



QJMOTOR SRT 450RX

TESTE

**HARLEY-DAVIDSON
ROAD GLIDE
117 LIMITED**



» **REPORTAGEM**
WORLD DUCATI WEEK 2026

» **NOSTALGIA**
YAMAHA RZ 50 LC

» **DESPORTO**
MOTOGP DA ALEMANHA
8 HORAS DE SUZUKA

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



HONDA
DreamTech



TRANSALP

Moto equipada com acessórios.

Onde a inovação encontra a aventura

Pelas ruas da cidade ou nas estradas mundo fora, a Honda XL750 Transalp dá continuidade à aventura da simbólica moto original, pronta para uma nova geração de motociclistas que desejam ir até onde a estrada os levar. E, para o ano de 2026, o modelo recebe atualização de ponta na forma do sistema Honda E-Clutch com tecnologia TBW, que oferece ganhos de desempenho que se sentem, tanto em estrada como fora dela. Ecrã TFT de 5 polegadas com conectividade para smartphone, permitindo chamadas, música e navegação curva a curva, além de 5 modos de condução. E a XL750 Transalp faz apenas uma pergunta: até onde quer ir?

The Power of Dreams.



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

A Intrusão

Há uma ideia que se enraizou no meio motociclístico: a de que o ABS e o controlo de tração "cortam" a diversão, que são sistemas intrusivos, que destravam a moto ou o que cortam o motor, exatamente quando mais precisamos de potência ou de travagem. Mas esta ideia parte de uma premissa errada: a de que é a eletrónica que impõe um limite artificial ao desempenho da moto.

A verdade é bem mais simples e também mais desconfortável de aceitar: quando o ABS entra em ação ou quando o controlo de tração corta a entrega de potência, não é a eletrónica que está a ser exagerada, é o pneu que já não tem aderência suficiente para o que lhe está a ser pedido. O atrito entre o pneu e o piso tem um limite físico, determinado pela borracha, pela temperatura, pela pressão, pelo estado do piso e pela carga sobre a roda naquele instante. Quando a manete de travão pede mais força de travagem do que aquele contacto consegue suportar, a roda bloqueia. Quando o acelerador pede mais entrega de potência do que o pneu traseiro consegue transformar em tração, a roda patina. O ABS e o controlo de tração limitam-se a intervir nesse momento, gerindo uma situação que já ultrapassou o limite de aderência disponível.

Por outras palavras, estes sistemas não decidem arbitrariamente reduzir o nosso

prazer de conduzir. Eles reagem a um problema que já existe: o de estarmos a pedir aos pneus mais do que eles têm para dar naquele determinado piso, àquela temperatura ou com aquela carga. Se eventualmente o piso estivesse seco, limpo, quente e em boas condições, e se a borracha do pneu tivesse aderência suficiente, esses sistemas praticamente não interviriam, porque não haveria necessidade.

É por isso que não percebo quem desliga o controlo de tração ou lamenta a presença do ABS. O problema nunca foi a eletrónica ser demasiado cautelosa, foi sempre a enorme distância que existe entre aquilo que a nossa mão ou o nosso pulso pedem à moto e aquilo que um pneu, sozinho, consegue realmente dar em termos de segurança. Um piso com gravilha, uma junta de dilatação molhada, uma zona de asfalto polida pelo tráfego, tudo isto reduz drasticamente o atrito disponível, muitas vezes sem que o condutor de tal tenha qualquer perceção visual.

Encarar o ABS e o controlo de tração como aliados, e não como adversários, muda por completo a forma como pilotamos. Passamos a perceber que, quando eles intervêm, estão a avisar-nos de que ultrapassámos o limite de aderência do pneu e não a limitar-nos por capricho. Mas claro, porque não somos todos iguais, há verdadeiros artistas que não necessitam desse tipo de ajudas! //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 32 DUCATI DESMO450 SM
- 34 GAMA KTM 2027
- 36 BAJAJ PULSAR NS 200
- 38 MYTOS EVO 125
- 40 VELOCE APERION



TESTE

- 46 QJMOTOR SRT 450RX
- 54 HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE 117 LIMITED



REPORTAGEM

- 82 FARO 2026
- 86 WORLD DUCATI WEEK
- 90 HISTÓRIA DUCATI
- 112 VALENTINO ROSSI REENCONTRA A YAMAHA NO GOODWOOD



NOSTALGIA

- 96 CASAL BOSS

DESPORTO

- 102 MOTOGP DA ALEMANHA
- 108 FIM WEC 2026 - 8 HORAS DE SUZUKA

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: A INTRUSÃO
- 44 PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVEM OS CALÇÕES, AS T-SHIRTS OU AS SANDÁLIAS QUANDO ANDAMOS DE MOTO?
- 62 ADELINA GRAÇA: O DIA EM QUE O MUNDO PAROU. PELO MENOS, O MEU.
- 114 TOM VITOÍN: ÀS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 116 SUSANA ESTEVES: A PRÓXIMA MOTO PODE NUNCA SER SUA



**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW F 900 R / BMW S 1000 R O TEU ESCAPE. A TUA LIBERDADE.

OFERTA PONTEIRA AKRAPOVIČ

Informa-te num Concessionário BMW Motorrad e agenda o teu Test-Ride.
CAMPANHA VÁLIDA ATÉ 30.09.2026, LIMITADA AO STOCK EXISTENTE. NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR.



* A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE *

bmw-motorrad.pt



BMW Motorrad Summer Tour 2026 decorre até dia 19 de outubro

JÁ COMEÇOU A EDIÇÃO DE 2026 DO BMW MOTORRAD SUMMER E VAI ATÉ 19 DE OUTUBRO, DANDO A POSSIBILIDADE DE TESTAR DIFERENTES MODELOS DA GAMA BMW.

ENTRE 7 de julho e 19 de outubro a marca alemã realiza o seu BMW Motorrad Summer Tour 2026 pelas várias regiões de Portugal Continental, procurando ser mais que um simples evento de Test-Rides. É uma experiência, para clientes e apaixonados das duas rodas, na qual é possível viver a cultura da marca e conduzir o seu modelo favorito ou um novo modelo que ainda não foi possível experimentar.

Seja um modelo da gama Sport, M, Tour, Roadster, Heritage, Adventure ou Urban Mobility, esta é uma excelente oportunidade e que abrange os diferentes con-

cessionários da marca, espalhados pelo país, ao longo de 4 meses, abrangendo o verão e parte do outono.

