quilómetros do ponto mais alto de Portugal (continental).

Subida íngreme, mesmo muito nalguns pontos, o horizonte visual é cada vez mais amplo e impressionante. Quase a cada curva, os muitos miradouros permitem usufruir de vistas quase infinitas. Parámos junto ao Santuário de Nossa Senhora da Boa Estrela, estátua esculpida em baixo relevo na rocha da santa protetora dos pastores.

E porque de pastores falamos, é altura de contar a lenda do Pastor da Serra da Estrela:

“Era uma vez um pastor, que vivia com o seu rebanho numa alta serra no Centro de Portugal. A sua companhia era a natureza e os animais, e fazia da solidão a sua amiga, tal como todos os pastores. Durante o dia, o pastor corria e brincava com os animais. Quando se sentia cansado, sentava-se e observava a paisagem, num cenário que mudava a cada estação do ano mas que conhecia como ninguém.

À noite, com o rebanho recolhido, ainda lhe sobrava tempo de falar de tudo o que lhe apetecia com a sua »»





maior amiga e confidente, uma grande estrela, que se erguia imponente e luminosa, bem acima do alto da serra, rodeada por milhares de outras mais pequenas. Eram momentos mágicos onde recuperava a energia para o dia seguinte.

Ora, chegou aos ouvidos do rei que nas suas terras havia um pastor que falava com as estrelas. Logo o mandou chamar à sua presença, propondo-lhe que trocasse a sua estrela por uma grande riqueza. Mas o pastor disse que não trocava a sua amiga por riqueza alguma deste mundo ou do outro, e que preferia ser pobre, mas continuar feliz. O rei ficou desapontado, mas acabou por compreender as suas razões, e mandou-o embora em paz.

Assim que o pastor chegou à sua cabana, no alto da serra, e mal anoiteceu, foi ter com a sua amiga estrela. Desta vez, no entanto, foi ela a confessar, numa doce melodia, que temeu que o pastor a trocasse pela riqueza prometida. O pastor disse-lhe que a sua amizade era o seu bem mais precioso.

E assim, deu o seu nome àquela que era também a sua serra: a Serra da Estrela. Ainda hoje se diz que, na serra, uma estrela diferente das outras brilha à procura do seu pastor.”

Seguimos estrada acima. As cores da hora dourada acrescentavam contraste e beleza aos muitos pedaços de neve feita gelo que fomos encontrando nas encostas.

E assim chegámos a este lugar mítico (ou místico!). O ponto mais alto de Portugal continental. Curiosamente não é um cume característico de montanha, mas sim um pequeno planalto. Situa-se a 1993 metros de altitude e por isso, tem mesmo no centro uma torre que lhe acrescenta os 7 metros necessários para completar o “número redondo”: 2000 metros. Estava bonito,

repleto de neve.

Para lá dos dois estranhos edifícios com as suas cúpulas esféricas (pertencentes à Força Aérea mas desativados... e degradados) existe ainda um pequeno centro comercial onde é possível adquirir algumas das iguarias tradicionais da Serra da Estrela e recordações que ilustrem a visita. Vai um autocolante para a moto?

A jornada chega ao fim - da Torre às Penhas da Saúde

O nosso alojamento era nas Penhas da Saúde. O final do dia aproximava-se e notava-se a temperatura ambiente a baixar. Ficaria abaixo dos 2 dígitos assim que o Sol se pôs.

Faltavam-nos 10 quilómetros e descer o que pouco antes tínhamos subido. Pudemos comprovar que são tão diferentes os caminhos que percorremos quando os fazemos nos dois sentidos. E isto é válido em qualquer estrada!

Bem instalados no “Luna Serra da Estrela”, aconchegámos os estômagos com um belo repasto no “Restaurante da Serra”.

O dia estava feito e o balanço era muito positivo. As máquinas tinham-se portado bem, as paisagens maravilhosas abriam o apetite para o dia seguinte e as estradas percorridas tinham-nos deixado um sorriso de orelha a orelha!

Apesar das diferenças de tipologia, ambas as motos tinham cumprido a sua tarefa na perfeição. Está mais à vontade a Transalp quando o piso se apresenta em piores condições sendo que a sua maior potência também lhe dá uma ligeira vantagem nas subidas mais íngremes. A NC750 compensa com a sua maior agilidade em zonas sinuosas, muito graças ao centro de gravidade mais baixo e ao menor perfil das rodas. Uma

característica comum: o conforto. E a segurança de ambas, serra acima, serra abaixo. É bom viajar assim.

O ROTEIRO - 2º Dia

Uma noite bem descansada e um repimpado pequeno-almoço deram-nos a motivação para esta 2ª jornada. Terminaríamos o nosso roteiro novamente em Castelo Branco (e faltaria depois o regresso a casa). Mas para lá chegarmos iríamos percorrer o lado mais desconhecido da Serra.

Pelo topo da Serra - das Penhas da Saúde à Lagoa Comprida

Subimos novamente até à Torre. Porque quisemos vê-la com a luz do início da manhã e também porque era por ali que chegávamos ao nosso primeiro destino: a Lagoa Comprida.

A beleza das encostas da Serra, com as franjas de neve que ainda subsistem, tornam esta passagem por aqui numa experiência memorável. Começámos a descer em altitude, mas não muito. As curvas sucediam-se, mais rápidas ou mais lentas, mas sempre fluidas. É bom andar por ali...

Chegamos à Lagoa Comprida, a maior das lagoas

da Serra da Estrela. Na sua génese está um antigo glaciar com cerca de um quilómetro de extensão.

A sua existência foi aproveitada desde o início do século, em 1912, para a produção de eletricidade, tendo o paredão conhecido múltiplos alteamentos para lhe aumentarem a capacidade de retenção de água. Em 1914 tinha uma altura de 6 metros. Depois, em 1934 já atingia os 15 metros. Atualmente (e desde 1965) tem uma altura de 28 metros.

Nela desaguam dois túneis: o do Covão do Meio que desvia a água das encostas da Torre e o Covão dos Conchos que traz as da Ribeira das Naves.

E foi aqui, no pequeno estabelecimento comercial que cumprimos um dos objetivos: cada um trazer para casa um magnífico queijo da serra. Assim permanecerá no palato a recordação desta viagem.

Agora sim - vamos descer definitivamente: a caminho de Loriga

Antes de chegarmos a Loriga, temos a descida da EN338, desde as imediações da Lagoa Comprida até ao cruzamento com a EN231, na Portela do >>



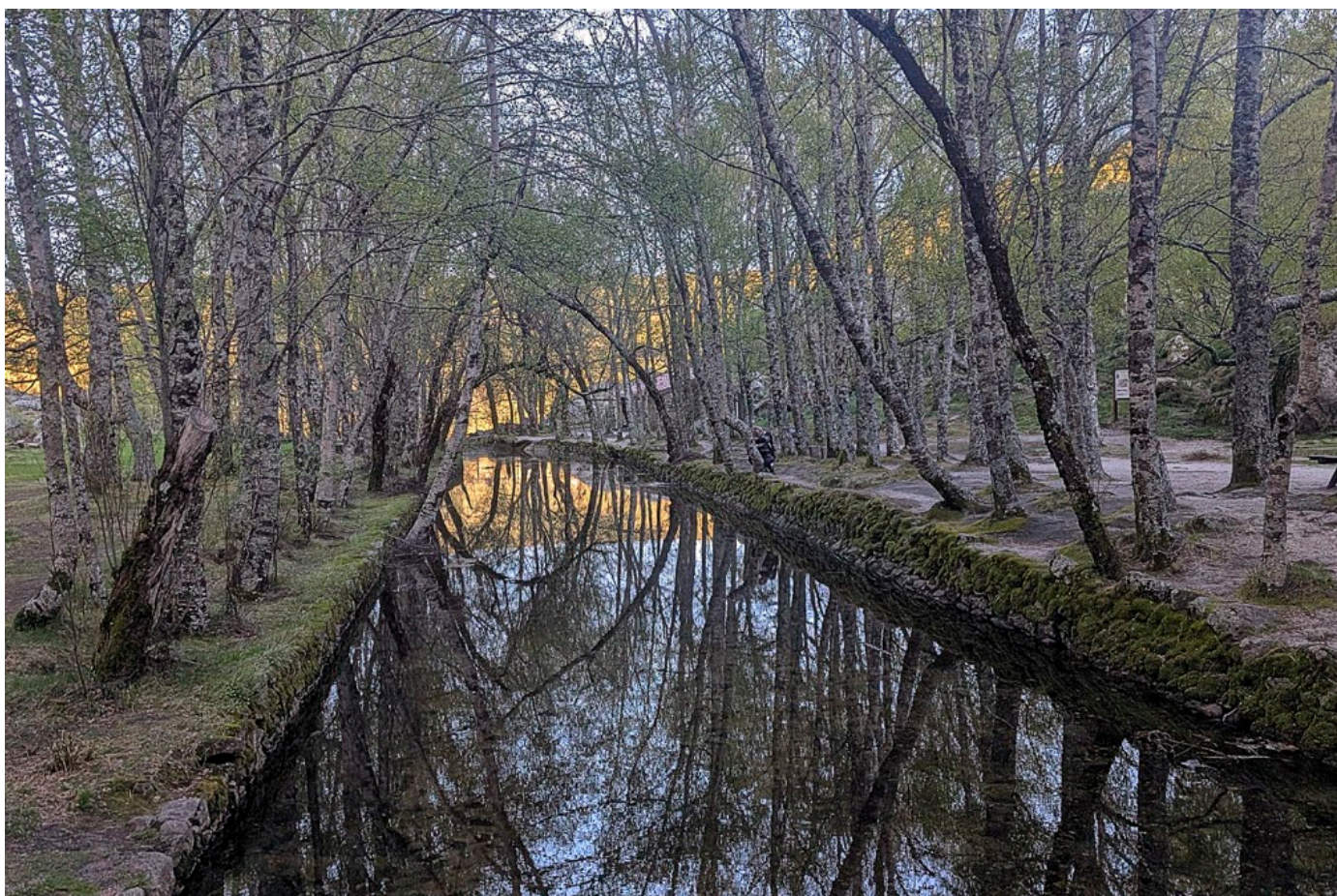


Arão. Em cerca de 9km descemos dos 1650 até aos 960m. No início, o declive é de 9%, depois aumenta para 12% e termina com um último troço a 14%. Não é à toa que os ciclistas que aqui vêm treinar a subida, lhe chamam “Adamastor”...