O primeiro concessionário a realizar o evento foi a Matos Car, na Guarda, de 7 a 13 de julho. O encerramento do BMW Motorrad Summer Tour 2026 vai ocorrer em Lisboa, mais precisamente na Lisboa Caetano, Praça de Londres, de 14 a 19 de outubro.

Basta fazer o registo no concessionário BMW da sua preferência, ver as datas previstas e pode sonhar até que está a pilotar uma BMW, como o nosso piloto Miguel Oliveira! //

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€



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



Bihr passa a distribuir em exclusivo óculos de motociclismo da SCOTT em Portugal

A COLEÇÃO JÁ DISPONÍVEL ATRAVÉS DA BIHR INCLUI OS MODELOS PROSPECT 2.0, FURY E PRIMAL.

A **MARCA** suíça SCOTT reforçou a sua presença no mercado europeu do equipamento para motociclistas através de uma parceria estratégica com a Bihr, que passa a assegurar a distribuição exclusiva da gama de óculos de motociclismo da marca em 11 mercados europeus, incluindo Portugal e Espanha.

O acordo pretende reforçar a disponibilidade dos produtos da SCOTT no segmento do equipamento para motociclismo, tirando partido da rede de distribuição da Bihr, empresa especializada na comercialização de acessórios e componentes para motociclos nos mercados de estrada e todo-o-terreno.

Fundada em 1958, a SCOTT iniciou a sua atividade no desenvolvimento de equipamento para motocross com o lançamento de um dos primeiros óculos especificamente concebidos para esta modalidade. Ao longo das últimas

décadas, a empresa alargou a sua atividade a áreas como o ciclismo e os desportos de inverno, mantendo a ótica como uma das suas principais áreas de especialização.

Segundo a Bihr, a integração da marca na sua gama Rider Gear reforça a oferta de equipamento de proteção para motociclistas, tanto para utilização em estrada como em percursos off-road. O presidente da empresa, Peter Hakanson, considera que a reputação da SCOTT em inovação, desempenho e design complementa a experiência da distribuidora no setor.

A coleção, já disponível através da Bihr, inclui os modelos Prospect 2.0, Fury e Primal, destinados a diferentes perfis de utilização e níveis de exigência na condução fora de estrada.

O modelo Prospect 2.0 posiciona-se no topo da gama da SCOTT e destaca-se pelo amplo campo de visão, espuma

facial de três camadas, tratamento antivapor, sistema de bloqueio da lente em quatro pontos e banda de silicone de elevada aderência para maior estabilidade no capacete. Está igualmente disponível numa versão equipada com lente fotocromática, capaz de adaptar automaticamente o nível de escurecimento às condições de luminosidade, bem como numa variante compatível com sistemas Roll-Off, concebidos para manter a visibilidade em condições de lama ou chuva intensa.

Também o modelo Fury pode ser equipado com o sistema Works Film System (WFS), que utiliza uma película móvel para remover lama e água da superfície da lente durante a condução, solução frequentemente utilizada em competição off-road. O equipamento inclui ainda o sistema Lens Lock, espuma facial de três camadas e compatibilidade com diversos acessórios da gama Prospect.

Já os óculos Primal destinam-se a utilizadores iniciantes ou a quem procura uma solução de utilização mais generalista. Concebidos para rostos de pequenas e médias dimensões, integram espuma facial de duas camadas, lente TruView WORKS com tratamento antivapor NoFog e banda elástica antiderrapante. A SCOTT disponibiliza ainda o modelo Split OTG ("Over The Glasses"), desenvolvido

para motociclistas que utilizam óculos graduados, oferecendo uma armação de maiores dimensões para permitir a utilização simultânea de ambos os equipamentos.

Com esta parceria, a SCOTT pretende consolidar a sua posição no mercado europeu do equipamento para motociclismo, enquanto a Bihir reforça o seu portefólio de marcas internacionais no segmento da proteção e acessórios para motociclistas. //





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**

 MYTOS.Motorcycles  mytosmotorcycles



19.ª edição do Travelers Event Avis, dias 3 a 6 de setembro

A XIX EDIÇÃO DO TRAVELER'S EVENT, EM AVIS, ESTÁ QUASE A CHEGAR E JÁ FALTAM MENOS DE DOIS MESES PARA QUE A REGIÃO DE AVIS, EM PARTICULAR O COMPLEXO DO CLUBE NÁUTICO DE AVIS E A ALBUFEIRA DO MARANHÃO, SEJAM POSITIVAMENTE INVADIDOS POR MILHARES DE MOTOCICLISTAS.

A **BALGARPIR**, organizadora do Traveler's Event, em Avis, ainda não revelou os detalhes da edição deste ano, mas guarde já na sua agenda os dias 3 a 6 de setembro. À semelhança dos anos anteriores é de prever que seja uma grande festa para a comunidade de aventureiros lusos e não só, sendo que não vão faltar motivos para querer marcar presença no Complexo do Clube Náutico de Avis, e participar em algumas das muitas atividades previstas, incluindo test rides ou passeios, sejam on ou off-road.

Ano após ano, o Traveler's Event, em Avis, assume-se definitivamente como uma data incontornável para

todos aqueles que gostam de motos de aventura, de partilhar experiências, de ouvir histórias... além disso, a magia do local, a quietude do Alentejo, a gastronomia ou os mergulhos na Barragem do Maranhão são um estímulo adicional para marcar presença numa festa que é para toda a família, incluindo experiências off-road para crianças.

Há ali algo de especial que se repete todos os anos, quando os viajantes se voltam a reunir para partilhar histórias, sonhos e aventuras. O Traveler's Event é mais do que um encontro, é uma celebração da paixão pelas viagens, das motos, da estrada e das amizades

que se constroem ao longo de tantos quilómetros.

Antevisão da edição de 2026

Ainda não abriram as inscrições, o que vai ocorrer nos próximos dias, mas é possível fazer uma previsão.

Caso se mantenha o figurino habitual, a quinta-feira, dia 3, será o primeiro dia do evento e o momento do reencontro, com menos gente e confusão. É o dia em que os amigos se juntam em volta de uma mesa, entre abraços, sorrisos e muitas histórias, sem pressas nem atropelos, permitindo até apreciar melhor a quietude do Alentejo.

Na sexta, dia 4, aumenta substancialmente o número de presenças e isso nota-se perfeitamente, sendo que o próprio parque de campismo começa a ser muito concorrido, tal como o parque de estacionamento, ou as zonas de comes e bebes e o serão promete sempre, com workshops, tertúlias, apresentações...

Sábado, dia 5, é o dia grande, que começa cedo e acaba tarde, com muitas atividades, nomeadamente passeios e os inúmeros test rides que se realizam ao longo do dia e são sempre um sucesso. Na prática, são determinantes para as escolhas de motos e equipamentos para muitos dos que ali se deslocam e são sempre uma aposta ganha também para as

marcas.