Loriga é conhecida como a “Suíça Portuguesa”. Localizada a 770 m de altitude, está rodeada de algumas das montanhas mais altas da Serra: Penha dos Abutres a 1828m de altitude e Penha do Gato a 1771m. Atrás de si tem o extenso Vale Glaciar de Loriga. Por ele descem as Ribeiras da Nave e de S. Bento que se juntam para formar a Ribeira de Loriga.

O “Poço do Zé Lages” ou Praia Fluvial de Loriga, para lá da sua qualidade internacionalmente reconhecida e da água gélida, tem particular beleza pela sucessão de pequenas piscinas em socalcos, à medida que o curso da ribeira desce o vale junto à povoação.

Mas são os terraços em socalcos onde se plantava o milho, e a sua complexa rede de irrigação, um dos grandes ex-libris de Loriga, uma obra construída ao longo de centenas de anos e que transformou um vale rochoso num vale fértil. Ainda hoje marcam a paisagem, fazendo parte do



património histórico da vila, sendo demonstrativa do génio dos seus habitantes.

Sabe-se que Loriga existe há mais de 2600 anos, que é uma antiga povoação lusitana, que os romanos lhe puseram o nome de Lorica, e que fazia parte da Lusitânia. Do latim Lorica (couraça, armadura) derivou Loriga, que tem exatamente o mesmo significado. Tradição documentada refere que daqui seria natural Viriato... o que dá mais força à designação escolhida pelos romanos...

Já no século XII, Loriga era sede de concelho. Teve forais atribuídos sucessivamente em 1136, 1249, 1474, 1514. O concelho extinguiu-se na reforma administrativa de 1855.

O Terramoto de 1755 provocou uma assinalável destruição na vila e a ausência de ajudas na reconstrução terá contribuído para o seu declínio.

Todavia, renasceu na segunda metade do século XIX graças à implantação de inúmeras empresas têxteis, transformando-se numa vila industrial (tempos houve em que só a Covilhã superava Loriga em número de empresas têxteis, na região da Serra da Estrela). A prosperidade durou cerca de 1 século e, no final do século XX esta indústria entrou em declínio, o que contribuiu para a

diminuição da população e da riqueza.

A etapa final: até Unhais da Serra e depois rumo a Castelo Branco

Um opíparo repasto n' "O Vicente" serviu para restabelecer a energia para a parte final do nosso percurso.

Separavam-nos pouco mais de 40 quilómetros de Unhais da Serra. Mas que 40 quilómetros!

Primeiro a EN231 e depois a EN230 (a "Estrada da Beira") deliciaram-nos com as centenas de curvas e contracurvas pelas encostas limítrofes da Serra da Estrela, a oeste e sul respetivamente.

Uma pequena paragem para refrescar e seguimos caminho. Era importante agora chegar rapidamente. Parámos num local que já tínhamos visitado brevemente à vinda: a albufeira da Barragem de Santa Águeda. Um local paradisíaco à beira de Alcains e com uma paisagem soberba. Foi o local ideal para fazermos o resumo das nossas impressões de viagem e do comportamento das nossas máquinas.

Depois, novamente Castelo Branco e o fecho deste roteiro. Ainda faltavam 200 quilómetros até chegarmos aos nossos destinos finais. //

AS CONCLUSÕES: E-Clutch ou DCT?

A palavra do Viajante

DESDE OS PRIMÓRDIOS da Civilização que o ser humano procurou primeiro superar as suas capacidades físicas (o machado de sílex para a caça ou a invenção da roda para o movimento, por exemplo). Depois, a partir do Séc. XVIII com a Revolução Industrial, o objetivo foi substituir tarefas puramente mecânicas e repetitivas que não exigiam particular destreza por máquinas que o fizessem melhor e sobretudo muito mais rapidamente. E esse tem sido o sinal da evolução até aos nossos dias, com uma evolução cada vez mais alucinante.

Ora, a adoção de sistemas automatizados aplicados a caixas de velocidade não é novidade. Todavia era commumente assente que retiravam o prazer da condução, porque substituíam integralmente a intervenção humana.

Recordemos que a utilização de uma caixa de velocidades, principalmente numa moto cujo factor emocional é fundamental, deve ser vista segundo dois prismas:

- O mecânico: a desmultiplicação da potência produzida pelo motor para obter maior velocidade ou a multiplicação do binário para assegurar melhor tração ou mais força. São processos puramente físicos, mecânicos, objetivos, repetitivos, que não carecem de qualquer capacidade intelectual ou destreza do condutor do veículo (no limite apenas a coordenação de movimento entre a mão e o pé esquerdos numa caixa manual);

- A decisão: aqui entra a inteligência que decide o momento da passagem de caixa. É evidente que sistemas sofisticados como os atuais



podem substituir a intervenção humana e decidir por ela - mas é aqui que o “prazer da condução” se esvai. É o poder de decisão, as opções tomadas em milésimos de segundo, o julgamento feito em função da leitura da estrada, das características da moto e do meio envolvente, que tornam a condução de uma moto um prazer inigualável.

Dito isto, é evidente que entregar à mecânica (auxiliada por sistemas eletrónicos sofisticados) a primeira das tarefas - o engrenar da mudança quando nós queremos - é um fator acrescido de conforto (menos gestos a realizar), de eficácia (é um processo repetitivo simples) e como tal até de segurança. E é isto que o E-Clutch faz! Nós só temos que tomar a decisão do momento e dar-lhe a ordem: um suave toque no pedal e já está.

O DCT leva esta experiência a um nível superior porque nos dá 3 alternativas de funcionamento:

- a) Automatismo total: a caixa de velocidades é accionada automáti-

camente, em função dos parâmetros de gestão do motor introduzidos previamente pelo condutor. Nós dizemos como queremos que ela funcione. Conforto absoluto ... mas prazer mínimo. Ideal para longas viagens em estradas fáceis.

- b) Funcionamento manual: é o condutor que em cada momento decide qual a mudança a engrenar e fá-lo utilizando dois pequenos interruptores (shifters) no punho esquerdo: um para subir a mudança (com o dedo indicador) e o outro para descer (com o dedo polegar). O esforço físico (mesmo que imperceptível á partida) é muito menor que numa caixa manual convencional: em vez de dois gestos com a mão e o pé de cada vez que queremos engrenar uma mudança basta um leve movimento de um dedo. Ao fim de centenas de quilómetros faz a diferença. E o prazer é máximo.

- c) Funcionamento misto: a caixa DCT está previamente parametrizada de acordo com o que pretendemos e funciona como na opção a)... só que utilizando os shifters podemos em cada momento sobrepor a nossa vontade ao automatismo. Ou seja, quando queremos fazer uma condução mais empenhada, utilizamos o polegar e o indicador (principalmente o polegar nas reduções). Em situação de viagem com condução mais relaxada, podemos dar liberdade ao sistema para ir gerindo as passagens de caixa. Esta é a minha opção favorita.

Aliás, e fazendo uma declaração de interesses porque possuo uma moto com caixa DCT, diria que este sistema é mais vantajoso que o E-Clutch porque cumpre o requisito de deixar

para a máquina aquilo que ela faz bem (o engrenar das mudanças) e para mim a tomada de decisão de quando quero que isso aconteça. A utilização dos shifters é mais confortável do que a utilização do velho pedal do pé esquerdo. Ao longo de uma jornada de algumas centenas de quilómetros acreditem que faz diferença. E posso sempre optar por totalmente manual ou completamente automática...

E o E-Clutch? Não tem vantagens? Claro que sim! É mais leve, envolve menos tecnologia (pode aliás ser adaptado a motores já existentes, ao contrário do DCT) o que o torna mais económico. E também implica menos habituação por parte do condutor: basta desabituar de utilizar a mão esquerda!

Face às motos em análise, se o parâmetro de julgamento fosse o sistema de caixa de velocidades, a vitória iria para a NC750. Esta é uma moto que cumpre com tudo o que é exigível a uma estradista, confortável, apta para o dia-a-dia, para viagem, "para todo o serviço"... e o espaço para bagagem onde outras têm depósito é fantástico. E parece incansável. Quanto a consumo, nesta nossa viagem, fez cerca de 4,0 litros aos 100km.

Considerando a moto como um todo, dou primazia à Transalp (mesmo sem o DCT). Mais vivacidade - a diferença de potência sente-se, mais polivalência pois assume a vertente fora de estrada com a maior facilidade e competência e, pessoalmente, dada a minha compleição física e os maus tratos infligidos ao esqueleto, prefiro a posição de condução característica das trails. De referir o consumo na viagem: 4,3 litros aos 100km.

Afinal quem ganha? Ganhei eu que fiz uma ótima viagem e experimentei duas excelentes motos.

A opinião do Jornalista

SOU UM CONVICTO defensor da ideia de que qualquer auxílio à condução potencia o prazer de andar de moto, traduzido num acréscimo de segurança e numa poupança de energia que permite manter níveis de atenção elevados, evitar situações de perigo e percorrer distâncias maiores sem fadiga.

No caso das caixas de velocidades automáticas, e já experimentei todos os sistemas existentes, até em vários modelos distintos, posso afirmar que, mais do que um simples gadget, são um verdadeiro luxo. A embraiagem convencional não acrescenta qualquer fator de prazer à condução. E como todas as opções de "caixa automática" permitem, a qualquer momento, trocar manualmente de relação, estes sistemas agradam-me bastante, uns mais, outros menos, mas por razões distintas.

No caso concreto das duas opções disponibilizadas pela Honda, o DCT e a E-Clutch, tenho de admitir que prefiro o DCT. Em viagem, sobretudo com passageiro, é uma ajuda que não tem preço: facilita as manobras, evita os solavancos do passageiro e as inevitáveis "capacetadas" tão típicas das mudanças de caixa manuais. Ainda assim, se tiver de escolher entre não ter nenhum sistema ou ter a E-Clutch, ficaria com a ajuda eletrónica, sem hesitar.

Pena que, à semelhança de outros sistemas da concorrência, a E-Clutch não engate automaticamente a primeira velocidade quando a moto para, seja num cruzamento ou numa situação de emergência. Não que o sistema impeça arrancar em segunda ou terceira, permite-o, mas além da resposta ser morosa, os discos da embraiagem certamente não ficam agradecidos. De qualquer forma, arrancar e parar sem recorrer à embraiagem representa uma vantagem significativa, e realizar as mudanças com o auxílio do quickshifter aumenta consideravelmente o prazer de condução. Como costume dizer: o melhor é experimentar e ver a diferença.





CASCAIS a bombar!

Milhares de motociclistas invadiram Cascais em quatro dias de comunidade e cultura do motociclismo. Música, Motos e muito convívio

Cascais já tinha sido palco do HOG Rally em 2012 e 2019, e em 2026 proporcionou mais uma vez um cenário excecional para enquadrar uma celebração vibrante da cultura do motociclismo, animada pelo som inconfundível dos motores de Milwaukee.

Assim milhares de motociclistas e entusiastas da Harley-Davidson de toda a Europa estiveram presentes na 32ª edição anual do European H.O.G. Rally, de 18 a 21 de junho de 2026, transformando

a deslumbrante baía de Cascais no epicentro da paixão pelo motociclismo durante quatro dias inesquecíveis.

Ao longo do evento, milhares de visitantes, motociclistas e motos reuniram-se para celebrar a liberdade, a comunidade e o espírito da estrada aberta que definem a experiência Harley-Davidson.

Aberto ao público e com entrada livre, o European H.O.G. Rally 2026 apresentou um programa repleto de atividades. Passeios guiados diários, liderados pelo H.O.G. Chapter de Lisboa,

proporcionaram aos motociclistas a oportunidade de explorar a região. Já na sexta-feira, o Custom Motorcycle Show foi realizado no belíssimo cenário da Cidadela de Cascais, do século XV, um magnífico pano de fundo para exibir 38 das melhores criações custom europeias.

Os prémios foram entregues pelos convidados especiais: o Embaixador dos EUA em Portugal, John Joseph Arrigo, Matt Ryan, Chief Marketing and Technology Officer, Harley-Davidson Motor Company e Francesco Vanni. O prémio Best in Show foi para uma Cruiser branca e dourada, a Babylon, do preparador de Málaga Lord Drake Kustoms, que arrecadou também o prémio People's Choice, votado pelos espectadores (pode ficar a conhecê-la melhor nesta ligação).

Um dos momentos altos do evento aconteceu no sábado, quando mais de 2.000 motos participaram no icónico Desfile Harley-Davidson, com partida do Circuito do Estoril após uma volta ao circuito, percorrendo a pista do Aeródromo de Cascais antes de seguirem pelas estradas costeiras da região de Cascais-Estoril, proporcionando um espetáculo memorável tanto para os participantes como para o público.

A música ao vivo animou o evento durante as três noites, com um programa dinâmico que manteve o público animado até à meia-noite. As atuações incluíram Lazy Generation, Klassicos, DA CA, Frankie Chavez, King Zebra, Red Beds e Bad Touch.

Olhando para o futuro, a Harley-Davidson confirmou que a 33ª edição anual do European H.O.G. Rally terá lugar de 10 a 13 de junho de 2027 em Biograd na Moru, Croácia. Assinalando um regresso muito aguardado à cidade costeira, 13 anos depois de ter acolhido o evento pela última vez em 2014 e após uma edição anterior em 2011.

Francesco Vanni, Head of Sales and Managing Director, EMEA, Harley-Davidson Motor Company comentou:

“O European H.O.G. Rally 2026 em Cascais foi um sucesso, reunindo motociclistas e entusiastas para celebrar os valores essenciais da Harley-Davidson. Liberdade, comunidade e a estrada aberta. A grande participação e a experiência geral destacam a força e o envolvimento contínuos da nossa comunidade H.O.G. europeia. Com base neste impulso, estamos ansiosos por dar as boas-vindas aos riders em Biograd na Moru em 2027 para o próximo capítulo do European H.O.G. Rally”. //



Indução DE ENERGIA

Para esta edição de junho, a Nostalgia leva-nos até aos loucos anos 80 e 90 e regressamos ao Japão. À nossa espera está uma das mais marcantes máquinas de 50 cc, a icónica e muito adorada Yamaha RZ 50 LC! Quantos de nós, jovens nessa época, não tiveram ou desejaram ter uma?!

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





A marca dos três diapasões começou a sua atividade ligada à música com Torakusu Yamaha, que fundou a Nippon Gakki Co., Ltd. em 1887, sendo que as duas rodas apenas chegaram depois da tragédia que foi a Segunda Guerra Mundial. A marca é ainda bastante jovem, mas conseguiu um palmarés incrível em termos de competição, patentes ou inovação.

A primeira moto lançada, após um extenso trabalho de visita às fábricas europeias, nomeadamente alemãs, foi a Yamaha YA-1 (a Akatombo, em português Libelinha Vermelha). Equipada com um motor monocilíndrico de 125 cc a 2 tempos, com refrigeração a ar, foi submetida aos mais rigorosos testes e quando chegou ao mercado foi só uma questão de tempo até se começar a impor e a marca a crescer vertiginosamente, apostando sempre na criatividade, na inovação, na fiabilidade e proximidade com os clientes.

DESPORTIVA, (SEMI)NAKED E DE APENAS 50CC

Em pouco mais de uma década a Yamaha começou a afirmar-se rapidamente também no desporto e é na década de 70 que a casa de Iwata mostrou aquilo de que realmente é capaz, com as suas poderosas RZ 250, 350, 500 (designadas nos mercados europeus como RD). Puras réplicas de motos de competição, com performances e preços a condizer, sendo que perceberam rapidamente que era importante encontrar irmãs mais acessíveis e menos poderosas, caso da RZ 125 (quase desconhecida em Portugal) e da muito popular RZ 50, a estrela deste número.

Corria o ano de 1981 quando a moto foi apresentada ao mundo e, provavelmente, nem a marca imaginava o impacto que iria ter em vários mercados, caso do nosso. A pequena 50 cc era muito ágil, pesava cerca de 80 kg em ordem de marcha, tinha uma estética fantástica e um motor de 49 cc, com refrigeração por líquido, arranque por pedal, caixa de 6 velocidades, o popular Yamaha Energy Induction System (YEIS) para melhores performances, travão de disco na frente, um completo painel de instrumentos, mistura de óleo automática (autolube), enfim, uma verdadeira bomba!

Como se não fosse ainda suficiente, a escolha dos padrões das cores era particularmente feliz, veja-se o exemplo da escolhida desta crónica com cores de Moto GP. Estava equipada com umas bonitas jantes e um escape negro com uma melodia única que, mesmo nos dias de hoje, consegue encantar muitos de nós, em particular no último terço do taquímetro onde o pequeno motor se transfigura por completo.