Domingo, dia 6, será o dia da despedida. Não há pressa em partir, até porque as saudades podem começar já a apertar e, apesar de para muitos haver um longo caminho de regresso a casa, importa a aproveitar a festas até aos últimos momentos, nem que seja com um banho de despedida nas águas cálidas do Maranhão.

Resumindo, mantenha-se atento ao site da Balgarpir ou às redes sociais do evento, que a abertura das inscrições não vai tardar. //





CFMoto faz parceria com a Brembo para sistemas de travagem em motos de média e alta cilindrada

SEGUNDO A CFMOTO, A PARCERIA PERMITIRÁ DESENVOLVER SOLUÇÕES ESPECÍFICAS PARA AS FUTURAS GAMAS DA MARCA, NUMA ALTURA EM QUE O CONSTRUTOR CHINÊS PROCURA CONSOLIDAR A SUA PRESENÇA EM SEGMENTOS DE MAIOR DESEMPENHO.

A FABRICANTE chinesa CFMoto assinou um acordo de parceria estratégica de longo prazo com a italiana Brembo para o desenvolvimento conjunto de sistemas de travagem destinados às futuras motos de média e alta cilindrada da marca, reforçando a aposta no segmento "premium".

O acordo vai além de uma relação tradicional entre fabricante e fornecedor, prevendo que as duas empresas colaborem desde as fases iniciais de investigação e desenvolvimento (I&D) na conceção de sistemas de travagem adaptados às características de cada modelo.



Segundo a CFMoto, a parceria vai permitir desenvolver soluções específicas para as futuras gamas da marca, numa altura em que o construtor chinês procura consolidar a sua presença em segmentos de maior desempenho, incluindo motos "adventure", "naked", "sport touring" e desportivas de elevada cilindrada. A travagem é considerada um dos elementos mais determinantes no comportamento dinâmico de uma moto, sobretudo em modelos mais potentes e pesados, sendo fatores como a resposta das pinças, a calibração do sistema antibloqueio de travagem (ABS) e a consistência do desempenho aspetos valorizados pelos utilizadores.

A colaboração com a Brembo surge numa fase de expansão da CFMoto, que nos últimos anos tem vindo a diversificar a sua oferta e a investir em modelos tecnologicamente mais avançados, procurando competir não apenas pelo preço, mas também pelo nível de equipamento e desempenho.

Entre os projetos em desenvolvimento da marca encontra-se o protótipo desportivo V4 SR-RR, que antecipa a entrada da marca no segmento das superbikes de

altas prestações. A parceria representa, igualmente, uma aproximação a um dos fornecedores mais reconhecidos da indústria motociclistica. A Brembo equipa atualmente inúmeras marcas de referência e está presente nos principais campeonatos internacionais de motociclismo, incluindo o MotoGP, Moto2 e Moto3.

A evolução da estratégia da CFMoto contrasta com a de outros fabricantes. A KTM, parceira industrial da marca chinesa em diversos mercados, tem vindo a integrar progressivamente componentes de travagem da WP, empresa pertencente ao mesmo grupo, enquanto a CFMoto opta por reforçar a colaboração com um fornecedor externo de elevado prestígio. A CFMoto participa atualmente nos campeonatos do mundo de Moto2 e Moto3, experiência que, segundo a empresa, contribui para acelerar a transferência de tecnologia da competição para os modelos de produção.

Com este acordo, a fabricante chinesa pretende reforçar a perceção de qualidade das suas futuras motos de maior cilindrada e posicioná-las como alternativas aos modelos "premium" tradicionalmente dominados pelos construtores europeus e japoneses. //





Ducati e Lego lançam réplica da nova moto de motocross Desmo450 MX

ESTA É A MAIS RECENTE COLABORAÇÃO ENTRE O GRUPO DINAMARQUÊS E O CONSTRUTOR ITALIANO.

A ITALIANA Ducati associou-se à Lego para o lançamento de uma réplica em miniatura da Desmo450 MX, a primeira moto de motocross de produção na história da marca de Borgo Panigale.

O novo conjunto, integrado na linha Lego Technic sob a referência número 42238, reproduz a versão de competição de fábrica da moto e é composto por 457 peças, sendo direcionado para utilizadores a partir dos 10 anos de idade.

Ao nível de pormenores técnicos e funcionais, o modelo à escala inclui um sistema de direção acionável através do guiador, suspensões dianteira e traseira independentes, e uma reprodução do motor monocilíndrico acionada por uma corrente de transmissão ligada à roda traseira.

Esta é a mais recente colaboração entre o grupo dinamarquês e o construtor italiano, que já tinham cooperado no passado em modelos de estrada de alta cilindrada, como a superdesportiva Panigale V4 R. O veículo real que serviu de inspiração ao brinquedo, equipado com o sistema de distribuição

desmodrómico e uma potência de 63,5 cavalos, marca a estreia oficial da Ducati no segmento global de motocross racing.

Segundo a informação avançada, o produto estará disponível para comercialização no mercado internacional a partir de 1 de agosto, com um preço de referência estimado de 60 euros. //



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 excecional. 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, acrescentando custos de legalização e transporte.



Yamaha distinguida com prêmio internacional por conceito de moto-robô

O MODELO EXPERIMENTAL MOTOROiD: Λ VOLTOU A DESTACAR-SE NOS RED DOT DESIGN AWARDS, REFORÇANDO A APOSTA DA MARCA EM VEÍCULOS CAPAZES DE APRENDER E EVOLUIR AUTONOMAMENTE.

A **YAMAHA** foi novamente distinguida nos Red Dot Design Awards, desta vez com o conceito MOTOROiD: Λ, uma moto-robô experimental capaz de se inclinar, mover e equilibrar autonomamente. Este é o sexto prêmio da marca na categoria Design Concept e o terceiro atribuído à família MOTOROiD, que a Yamaha tem vindo a desenvolver como plataforma de investigação em mobilidade inteligente.

Segundo a empresa, o projeto pretende explorar novas formas de interação entre pessoas e máquinas, através de sistemas que aprendem, evoluem e mostram o seu processo de crescimento, incluindo falhas. A Yamaha descreve o MOTOROiD: Λ como um veículo concebido para criar "uma nova dinâmica de convivência entre humanos e tecnologia", onde o produto ganha valor ao longo do tempo graças a uma relação contínua com o utilizador.