Ao chegar ao mercado, a RZ 50 apanhou a concorrência de surpresa, incluindo a sua própria “irmã” DT 50 MX, à data ainda com refrigeração a ar e caixa de 5 velocidades, herdeira direta da inovadora DT-1, de 1968. As produções nacionais não se aproximavam sequer desta RZ e mesmo as japonesas, caso da Kawasaki AR 50, da Honda MB50 ou da Suzuki RG50, eram todas mais limitadas não tendo, por exemplo, refrigeração por líquido.

Além disso, a pequena RZ 50 era uma espécie de “dois em um”, ou seja, tanto podia ser completamente naked como podia ser semi-carenada, caso se mantivesse a proteção do motor, conhecida por “bico de pato” e a envolvente carenagem à volta do farol, o que a ajudava a fazer >>>



esta RZ uma máquina ainda mais especial, embora praticamente toda a gente removesse estes dois adereços. Isso ajuda a explicar a dificuldade de os encontrar na atualidade, pelo menos peças originais.

DIVERSÃO EM ESTADO PURO

Com o seu apelo desportivo e jovem a pequena RZ 50, apesar do preço elevado e das regras de contingentação, criadas para proteger a produção nacional, rapidamente se tornou num objeto de desejo e até quase de culto. Algures nos anos 80 ou mesmo 90, ter uma RZ 50 fazia sucesso à porta de qualquer liceu, café ou encontro de amigos.

Aliás, mesmo na atualidade, esse fenómeno continua e a simpática RZ rivaliza facilmente em atenções com muitas outras motos, incluindo a irmã DT 50 LC. As duas continuam a ser um verdadeiro fenómeno de popularidade difícil de igualar e entender, mas o mercado é assim mesmo!

É curioso que no projeto de desenho da moto os engenheiros japoneses tenham tomado uma decisão estranha: o assento deste ciclomotor chega e sobra para o condutor, mas facilmente se torna curto

para passageiro, além de que o normal era nem ter poisa-pés para quem vai atrás, implicando alguns malabarismos ou invenções para o passageiro poder ir um pouco mais confortável.

Isso pouco importava e não tirava encanto a esta pequena máquina de competição, sendo que o diabólico motor tinha, e continua a ter, aquela capacidade de nos fazer sorrir como crianças, sobretudo à medida que sobe o ponteiro das rotações! Se a isto acrescentarmos um condutor com uma idade de 16 ou 17 anos com um peso de 50 kg ou pouco mais, então torna-se ainda mais fácil entender a magia da RZ, até porque a capacidade de curvar é muito aceitável, o quadro rígido inspira confiança e o travão dianteiro, de disco, ajuda eficazmente a parar todo conjunto.

MAIS DETALHES E IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Este exemplar, matriculado em 1991, está num estado muito razoável, pronto a circular e a fazer as delícias de quem o conduz. Já foi alvo de cuidados vários, nomeadamente mecânicos e mesmo estéticos,»



NOSTALGIA YAMAHA RZ 50 LC

sendo que algumas peças originais hoje são muito difíceis de encontrar, mas existem réplicas para quase tudo, algumas delas até produzidas no nosso país, tal a popularidade do modelo.

O seu preço de venda era elevado, custava naquele ano cerca de 350 contos (algo como 1.750 Euros), numa altura em que o Salário Mínimo Nacional (à época Remuneração Mínima Mensal) era de 33,5 contos, algo como 167,5 Euros. Nem por isso deixava de ser desejada, apesar da concorrência, incluindo a europeia, já estar desperta e Aos seus comandos tentamos encontrar uma posição de condução que de se saber que estava na forja o lançamento da sua sucessora ainda mais radical e sem compromissos com o conforto, a também muito venerada TZR 50, cuja apresentação fica para uma futura crónica.

Faça sentido e percebemos rapidamente o minimalismo do conjunto. Fazendo um recuo no tempo, a motinha parece mesmo liliputiana e eu não cresci assim tanto, tirando talvez o peso que hoje se nivela facilmente com o dela! Fazendo

uma comparação maldosa, naquela altura ela pesava cerca de 80 kg, eu pesava uns 50 kg. 35 anos depois ela continua com o mesmo peso e eu ganhei cerca de 35 kg!

Colocar o motor em funcionamento é escandalosamente fácil e quando já está suficientemente quente é altura de empobrecer a mistura e fazermo-nos à estrada. Arranque em primeira com o auxílio da embraiagem, peso carregado para a frente, mas sem exageros e ali vamos nós, rumo às primeiras curvas!

Depois de alguns minutos começam as boas sensações, mas a performance pareceu-me algo pobre. Mas a culpa é minha e nem sequer tem a ver com expectativas. A explicação está na relação peso-potência. Naquela altura a relação era de 18 kg por cv (somando o meu peso ao da RZ e dividindo pelos cavalos disponíveis) e agora é completamente diferente: cada cv tem de puxar um lastro de 22,9 kg! Isto num pequeno e rotativo motor como este faz toda a diferença, até porque o binário também é reduzido, 6,1 Nm, às 8.000 rpm!



Para poder aproveitar o máximo da moto não há volta a dar! Tenho mesmo de andar no regime de rotação máximo, ali próximo das 10.000 rpm ou um pouco acima, sentindo o escape a cantar a plenos pulmões e vendo um substancial rasto de fumo azul que fica para trás! Até mesmo a travagem me parece ser inferior à época e é pura ilusão! A culpa é toda minha, que deixei de ser quase anorético, para passar a ser quase balofo!

A caixa de velocidades é a delícia de sempre: leve, precisa, sem falsos “ponto mortos” e com relações muito curtinhas entre si! Desde que a rotação se mantenha acima das 7.000 rpm as mudanças seguem-se umas às outras numa verdadeira harmonia e até nos esquecemos das suspensões limitadas ou de como já sentimos receio de curvar com aqueles minúsculos pneus, algo que não acontecia na nossa inconsciente juventude!

NOTAS FINAIS

Este foi mais um teste maravilhoso a uma

cinquentinha muito especial, cheia de charme e classe, que pode ser conduzida serenamente, apesar de não ser isso que ela espera de nós. Ela quer ser espremida, quase abusada, mostrando que para lhe retirarmos tudo o que tem para nos oferecer, é preciso estar mais empenhado, alongar as mudanças e não deixar cair as rotações.

Aproveitando uma ligeira descida e adotando uma posição mais desportiva, foi possível ir lá bem acima nas rotações e na velocidade máxima, isto na mudança mais alta. A velocidade máxima declarada de origem era de 95 km/h, mas a fazer fé no ponteiro, assumo que a RZ 50 entrou alegremente na zona dos três dígitos!

Os valores a que actualmente são transacionadas, ou pelo menos postas à venda, são verdadeiramente estratosféricos, mas não se pode negar que para os verdadeiros fãs podem ser perfeitamente justificáveis, pois a RZ consegue ser mesmo fascinante! E com um peso daqueles, até dá vontade de lhe pegar ao colo e a levar para casa! //





Brian Gillen - CTO da Norton Motorcycles

À conversa COM BRIAN GILLEN

Ainda antes da apresentação da Norton Manx R, que se realizou há poucos dias, o nosso colaborador Alan Cathcart teve a oportunidade de entrevistar Brian Gillen, CTO/Chief Technical Officer da Norton Motorcycles, que nasceu há 51 anos nos Estados Unidos e passou os últimos 17 anos na MV Agusta.

Brian Gillen foi pessoalmente recrutado pelo Chairman da empresa, Sudarshan Venu, proprietário da Norton desde abril de 2020, para assumir a direção técnica da marca no período que antecedeu o relançamento dos novos modelos no EICMA 2025.

Gillen juntou-se à Norton em fevereiro de 2024, após 17 anos na MV Agusta, ironicamente, a grande rival histórica da Norton no Mundial de Velocidade há mais de 60 anos, e hoje uma das suas concorrentes diretas no segmento premium das sportbikes.

Desde então, lidera uma equipa de 199 engenheiros de desenvolvimento (mais ele, perfazendo 200!) distribuídos entre o Reino Unido (73), Índia (69) e Itália (57), responsáveis pela criação da nova geração de modelos Norton, começando pelas famílias Manx e Atlas apresentadas no EICMA 2025.

À conversa com ele, revelou uma estratégia de engenharia muito específica, pensada para dar à Norton um lugar distinto no mercado.

AC: Brian, começemos pela Manx V4. Porquê um 1200 e não um 1000?

BG: Binário. Tudo o que fazemos na Norton tem como objetivo proporcionar a melhor experiência possível a quem conduz as nossas motos na estrada. A percentagem de proprietários que realmente leva uma hypersport premium como a Manx R a um track day é muito pequena. A maioria conduz na estrada. E aquilo que lhes dá mais emoção não é a potência máxima, mas sim o binário, traduzido em aceleração. Hoje, todas as hypersports estão numa guerra de números: 220 cv, 230 cv, 240 cv... Mas isso não é o que proporciona prazer real na condução do dia a dia. É o binário. E o motor V4 da Manx produz 130 Nm às 9.000 rpm, sendo que 75% desse valor já está disponível às 5.000 rpm.