A visão por detrás do MOTOROiD: Λ assenta em três elementos principais:

- Aprendizagem por reforço - sistemas de inteligência artificial que permitem ao veículo melhorar o seu comportamento com base na experiência;
- Design orientado para a evolução - cores e formas que assumem a falha como parte do processo de desenvolvimento;
- Chassis de movimentos avançados - estrutura capaz de executar movimentos "além da imaginação", segundo a marca.

A Yamaha afirma que o conceito propõe uma nova perspetiva sobre bens duráveis: em vez de produtos descartáveis ou sujeitos a obsolescência programada, o MOTOROiD: Λ pretende ser um companheiro de longo prazo, que cresce e se adapta ao utilizador.

A marca não revelou detalhes sobre possíveis aplicações comerciais, mas a distinção nos Red Dot Awards reforça o interesse internacional no projeto e na investigação da Yamaha em veículos autónomos de interação avançada. //

QJMOTOR

FORT 125N



3.990€*

GT COM FLOW,
EASY RIDE

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



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



Royal Enfield lança festival de aventura nos Himalaias e abre inscrições para edição de 2026

SEGUNDO A ROYAL ENFIELD, O OBJETIVO É CRIAR UM PONTO DE ENCONTRO PARA MOTOCICLISTAS E ENTUSIASTAS DA AVENTURA, PRIVILEGIANDO A EXPERIÊNCIA PRÁTICA E O CONTACTO COM A PAISAGEM E A CULTURA DOS HIMALAIAS.

A **ROYAL ENFIELD** vai realizar a primeira edição do Himalayan Base Camp - Ladakh 2026, um festival dedicado ao motociclismo de aventura e às atividades ao ar livre que se vai realizar entre 4 e 6 de setembro, em Leh, na região indiana de Ladakh, tendo já aberto as inscrições para os participantes.

O evento, promovido pela marca indiana de motos, vai decorrer a uma altitude superior a 3.500 metros, com algumas das atividades previstas a atingirem cerca de 5.300 metros, combinando passeios de moto, formação em condução fora de estrada, navegação, "overlanding" e mecânica de campo com modalidades como rafting, caiaque, escalada, ciclismo de montanha, caminhadas, fotografia e sessões de meditação ao nascer do sol.

Segundo a Royal Enfield, o objetivo é criar um

ponto de encontro para motociclistas e entusiastas da aventura, privilegiando a experiência prática e o contacto com a paisagem e a cultura dos Himalaias, em detrimento do formato tradicional de conferências ou apresentações. À noite, o programa inclui atuações musicais, gastronomia local e conversas com exploradores e aventureiros convidados.

O festival serve, também, de ponto de partida para a iniciativa Moto Himalaya 2026, um percurso guiado de vários dias por algumas das estradas e passagens de montanha mais emblemáticas da região de Ladakh, destinado aos participantes que pretendam prolongar a experiência.

As inscrições para o Himalayan Base Camp - Ladakh 2026 já se encontram abertas através da página oficial da Royal Enfield dedicada ao evento. //



Agora, qualquer estrada é o teu terreno.

Gama Ducati Multistrada V4, com até 1.600€ menos*.



4 ANOS DE
GARANTIA
4 Ever Ducati

Oferta válida até 31/07/2026 para Ducati Multistrada V4, V4 S e Rally. Não aplicável aos modelos RS nem Pikes Peak. Consulta as condições no teu Concessionário Oficial Ducati ou em ducati.pt



Vespa celebra 80 anos com desfile de 25 mil motos em Roma

SEGUNDO A PIAGGIO, O ENCONTRO PRETENDEU ASSINALAR OS 80 ANOS DA VESPA E REFORÇAR O CARÁTER INTERNACIONAL DA COMUNIDADE.

CERCA de 25 mil Vespas desfilaram pelas ruas de Roma para assinalar os 80 anos da icónica scooter italiana, num evento que a fabricante italiana Piaggio classificou como a maior concentração de sempre dedicada ao modelo, reunindo participantes de 67 países.

O desfile teve início nas Termas de Caracalla, após a partida simbólica dada pelo presidente da Câmara de Roma, Roberto Gualtieri, sendo liderado pelos presidentes dos clubes Vespa dos 67 países representados. O percurso atravessou alguns dos locais mais emblemáticos da capital italiana, incluindo o Coliseu, a Piazza Venezia, o Altare della Patria e a avenida dos Fori Imperiali, perante milhares de espectadores que acompanharam a passagem das motos.

Criada em 1946, a Vespa tornou-se um dos maiores

símbolos da indústria e do design italianos, tendo sido produzidas, ao longo de oito décadas, mais de 160 versões do modelo.

Entre os veículos presentes estiveram exemplares raros da Vespa 98, o primeiro modelo comercializado em 1946, bem como modelos históricos das décadas de 1950 e 1960 e versões mais recentes, como a Primavera e a GTS, conduzidas por participantes que viajaram de vários países até Roma.

Segundo a Piaggio, o encontro pretendeu celebrar os 80 anos da Vespa e reforçar o caráter internacional da comunidade de utilizadores da scooter, atualmente presente em dezenas de países.

A Vespa é produzida pela Piaggio desde 1946 e continua a ser uma das scooters mais reconhecidas e comercializadas a nível mundial. //

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

IMPORTADOR

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL




TRAXMOTO®





Adventure Country Tracks celebra uma década de aventuras nas estradas mais emblemáticas da Europa

O QUE COMEÇOU EM 2016 COMO UMA ÚNICA ROTA EM PORTUGAL EVOLUIU PARA UMA DAS MAIORES COMUNIDADES EUROPEIAS DE MOTOTURISMO DE AVENTURA. O ADVENTURE COUNTRY TRACKS (ACT) ASSINALOU EM JUNHO O SEU 10.º ANIVERSÁRIO, COM ROTAS QUE ATRAVESSAM VÁRIOS PAÍSES E UNEM MILHARES DE MOTOCICLISTAS EM TORNO DOS VALORES DA EXPLORAÇÃO, RESPONSABILIDADE E RESPEITO PELAS COMUNIDADES LOCAIS.

O ADVENTURE Country Tracks (ACT) celebra, em junho de 2026, uma década de existência. O projeto, que nasceu há dez anos com uma rota em Portugal, expandiu-se e tornou-se uma referência no mototurismo de aventura na Europa, oferecendo percursos legais e cuidadosamente estudados para motociclistas que procuram paisagens deslumbrantes e experiências autênticas.

Atualmente, o ACT disponibiliza rotas em diversos países, desde Portugal e os Pirenéus até Itália, Croácia, Grécia e Roménia, com novos destinos a serem continuamente adicionados. Ao longo destes anos, o projeto destacou-se não apenas pelos trajetos, mas também pelo trabalho de uma rede de colaboradores voluntários, parceiros e apoiantes que partilham a filosofia da organização.

"Dez anos de ACT significam dez anos de amizades, experiências partilhadas e aventuras inesquecíveis. Estamos orgulhosos do que cresceu a partir de uma pequena ideia e gratos a todos os que fizeram parte desta jornada", afirma Elvio Andrade, do Adventure Country Tracks, em nota enviada à imprensa.

A responsabilidade ambiental e o respeito pelas

populações e culturas locais sempre estiveram no centro da missão do ACT, que se orienta pelos princípios ride, respect e enjoy - conduzir, respeitar e desfrutar. Esta abordagem tem sido essencial para a preservação dos percursos existentes e para o desenvolvimento de novos projetos.

Para assinalar a data, a organização preparou uma retrospectiva especial sobre a sua origem, crescimento e os rostos por trás do movimento. O momento alto das comemorações foi a estreia de um filme no YouTube (que pode ver abaixo), que narra a história do ACT e da sua comunidade.

Olhando para o futuro, a ACT adianta que estão em preparação novas rotas, conceitos inovadores como o ACT Ride & Train e parcerias internacionais, que deverão marcar a próxima década do projeto.

A Adventure Country Tracks desenvolve e mantém rotas legais para motociclos de aventura em toda a Europa, com a missão de proporcionar o acesso a paisagens excecionais e experiências de viagem autênticas, promovendo o respeito pela natureza, culturas e comunidades locais. A comunidade ACT conta atualmente com milhares de membros de toda a Europa e além-fronteiras. //





Moto Morini distribuída em Portugal pelo grupo Multimoto

A COMERCIALIZAÇÃO SERÁ ASSEGURADA ATRAVÉS DE UMA REDE DE CONCESSIONÁRIOS ESPECIALIZADOS, ATUALMENTE EM FASE DE IMPLEMENTAÇÃO.

O GRUPO Multimoto passou a assumir a distribuição oficial da italiana Moto Morini em Portugal, integrando no mercado nacional a gama renovada da marca para 2026 e reforçando o seu portefólio no segmento das duas rodas.

A entrada da Moto Morini em Portugal surge depois do início da representação da marca em Espanha, no final de 2025, mercado onde, segundo a Multimoto, a receção foi positiva, em particular com o modelo X-CAPE 1200.

Fundada em 1937, a Moto Morini conta com mais de 85 anos de história e é reconhecida pelo seu posicionamento no segmento premium, conjugando tradição, design italiano e inovação tecnológica.

A marca chega ao mercado português com uma gama totalmente renovada para 2026, que incorpora novas motorizações, equipamentos eletrónicos de

última geração e um reforço da aposta nos segmentos trail, adventure e touring.

Com esta operação, o Grupo Multimoto passa a disponibilizar em Portugal toda a gama Moto Morini, destacando-se modelos como a X-CAPE 1200, X-CAPE 700 e ALLTRHIKE 450.

A comercialização será assegurada através de uma rede de concessionários especializados, atualmente em fase de implementação, complementada por serviços de assistência técnica e pós-venda, com o objetivo de reforçar a presença da marca no mercado nacional.

Segundo a Multimoto, a integração da Moto Morini insere-se na estratégia de crescimento do grupo e acompanha o plano de expansão europeia da fabricante italiana, que pretende consolidar a sua posição como uma das referências no segmento premium das motocicletas. //

CAISMOTOR

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

WEEK

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

3.499€
ANTES ~~3.899€~~

DESCONTO -400€





Passatempo da Ducati oferece Panigale V2 personalizada e experiência em pista com Marc Márquez

AS INSCRIÇÕES DECORREM ATÉ 25 DE OUTUBRO E ESTÃO RESERVADAS AOS UTILIZADORES REGISTADOS NA PLATAFORMA WE ARE 93 QUE CUMPRAM AS CONDIÇÕES DEFINIDAS PELA ORGANIZAÇÃO.



A DUCATI Espanha e Portugal lançou o Ducati W93 Contest 2026, uma iniciativa dirigida aos membros da comunidade oficial de Marc Márquez que tem como prémio principal uma Ducati Panigale V2 personalizada, acompanhada por equipamento de condução e por uma experiência em circuito com o piloto espanhol.

A campanha resulta de uma parceria entre a Ducati e a comunidade We Are 93, criada à volta do oito vezes campeão do mundo de motociclismo, e sucede à edição realizada em 2025, na qual foi atribuída uma Ducati Multistrada V4 S durante o Grande Prémio da Comunidade Valenciana. O vencedor do passatempo recebe uma Panigale V2 numa edição exclusiva dedicada a Marc Márquez, bem como um conjunto de equipamento técnico composto por um capacete Shoei, fato em pele Alpinestars personalizado, botas, luvas e uma câmara de ação Insta360.

Além dos prémios materiais, a iniciativa inclui a participação num evento em circuito ao lado do piloto da Ducati Lenovo Team, permitindo ao vencedor partilhar uma sessão de condução com Marc Márquez e contactar de perto com o ambiente competitivo da marca italiana.

As inscrições decorrem até 25 de outubro e estão reservadas aos utilizadores registados na plataforma We Are 93 que cumpram as condições definidas pela organização. Entre os requisitos encontram-se o

acompanhamento das páginas oficiais da Ducati, Ducati Global e We Are 93 na rede social Instagram, bem como o preenchimento do formulário disponibilizado para o efeito.