Fizemos mais de 30.000 km de testes por toda a Europa, com pilotos experientes e condutores comuns. A análise dos dados mostrou que, em motos com redline acima das 12.000 rpm, os utilizadores só ultrapassavam as 8.000 rpm em 1% do tempo. Ou seja, o prazer vinha da curva de binário.

Por isso, a nossa missão é trazer esse binário para rotações mais baixas. O motor V4 da Manx tem uma ordem de ignição phase-pulse, que acentua o binário, é o parâmetro mais importante para nós, e também o que dá a melhor dinâmica e o melhor som.

AC: Esta filosofia já existia antes de chegares à Norton, ou foste tu que a introduziste?

BG: Fui eu. Quando cheguei, rasgámos tudo o que existia sobre o V4. Foi redesenhado, re-desenvolvido e re-engenheirado com foco no binário. Uni as equipas de engenharia, antes estavam separadas pelo mundo, e alinhei engenharia e design numa filosofia comum. Quando cheguei, essa ligação não existia.

AC: Alteraste o ângulo dos cilindros do V4? Porquê 72°?

BG: O ângulo foi escolhido sobretudo para ajudar o chassis, através da distância entre eixos. Queríamos a moto de performance mais compacta possível. Um V4 a 90° seria ótimo em potência e equilíbrio, mas impossível de embalar num conjunto compacto, especialmente mantendo um braço oscilante longo para controlar o binário. Com tanto binário, um braço mais curto aumentaria os wheelies. O compromisso ideal entre dinâmica, embalagem e vibrações foi 72°. E não vibra.

AC: Porque um V4 a 72° tem equilíbrio secundário perfeito?

BG: Exatamente. Com um único veio de equilíbrio eliminamos o desequilíbrio primário, e o ângulo de





72° trata do secundário.

AC: Conseguiram baixar suficientemente os corpos de admissão dentro do V para evitar um motor demasiado alto?

BG: Sim. Os corpos Dell'Orto estão muito próximos, mas comparando com um concorrente com V4 a 65° [Aprilia!], temos mais espaço.

AC: O chassis já estava definido quando chegaste, ou também foi redesenhado?

BG: Foi totalmente re-engenheirado. Com 130 Nm a passar pela corrente, o chassis sofre torção. Para colocar esse binário no chão, criámos um quadro novo: muito rígido longitudinalmente, mas com alguma flexão torsional para dar tração e feedback em estrada e pista. Reposicionámos pontos estruturais, ajustámos centro de gravidade, posição do motor, tudo. O braço oscilante monobraço foi reforçado. O objetivo era sentir a moto, não lutar com ela.

AC: Suspensão?

BG: Marzocchi, desde o início. Têm uma tecnologia que ninguém mais tem: um potenciômetro linear integrado na forquilha. Os outros só têm no amortecedor traseiro. Isto dá-nos dados ao nível de uma Superbike de fábrica. E permite o melhor wheelie

control possível, não anti-wheelie, wheelie control!

AC: Estás satisfeito com os 204 kg a seco da Manx R?

BG: Nunca estarei satisfeito. Podemos sempre reduzir peso. Um ano depois do início da produção, estaremos mais leves. Quero binário na entrada da curva, menos peso na aceleração e menos peso na travagem.

AC: O design das Manx e Atlas foi feito internamente?

BG: 100%. Engenharia e design trabalham juntos.

AC: Sendo um 1200, a Manx R só pode competir no Classic TT. Mas usas o diâmetro máximo permitido no Mundial de Superbike (82 mm). Isso significa que poderá existir uma versão 1000 cc no futuro?

BG: Sim, podemos reduzir o curso. Sabes como me sinto sobre competição. A Norton vai voltar às corridas, sem dúvida.

AC: A versão Naked, a Manx, é muito distinta. Nada derivativa.

BG: É a Naked menos naked de sempre. Um estilo realmente único.

AC: Não te lembra a Brutale de há 25 anos, no





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



ANDAR DE MOTO



sentido de reinventar o segmento?

BG: Sim. Reinventa o conceito Naked. Hoje, as Naked estão enormes, cheias de eletrônica e hardware de homologação. A Manx parece pequena, limpa, minimalista, e ainda mais quando a conduzes.

AC: Para criar a Manx, também recomeçaram do zero?

BG: Exatamente.

AC: A Manx é apenas uma Manx R com outra roupa?

BG: Há semelhanças, mas também diferenças. Partilham cinco componentes estruturais, mas o maquinado do quadro é diferente. Alterámos o ângulo de direção, rake e trail para dar mais estabilidade com a posição mais vertical do condutor. A aerodinâmica também muda. O motor é igual. A Manx R entra em produção primeiro, mas são duas metades do mesmo todo.

AC: Sobre as Atlas: quando chegaste, o projeto estava em que fase?

BG: O conceito existia, mas não a definição entre estrada e off-road. Uma moto de estrada exige coisas muito diferentes de uma moto com capacidade fora

de estrada. Trabalhámos ergonomia, largura, facilidade de movimento em pé, relação pedaleiras/assento/guidador, pontos de contacto dos joelhos, tudo. Depois transferimos isso para a GT.

AC: O motor 585 cc deriva do novo BMW F450 GS produzido pela TVS?

BG: Pode dizer-se que sim, mas os cárteres, cilindros e cambota são exclusivos da Norton.

AC: Então as lições aprendidas no primeiro twin da TVS para a BMW...

BG: ...foram aplicadas no motor da Atlas, sim. Tiveram alguns anos de prática antes de começarem o da Norton!

AC: Foi uma grande decisão deixares a MV Agusta. Dois anos depois, como te sentes?

BG: Foi a escolha certa. Foi difícil, pela ligação emocional à MV e às pessoas. Demorei quase dois anos a dizer sim ao Sudarshan. Mas a visão dele para a Norton convenceu-me. Desenvolver uma gama totalmente nova e relançar uma marca histórica com o apoio da TVS... era impossível dizer não. Dois anos depois, tenho ainda mais certeza. Quando conduzires as motos, vais perceber. //



SCHUBERTH

SCHUBERTH.COM

MADE IN GERMANY



CONCEPT

INOVAÇÃO EM SEGURANÇA PARA MOTOCICLISTAS



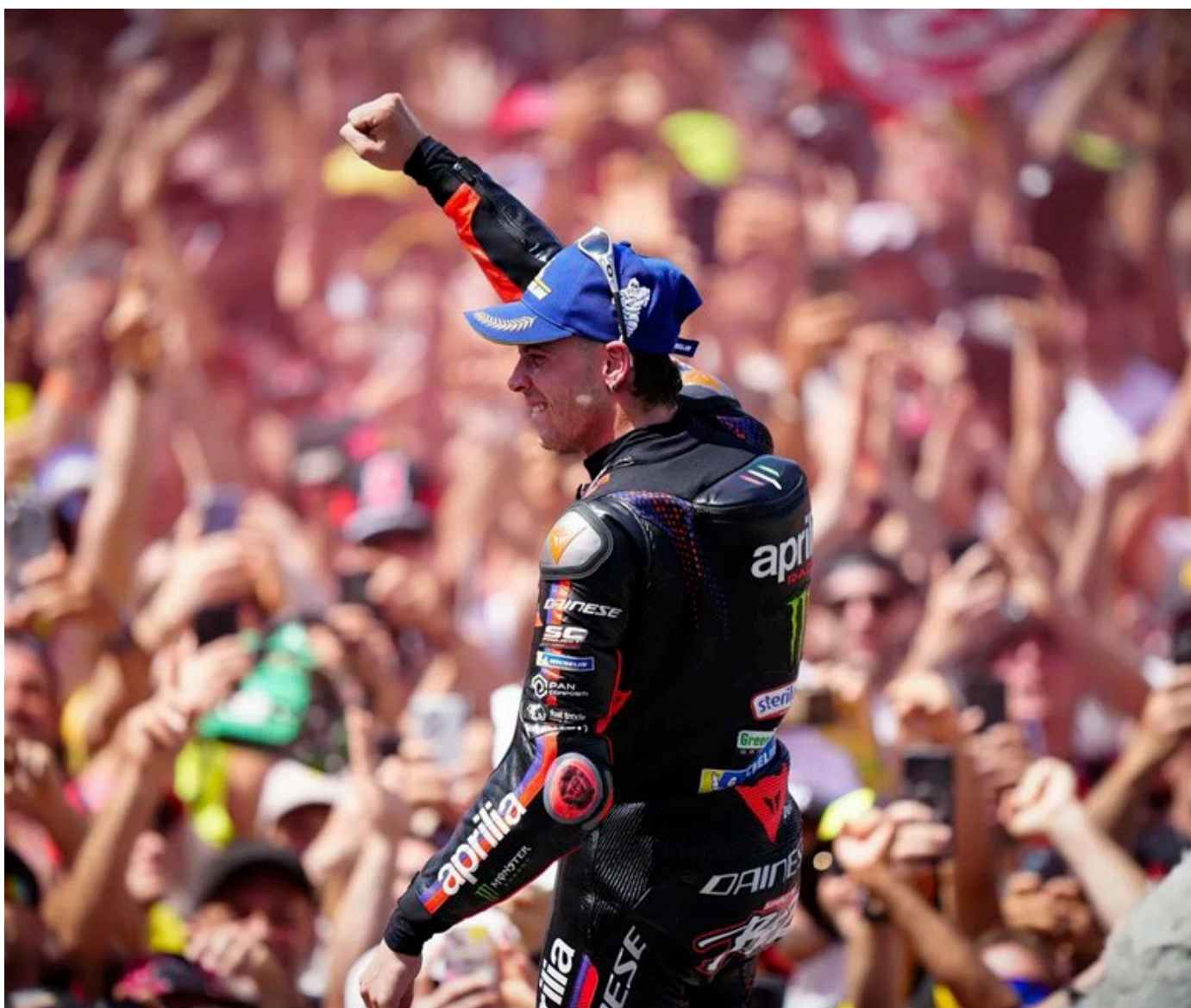
Importador oficial em Portugal:

goldenbat.pt



SCHUBERTH

5 YEARS
SCHUBERTH
STANDARD
GUARANTEE



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.