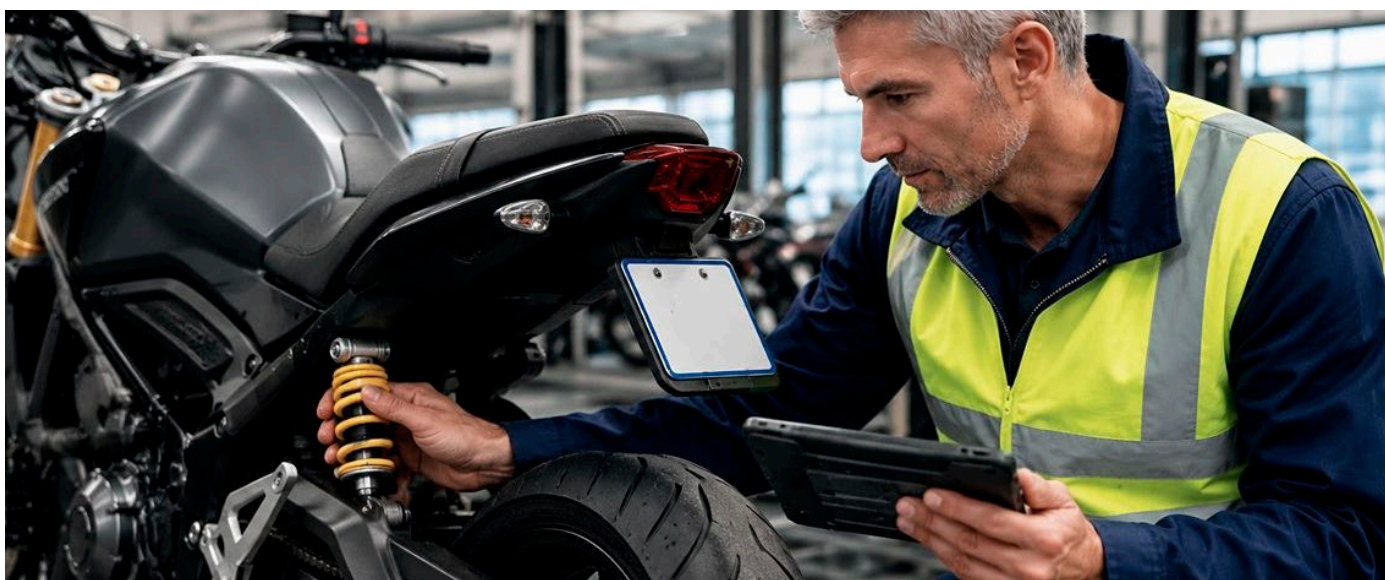
A organização prevê ainda uma forma adicional de aumentar as probabilidades de seleção. Os participantes poderão visitar um concessionário oficial Ducati aderente, publicar uma fotografia relacionada com a campanha numa história do Instagram e associar essa publicação ao respetivo formulário de participação.

O sorteio está agendado para 26 de outubro de 2026, sendo o vencedor posteriormente informado por correio eletrónico.

Segundo a Ducati, a entrega da Panigale V2 edição especial deverá decorrer durante o Grande Prémio da Comunidade Valenciana de MotoGP, que terá lugar entre 27 e 29 de novembro, no Circuito Ricardo Tormo. A experiência de condução com Marc Márquez está prevista para o primeiro trimestre de 2027, em Espanha, em data a anunciar.

Com o Ducati W93 Contest 2026, a marca italiana pretende reforçar a ligação aos adeptos de Marc Márquez através de uma iniciativa que combina um modelo exclusivo da sua gama desportiva com uma experiência de condução associada ao atual piloto oficial da Ducati no Campeonato do Mundo de MotoGP. //





Parlamento Europeu avança com negociações sobre inspeções obrigatórias para motos

O PARLAMENTO MANIFESTOU TAMBÉM APOIO À REALIZAÇÃO DE CONTROLOS DE EMISSÕES EM VIA PÚBLICA PARA MOTOS, À SEMELHANÇA DO QUE JÁ SUCEDE COM AUTOMÓVEIS, VEÍCULOS COMERCIAIS, CAMIÕES E AUTOCARROS.

O PARLAMENTO Europeu aprovou o mandato de negociação para a revisão das regras comunitárias relativas às inspeções técnicas periódicas e controlos rodoviários de veículos, com 369 votos a favor, 126 contra e 84 abstenções.

A posição aprovada pelos eurodeputados prevê a eliminação da atual flexibilidade concedida aos Estados-membros em matéria de inspeções periódicas de motos com cilindrada superior a 125 cc, tornando a Inspeção Técnica Periódica (ITP) obrigatória para todas as motos na União Europeia. O mandato inclui ainda a extensão das inspeções de aptidão à condução a motociclos pesados elétricos.

O Parlamento manifestou, também, apoio à realização de controlos de emissões em via pública para motos, à semelhança do que já sucede com automóveis, veículos comerciais, camiões e autocarros. Os veículos identificados como potencialmente grandes emissores ficariam sujeitos a inspeções técnicas adicionais.

Em sentido contrário, os eurodeputados rejeitaram a proposta de aumentar a frequência das inspeções

obrigatórias para automóveis e veículos comerciais mais antigos, de dois em dois anos para anualmente. O mandato inclui ainda medidas reforçadas de combate à fraude nos contadores de quilometragem, nomeadamente através do registo de dados de quilometragem durante determinadas reparações e a partir de veículos conectados.

As negociações com o Conselho da União Europeia terão início em data a definir, sendo lideradas pelo eurodeputado Jens Gieseke em representação do Parlamento.

O secretário-geral da Federação Europeia de Motociclistas (FEMA), Wim Taal, manifestou discordância com a decisão, invocando o princípio da subsidiariedade. "Trata-se de subsidiariedade, o princípio segundo o qual a UE só deve agir se um objetivo puder ser melhor alcançado a nível comunitário do que pelos Estados-membros individualmente", afirmou, acrescentando que, sendo a posição do Conselho favorável à manutenção do quadro atual, considera inaceitável que o Parlamento pretenda sobrepor-se às competências nacionais. //

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

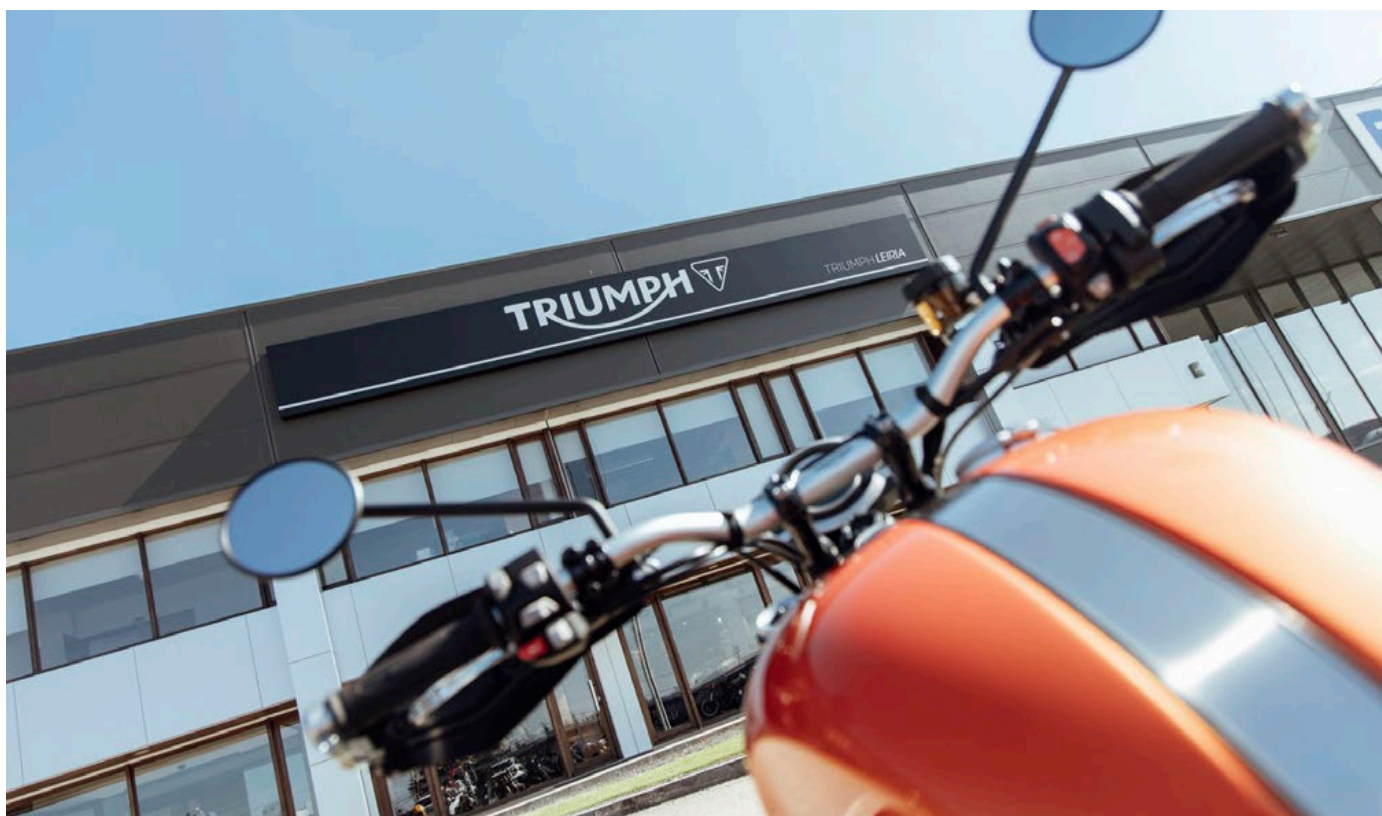


merlin_portugal



merlinportugal

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Triumph inaugura concessionário em Leiria e reforça presença no centro do país

ABERTURA RESULTA DE PARCERIA ENTRE OS GRUPOS MULTIMOTO E LUBRIGAZ E INTEGRA A ESTRATÉGIA DE EXPANSÃO NACIONAL DA MARCA BRITÂNICA.

A TRIUMPH Portugal, representada pelo Grupo Multimoto, inaugurou oficialmente o novo concessionário Triumph Leiria, consolidando a presença da marca na região centro e aproximando-a da comunidade crescente de motociclistas. O espaço nasce de uma parceria com o Grupo Lubrigaz, empresa com forte implantação local no setor da mobilidade.

Com cerca de 220 m² de área de exposição, o showroom foi concebido para oferecer uma experiência premium, reunindo a gama mais recente da Triumph e um ambiente dedicado ao universo das duas rodas. Entre os modelos disponíveis destacam-se a Thruxton 400, Tracker 400, Daytona 660, Tiger Sport 800 Touring, Trident 660, Tiger Sport 660 e Trident 800, reforçando a diversidade da oferta.

Além das motos, os clientes têm acesso a uma co-

leção alargada de acessórios originais, equipamento técnico e vestuário exclusivo, permitindo uma personalização completa. O concessionário disponibiliza ainda 10 motos para Test-Ride, incentivando os visitantes a experimentar diferentes propostas da marca.

A Triumph Leiria pretende afirmar-se como ponto de encontro para entusiastas, promovendo iniciativas e momentos de convívio que reforcem a ligação da marca à comunidade motard regional. A abertura segue-se à Triumph World Store Porto e integra o plano de expansão nacional, orientado para a melhoria da experiência do cliente e para o reforço da rede oficial.

Com esta parceria, a Triumph reforça a proximidade aos motociclistas da região centro e consolida uma rede de concessionários focada na excelência do serviço e numa experiência premium. //

PRIORITY FOR PROTECTION



RX-7V EVO

**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.



2026 COLLECTION

DESCUBRA-O EM **myBihr.com**

JOIN US



@ARAIEU ARAIHELMET.EU



A primeira Supermoto DE BORGO PANIGALE

A Desmo 450 SM foi um dos grandes momentos de novidade da World Ducati Week deste ano, marcando a estreia de um conceito totalmente inédito na gama da marca de Borgo Panigale

A Ducati Desmo450 SM é primeira Supermotard de competição da história da Ducati, apresentada em Misano durante o World Ducati Week 2026, numa antevisão que serviu para dar a conhecer ao público o projeto antes da sua revelação completa.

A marca confirmou que a sua apresentação oficial acontecerá em setembro, altura em que todas as especificações técnicas serão finalmente reveladas, pelo que, para já, a Desmo450 SM permanece envolta em algum mistério, funcionando como um autêntico teaser do que aí vem.

Apesar de a ficha técnica ainda não ser pública, a Ducati já mostrou que a moto não é apenas um exercício de estilo: o modelo já correu e venceu nas primeiras competições em que participou, pilotado por Marc Reiner Schmidt, o tetracampeão do Mundo de Supermoto, o que confere à Ducati Desmo450 SM uma credibilidade competitiva imediata, ainda antes do lançamento comercial.

Do ponto de vista técnico, embora os números

oficiais só venham a ser revelados em setembro, sabe-se desde já que a Desmo450 SM foi desenvolvida especificamente para a disciplina de Supermoto, a partir da moto de motocross 450 MX, contando com travões, suspensões, componentes de motor e elementos da carenagem dedicados, ou seja, não uma adaptação de outro modelo do catálogo, mas sim um projeto pensado de raiz para este tipo de competição, que combina a agilidade da versão de motocross com a velocidade em curva no asfalto.

Na WDW, a moto integrou a área Ducati World, ao lado de outras novidades do centenário como a Ducati Superleggera V4 Centenario, reforçando a mensagem de uma marca que continua a expandir a sua gama de competição mesmo no seu 100.º aniversário. Para quem ficou curioso, a Ducati disponibiliza um registo para receber atualizações até à apresentação de setembro.

Se quiser ser o primeiro a saber mais sobre esta máquina que promete ser um verdadeiro brinquedo, registe-se aqui. //





Edição ESPECIAL

No ano em que os International Six Days Enduro voltam a Portugal, para a sua centésima edição, a KTM já apresentou a sua gama de modelos de enduro para 2027, com o destaque para as versões premium Six Days, referentes ao nosso país.