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, >>



DESPORTO *MOTOGP* MUGELLO



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. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





Ducati CONTRA-ATAÇA

Marc Márquez dominou Balaton Park com pole position, Sprint de sábado e corrida de domingo, alcançando a sua 100^a vitória em Grandes Prémios e oferecendo à Ducati o 100^o triunfo na categoria rainha. O GP da Hungria ficou marcado por um acidente coletivo provocado por Jorge Martin, na primeira curva, e pelo brilho de Pedro Acosta, que voltou a desafiar o campeão do mundo.

O GP da Hungria começou a ganhar forma logo na qualificação. Marc Márquez, agora aparentemente totalmente recuperado e adaptado à Ducati Lenovo Team, conquistou a pole position com uma volta de precisão cirúrgica.

Pedro Acosta, da Red Bull KTM Factory Racing, ficou a apenas 0,053 segundos, dando a entender que seria o único capaz de incomodar o campeão em título. Fermin Aldeguer, da BK8 Gresini Racing, completou a primeira linha, enquanto Marco Bezzecchi, Francesco Bagnaia e Fabio Di Giannantonio formaram uma segunda linha fortíssima para Aprilia, Ducati e VR46 respetivamente.

A corrida de Sprint no sábado confirmou o domínio do espanhol da Ducati oficial. Márquez arrancou bem, controlou o ritmo e nunca permitiu que Acosta se aproximasse o suficiente para o atacar. Bezzecchi fechou o pódio com a Aprilia Racing, enquanto Raul Fernández, Aldeguer e Martin completaram o grupo da frente. Diogo Moreira, com a LCR Honda, brilhou com um sétimo lugar, reforçando a sua evolução.

No entanto, no domingo, tudo mudou em Balaton Park. Logo na primeira volta, na travagem para a

curva 1, Jorge Martin perdeu a dianteira da sua Aprilia Racing e desencadeou um acidente em cadeia que atirou ao chão cinco pilotos: Marco Bezzecchi, Raul Fernández, Fermin Aldeguer e Fabio Di Giannantonio, além do próprio Martin. Apenas Di Giannantonio conseguiu regressar à corrida. Não houve grandes consequências físicas para nenhum piloto, mas as expectativas da Aprilia sofreram um enorme golpe.

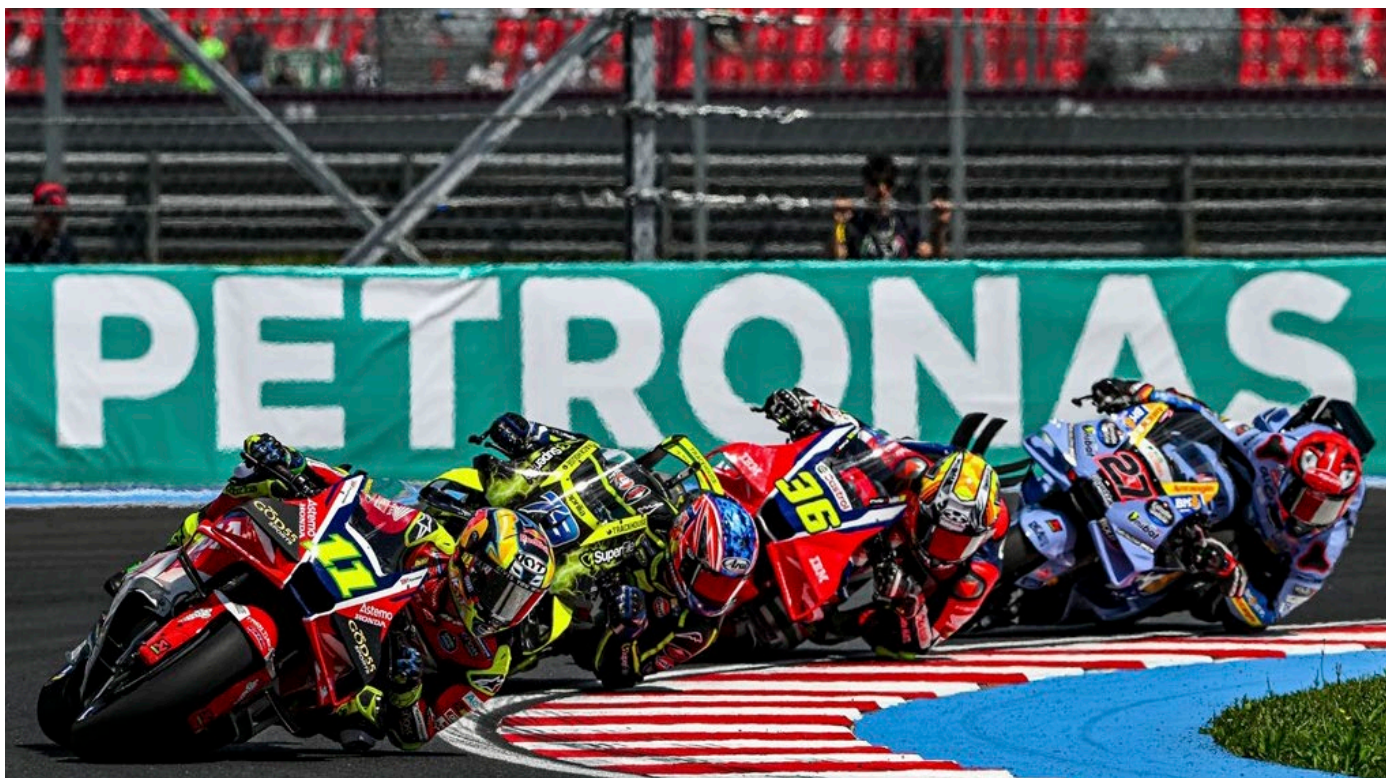
Posteriormente a direção de prova foi clara e rápida na decisão, declarando uma penalização de dupla volta longa para Martin na ronda seguinte, em Brno.

Com o caos atrás, a corrida ficou entregue a um duelo direto entre Marc Márquez e Pedro Acosta. O piloto da KTM assumiu a liderança na segunda volta com uma ultrapassagem impecável na curva 5 e chegou a ganhar mais de um segundo e meio de vantagem. Bagnaia consolidou a terceira posição com larga vantagem logo após o incidente, enquanto o pelotão se reorganizava.

À medida que os pneus estabilizaram, Márquez começou a reduzir a diferença. De 1,6 segundos passou para sete décimos, depois três, depois dois. Na volta 14, lançou o ataque decisivo. Passou Acosta na Curva 9, resistiu ao contra-ataque e começou imediatamente a abrir vantagem. A Ducati Lenovo >>



DESPORTO *MOTOGP HUNGRIA*



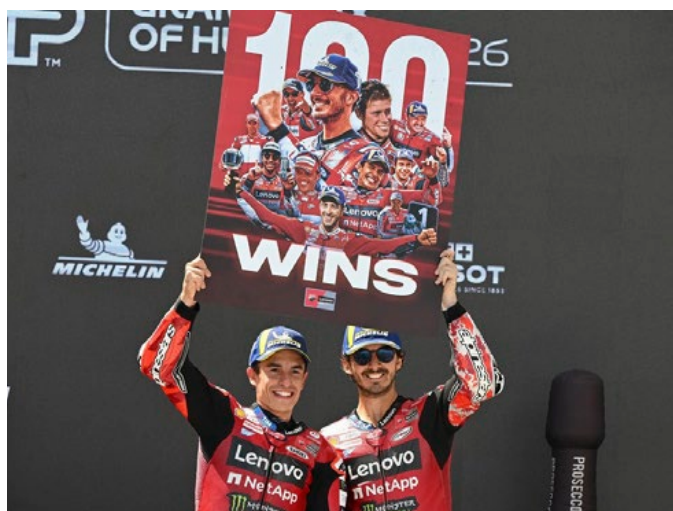
Team tinha ritmo de sobra e Márquez ainda registou a volta mais rápida da corrida com 1m38.313.

A partir daí, limitou-se a controlar até à bandeirada. A vitória foi histórica: a 100.^a da carreira de Marc Márquez e a 100.^a da Ducati na categoria rainha, tudo isto no ano do centenário da marca de Borgo Panigale. Um alinhamento simbólico perfeito.

Acosta terminou em segundo depois de uma corrida brilhante e Bagnaia completou o pódio com a segunda Ducati oficial. Ai Ogura, com a Trackhouse Aprilia, terminou em quarto após ultrapassar Luca Marini, que igualou o melhor resultado da Honda na temporada com o quinto lugar. Diogo Moreira assinou o melhor resultado da sua carreira com um sexto lugar. Iker Lecuona, a substituir Alex Marquez ainda em recuperação, foi surpreendente ao conquistar o sétimo lugar, na frente de Jack Miller, Enea Bastianini e Brad Binder que fecharam o top 10.

Balaton Park deixou claro que o MM93 está no auge da sua forma, que Acosta é já uma ameaça real ao título e que a Aprilia pagou muito caro pelo erro de Martin, pois apesar de ambos os pilotos encimarem a tabela classificativa, a vantagem sobre a concorrência foi substancialmente reduzida.

A Honda mostrou sinais de vida com Marini e Moreira, mas ainda longe da luta pelo pódio e a Yamaha continua a sobrer, nomeadamente o seu piloto principal e ex-campeão do mundo, a nem sequer terminar a corrida. //





Marc Márquez DOMINA BRNO

Um ritmo incrível, várias batalhas de cortar a respiração e uma vitória de afirmação num dos palcos mais icónicos do mundo. Será preciso dizer mais? O Grande Prémio Monster Energy da Chéquia entregou tudo neste domingo.

O fim de semana de Brno ficou desde o início marcado pelo nome de Ai Ogura (Aprilia – SuperFile Trackhouse MotoGP Team). O piloto japonês foi o mais rápido na sexta-feira, impondo-se aos seus concorrentes numa pista que lhe serviu como uma luva. No sábado de manhã foi ainda mais longe: na sessão de qualificação, Ogura pulverizou o recorde da pista de Brno com uma volta de 1:51.139, conquistando a sua primeira pole

position na classe rainha.

Fabio Di Giannantonio (Ducati - Pertamina Enduro VR46 Racing Team) conseguiu o segundo melhor tempo, a pouco mais de dois décimos de segundo, com Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team) a completar a primeira fila a apenas mais 0,033.

Na segunda fila, o líder do campeonato Marco Bezzecchi (Aprilia Racing) arrancava do quarto lugar, ladeado por Marc Márquez (Ducati Lenovo Team) em quinto e por Diogo Moreira (Honda – Pro Honda LCR) em sexto, mais uma prestação





sólida do jovem rookie brasileiro em Q2.

Jorge Martín (Aprilia Racing), vindo de Q1, largava da décima posição. Mas a sombra do GP da Hungria acompanhou-o até à Chéquia sob a forma de castigo. Os comissários da FIM MotoGP determinaram que Jorge Martín (Aprilia Racing) foi o responsável pelo acidente múltiplo ocorrido na curva 1 da primeira volta em Balaton Park, que obrigou ao abandono do seu companheiro de equipa Marco Bezzecchi, de Raúl Fernández (Aprilia - SuperFile Trackhouse MotoGP Team) e de Fermín Aldeguer (Ducati - BK8 Gresini Racing MotoGP), afetando ainda a corrida de Fabio Di Giannantonio. Como consequência, o piloto brasileiro foi penalizado com dois Long Lap penalties a cumprir na corrida de GP de Brno.

SPRINT DE SÁBADO - BAGNAIA VOA, BEZZECCHI CAI E É SUSPENSO

Francesco Bagnaia arrancou da terceira posição e venceu a Tissot Sprint de Brno com autoridade, resistindo à pressão de Ai Ogura até à linha de chegada com uma vantagem de apenas dois décimos. Marc Márquez subiu ao terceiro degrau do pódio, completando um sábado de grande nível para a Ducati Lenovo Team.

A corrida sprint ficou também marcada por dois incidentes de relevo. A meio da prova, Pedro Acosta

(KTM – Red Bull KTM Factory Racing) e Jorge Martín travaram uma batalha intensa pela quinta posição. Acosta conseguiu a ultrapassagem, mas acabou por abandonar ao deslizar na curva 11. Martín herdou o lugar, completando o top 5.

O incidente mais grave aconteceu com Marco Bezzecchi. O líder do campeonato, que corria em quinto, caiu na curva 3 a três voltas do fim. O que se seguiu teve consequências graves: após a queda, o piloto da Aprilia Racing entrou em confronto físico com um comissário de pista que tentava recuperar a moto. Os comissários da FIM MotoGP chamaram Bezzecchi à sua presença e concluíram que o italiano tinha empurrado e agredido um dos marshals, em violação do artigo 3.3.2.2 do regulamento, por conduta prejudicial aos interesses do desporto. A penalização aplicada foi a sua suspensão da corrida de domingo. A equipa Aprilia Racing recorreu da decisão, mas o recurso foi indeferido pela direção de prova, confirmando que o líder do campeonato não estaria na grelha de partida do Grande Prémio.

CORRIDA - MÁRQUEZ BRILHA, OGURA IMPRESSIONA, BAGNAIA NO PÓDIO

A corrida de domingo em Brno foi um exercício de excelência técnica e de gestão de pressão, com Marc Márquez a confirmar o seu regresso à forma mais alta.

Ai Ogura arrancou melhor do que na sprint e conquistou o holeshot, com Di Giannantonio e Márquez imediatamente atrás. Nas primeiras voltas, Bagnaia mostrou a sua antiga agressividade e ultrapassou o companheiro de equipa Márquez numa manobra limpa e depois atacou o próprio Ogura, assumindo a liderança na décima curva da segunda volta. Márquez seguiu o passo e ultrapassou também o japonês, instalando-se no segundo lugar.

Durante as primeiras dez voltas, Bagnaia liderou com Márquez a pressionar de perto e Ogura a manter contacto a menos de um segundo. Foi então que Márquez decidiu agir: ultrapassou o companheiro de equipa na curva 4 e partiu imediatamente para a frente, abrindo uma vantagem de 0.6 segundos sobre Bagnaia. O italiano respondeu, mas foi Ogura quem levou a melhor nos quilómetros finais, subindo para segundo após uma ultrapassagem a cinco voltas do fim da corrida.

A última volta foi de alto nível: Ogura reduziu a diferença de 0.8 para 0.5 segundos, mas não chegou a tempo de ameaçar Márquez. Como tal o campeão do mundo cruzou a linha com 0,4 segundos de vantagem sobre o japonês, numa vitória que, pela sua dimensão estratégica tem um sabor especial para o piloto de Cervera.

Entre os restantes classificados, destacaram-se Joan Mir (Honda HRC Castrol) no quinto lugar, o seu melhor resultado ao domingo na temporada, e Fermín Aldeguer (Ducati - BK8 Gresini Racing

MotoGP) em sexto. Raúl Fernández (Aprilia - SuperFile Trackhouse MotoGP Team) chegou ao sétimo posto, seguido de Luca Marini (Honda HRC Castrol), que bateu Jorge Martín por 0,136 segundos para o oitavo lugar. Martín, depois de cumprir os dois Long Lap penalties, acabou nono. Enea Bastianini (KTM - Red Bull KTM Tech3) fechou o top 10.

Pedro Acosta viu a sua corrida terminar prematuramente com um problema mecânico nas últimas voltas, quando corria numa posição que prometia pontos importantes.

A vitória em Brno representa uma viragem potencial na temporada de Marc Márquez, que chegou a estar a 102 pontos do líder após o GP de Itália em Mugello, e reduziu agora essa desvantagem para apenas 40 pontos, num momento em que Bezzecchi pontuou zero pontos no fim-de-semana, depois da queda no sábado e da suspensão. Também Jorge Martín, apesar da forte penalização conseguiu, diminuiu a sua desvantagem para o líder, reduzindo-a a apenas oito pontos.

Assim, o título está mais vivo do que nunca e a questão que se põe é: Será a Aprilia, após um impressionante início de temporada, capaz de conquistar o desejado título, tendo em conta o comportamento dos seus pilotos oficiais? Massimo Rivola tem uma tarefa difícil pela frente, agora que a Ducati conta com um Marc Marquez praticamente recuperado e um Peco Bagnaia que parece ter finalmente encontrado o seu mojo. //





Aprilia domina, MARTIN NA LIDERANÇA DO CAMPEONATO

Supremacia avassaladora da Aprilia em todas as sessões do fim de semana, com a equipa satélite Trackhouse a converter essa dominância em dois triunfos consecutivos. A queda violenta de Marco Bezzecchi na corrida principal voltou a baralhar as contas do campeonato.

Aprilia começou a fazer história logo na qualificação. Com as quatro Aprilia RS-GP26 a ocupar as primeiras quatro posições da grelha, a marca italiana protagonizou um bloqueio histórico que confirmou a vantagem técnica da moto italiana no traçado holandês.

Jorge Martin, da equipa de fábrica Aprilia Racing, conquistou a primeira pole position da sua carreira ao serviço da marca italiana, com uma volta de 1:30.812.

Ai Ogura, da equipa satélite SuperFile Trackhouse MotoGP Racing Team, ficou em segundo, seguido de perto pelo líder do campeonato Marco Bezzecchi, também da Aprilia Racing, que completou a primeira fila.

Na corrida Sprint de sábado, a tendência confirmou-se. Após a partida, Jorge Martin recuperou a liderança perdida no arranque, mas a Trackhouse revelou-se mais forte na fase final da prova. Raul Fernandez foi o primeiro a ultrapassar Martin, assumindo o comando com autoridade, e Ai Ogura não tardou a seguir o exemplo do companheiro de equipa.

No final, a Trackhouse celebrou o primeiro "um-dois" da sua história no MotoGP, com Raul Fernandez a cruzar a linha à frente de Ai Ogura. Jorge Martin garantiu um pódio completo para a Aprilia. Fabio Di Giannantonio, da equipa Pertamina VR46 Racing Team com Ducati, completou o pódio, resistindo à pressão de Marco Bezzecchi nos últimos metros para garantir o terceiro lugar. Jorge Martin viria a terminar em quinto.

A corrida principal de domingo, com 26 voltas

ao traçado de Assen, foi o primeiro Grande Prémio disputado após a proibição dos dispositivos de holeshot dianteiros, o que introduziu alguma imprevisibilidade no arranque. Jorge Martin saiu bem da pole e impôs-se na frente do pelotão nos primeiros quilómetros, enquanto Ai Ogura se encostou ao segundo lugar.

A prova sofreu um revés logo na segunda volta: Marco Bezzecchi, que chegava a Assen como líder do campeonato, perdeu o controlo da sua Aprilia RS-GP26 a alta velocidade na curva 15, a mais de 200 km/h, numa queda violenta que o projectou pela gralilha.

O piloto italiano foi imediatamente assistido pelos serviços médicos e transportado ao hospital para exames de controlo, tendo a Aprilia confirmado que se encontrava consciente, com mobilidade normal em todos os membros e sem sinais imediatos de complicações neurológicas ou sistémicas graves. A queda marcou o terceiro fim-de-semana consecutivo sem pontuar para Bezzecchi e custou-lhe a liderança do campeonato.

Jorge Martin ao cortar a meta em terceiro, foi suficiente para o colocar na liderança do campeonato mundial.

Francesco Bagnaia, da equipa Ducati Lenovo Team, e Pedro Acosta, da Red Bull KTM Factory Racing, abandonaram a corrida por problemas mecânicos, privando o campeonato de dois resultados que poderiam ter agitado ainda mais a tabela classificativa. Fabio Di Giannantonio da Pertamina VR46 é o piloto Ducati mais bem classificado, e mantém o título em contenção com uma diferença de apenas 16 pontos para o líder. //





O futuro **TAMBÉM** PODE SER ELÉTRICO

Ao conseguir posicionar duas motos no top 15 de uma das mais duras e exigentes provas de Hard Enduro, o RedBull Herzbergrodeo, a marca reforça que o potencial das motos elétricas é cada vez maior.

Fotos: Red Bull Content Pool e Stark Future

A trigésima edição do Herzbergrodeo, uma das mais populares provas de hard enduro do mundo, que se realiza na Áustria, foi um sucesso. De entre os muitos motivos de interesse desta exigente prova em 2026 há a destacar o excelente resultado das motos elétricas, sendo que o fabricante Stark Future conseguiu colocar duas motos no top 15 da classificação geral e, no futuro, é natural que a ambição seja ainda maior.

Entre os dias 4 e 7 de junho, a região montanhosa de Eisenerz foi novamente o palco principal do hard enduro, com a participação dos melhores pilotos mundiais da modalidade. Nesta histórica edição já se começa a perceber o óbvio: neste tipo de provas muito exigentes e não muito extensas as motos a bateria têm imenso potencial, além de todas as vantagens a nível ambiental, nomeadamente de não consumirem combustíveis fósseis ou da quase ausência de ruído.

A edição deste ano foi ganha pelo alemão Manny Lettenbichler em KTM, seguido pelo canadiano Trystan Hart também em KTM e o lugar mais baixo do pódio pertenceu ao espanhol Mario Roman Serrano da MR74 Racing Team, ou seja, tudo motos a combustão. Notáveis também foram os resultados do sueco Eddie Karlsson, que terminou em nono e o inglês Toby Martyn em 12.º, ambos aos comandos de uma Stark Varg!

MAIS DESTAQUES DA STARK FUTURE

A proeza da marca de motociclos elétricas, que continua a expandir a sua presença, conseguiu ainda outros destaques no Erzberg, nomeadamente o feito de ter três motos no top 10 na qualificação e de garantir que, de entre as 23 Stark inscritas, cinco chegaram ao final da prova.

De grande relevo também o resultado de, na categoria Remus Rocket Ride, a Stark ter conseguido os quatro primeiros lugares. Trata-se de uma prova, realizada logo no primeiro dia do evento, em que os pilotos são desafiados a fazer uma corrida muito curta numa subida muito íngreme e com três partes diferentes, em que o conta é ser o mais rápido e aqui as Stark foram imbatíveis, tal como referiu o vencedor, o francês Sebastien Tortelli, ele que é também diretor técnico de competição da marca:

Vencer a Rocket Ride foi especial, mas o que me deixou mais orgulhoso foi ver toda a equipa a apresentar-se bem ao longo da semana. Viemos

aqui para competir, não apenas para participar. Sair de Erzberg com uma vitória, um pódio completo na Rocket Ride, várias colocações entre os dez primeiros no Prólogo e dois motociclistas entre os doze primeiros na prova principal mostra o quanto este programa evoluiu.

De salientar também que, neste momento, é possível adquirir um Stark Varg em Portugal, com preços a partir dos 12.490 Euros, tal como divulgado no site da marca, existindo versões Supermoto (SM), Motocross (MX) e Enduro (EX). //



AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

A moto obriga-nos a desligar do mundo, e talvez seja exatamente isso de que precisamos

Uma reflexão mais séria, desta vez. Já repararam que, de repente, toda a gente tem medo do tempo “morto”, parece que ninguém sabe lidar com ele? Esperamos pelo elevador a olhar para o telemóvel. Esperamos numa fila a responder a mensagens. Esperamos cinco minutos por alguém e sentimos necessidade de abrir uma aplicação qualquer. Vemos TV e estamos ao telemóvel ao mesmo tempo. Quantas pessoas vemos em jantares com o telemóvel a preencher ...algo. O silêncio tornou-se desconfortável, e o vazio passou a ser um problema que precisa de ser preenchido.

Nas pausas não pensamos, não descansamos, não relaxamos, não desligamos. Ficamos ainda mais cansados.

Depois pensei na moto e no que sentimos em cima dela (para quem a vive). Quando estamos na estrada, não há notificações para responder, vídeos para ver ou feeds para percorrer. Há apenas a estrada, o motor, o vento e o tempo.

É uma pausa pura. Um pouco como o desporto. Quantas pessoas dizem que precisam daquela hora para desligar? Que faz bem à mente.

Quantas vezes eu saí de moto, sem destino, para espalhar. Para pensar. Para relaxar. Para pensar em voz alta. Durante algumas horas, somos obrigados a estar apenas onde estamos, sem mais nada e muitas

vezes sem ninguém. Parece pouco, mas tornou-se raro atualmente.

Hoje em dia tudo disputa a nossa atenção. As aplicações foram desenhadas para nos prender. Os algoritmos sabem mais sobre nós que muitos amigos. Há sempre mais um vídeo, mais uma notícia, mais uma mensagem.

A moto faz exatamente o contrário. Obriga-nos a olhar para a curva seguinte, para o estado do piso, para a distância de segurança, para o som do motor, para a chuva que se aproxima.

Obriga-nos a estar presentes. Talvez seja por isso que tantas pessoas dizem que conduzir as ajuda a “desligar”. Na verdade, não desligamos de tudo, desligamos apenas do excesso.

Isto é cada vez mais valioso. Procuramos silêncio, não o silêncio sonoro, mas o mental.

Talvez a moto seja um dos últimos lugares onde ainda conseguimos estar sozinhos com os nossos pensamentos sem sentir que estamos a perder tempo.

E isto é, no mínimo, irónico. Passamos a vida a procurar formas de descansar a mente através de aplicações de meditação, retiros digitais ou fins de semana sem telemóvel. E, afinal, basta ligar o motor.

Talvez o maior luxo dos nossos dias já não seja ter mais tempo, mas conseguir, por algumas horas, recuperar a atenção que deixámos o mundo roubar.

Boas curvas //



NOVA

PCX

AGORA POR 3.199€

MARQUE UM TEST DRIVE NO SEU CONCESSIONÁRIO HONDA

A melhor vista da cidade.

Descubra a nova PCX125. Com o seu motor arrefecido a líquido eSP+ de 4 válvulas, oferece-lhe uma grande aceleração e um consumo mínimo. Desfrute do seu estilo, com novas linhas futuristas que oferecem maior proteção contra o vento. E agora, esta scooter conta também com um travão de disco traseiro para melhores travagens. Prepare-se para uma condução ainda mais tranquila em cidade com a nova PCX125. **Realize o seu Sonho.**