Tal como já tínhamos revelado, os International Six Days Enduro regressam este ano a Portugal, mais precisamente de 12 a 17 de outubro, no Alentejo Litoral (concelhos de Grândola, Santiago do Cacém, Sines, Odemira e Alcácer do Sal), e logo para comemorar a sua centésima edição. Como tem sido prática comum, a KTM lança todos os anos uma edição especial alusiva ao país onde se vai realizar a prova e este ano as suas Six Days Enduro vão ter as cores lusas e até um Galo de Barcelos!

Vão ser disponibilizadas, ainda que num número bastante limitado, as versões Six Days com 5 motorizações diferentes:

- **300 EXC 6DAYS** (única com motor a 2 tempos e considerada por muitos como a rainha do Hard Enduro)
- **250 EXC-F 6DAYS** (versão 4 tempos de menor cilindrada, ágil e rápida)
- **350 EXC-F 6DAYS** (versão um pouco mais potente, mais igualmente fácil e ágil)
- **450 EXC-F 6DAYS** (versão muito potente e já mais exigente, mas igualmente divertida)
- **500 EXC-F 6DAYS** (versão do topo da hierarquia, perfeita para pisos mais abertos e rápidos e muito exigente)

Mais detalhes e garantia alargada

Além da decoração exclusiva, todas as versões Six Days trazem uma dotação de equipamento superior, retirada do seu vasto catálogo de Powerparts, que lhes eleva o preço final, mas também garante que são verdadeiramente “ready to race”, seja para o piloto de fim de semana, seja para o profissional de enduro. A destacar:

- Mesas da direção maquinadas em CNC, anodizadas a laranja;
- Quadro pintado em laranja brilhante;
- Ventilador do radiador de série;
- Seletor de mapas no guiador;
- Proteção de quadro;
- Assento específico 6DAYS;
- Proteção de cárter do motor;
- Cremalheira Supersprox Stealth;
- Disco dianteiro semi-flutuante;
- Disco traseiro maciço;
- Alargador dianteiro do eixo em alumínio anodizado;
- Pneus Metzeler 6 Days Extreme.

De referir ainda que o fabricante austríaco reforça a confiança no seu produto. Assim, para a gama Enduro 2027 está disponível uma garantia oficial do fabricante de 12 meses, sem custos adicionais, desde que a manutenção seja efetuada de acordo com o plano oficial e na rede de concessionários autorizados.

Mais informações podem ser obtidas junto dos concessionários da marca, incluindo ao nível de preços. As primeiras entregas devem ocorrer ainda durante o mês de agosto, ou seja, bem a tempo de participarem na prova a realizar em outubro.

Já sobre a prova em si, mais informações podem ser obtidas no site da FIM. //



Um degrau ACIMA

A marca indiana lança em Portugal e Espanha um novo modelo pensado para facilitar a transição dos motociclistas para a carta A2, combinando maior desempenho, tecnologia e preço competitivo.



A Bajaj alargou a sua oferta na Península Ibérica com a introdução da Pulsar NS 200, um modelo concebido para ocupar o espaço intermédio da gama e responder às necessidades dos condutores que procuram evoluir da cilindrada 125 para a carta A2 sem enfrentar o habitual salto técnico e financeiro. A nova proposta chega ao mercado português e espanhol com um preço de lançamento de 2.749 euros, reforçando a estratégia da marca de oferecer soluções acessíveis e fiáveis.

Num segmento onde a passagem para motos de maior cilindrada é frequentemente marcada por peso, complexidade e custos elevados, a Bajaj apresenta uma alternativa pensada para reduzir barreiras. A NS 200 surge como o elo central da família Pulsar, posicionando-se entre a NS 125, destinada ao uso urbano, e a NS 400Z, topo de gama orientada para prestações superiores.

O novo modelo integra um motor monocilíndrico de 199,5 cc, refrigerado por líquido, capaz de produzir 24,5 cv, praticamente o dobro da potência habitual das 125 cc. O bloco inclui o sistema de tripla vela da Bajaj, tecnologia que otimiza a combustão e melhora a resposta ao acelerador, garantindo maior eficiência e controlo. A estrutura assenta num quadro perimetral rígido, complementado por uma forquilha dianteira invertida, solução que aumenta a estabilidade em curva. A travagem é assegurada por discos de 300 mm à frente e 230 mm atrás, apoiados por ABS.

A Bajaj destaca que a NS 200 foi desenvolvida para proporcionar ao condutor uma experiência de condução mais próxima de modelos de maior cilindrada, mas sem intimidar quem está a dar o passo para a carta A2. A leveza do conjunto, a agilidade e a facilidade de utilização são apontadas como elementos-chave para uma transição segura.

Disponível em quatro cores (Preto, Vermelho, Cinzento e Branco) a Pulsar NS 200 chega ao mercado com cinco anos de garantia oficial. O lançamento é acompanhado pelo apoio operacional do grupo UMA, distribuidor da marca na Península Ibérica, que assegura rede de assistência técnica e fornecimento de peças.

A nova Pulsar NS 200 já está disponível em toda a rede oficial de concessionários de Portugal, estando também aberta a marcação para um test-ride gratuito. Com este modelo, a Bajaj não só oferece uma "naked" de estética



agressiva e prestações surpreendentes, como também a ferramenta definitiva para que os motociclistas evoluam com total confiança e da forma mais acessível. Um convite formal para que cada condutor encontre o seu lugar na estrada, quebrando os mitos sobre as cilindradas intermédias e experimentando este equilíbrio perfeito através do agendamento de um ensaio de condução nos seus canais oficiais.

Para mais informações sobre a gama Bajaj, as suas promoções e os seus test-rides, os utilizadores podem visitar o website oficial da marca ou deslocar-se ao seu concessionário oficial mais próximo. //

Mito URBANO

Uma nova scooter, concebida para responder ao aumento da procura por alternativas de combate ao tráfego urbano



A marca de motos MYTOS reforçou a sua gama de mobilidade urbana em Portugal com o lançamento do modelo EVO 125, uma nova proposta direcionada para o segmento suburbano e citadino, com um preço de venda recomendado de 1.999 euros.

Em comunicado enviado à redação, o fabricante adiantou que a nova scooter, concebida para responder ao aumento da procura por alternativas de contenção de custos no tráfego urbano, introduz uma motorização monocilíndrica a quatro tempos de 125 cc.

Com refrigeração a ar e transmissão automática de variação contínua (CVT), a nova EVO 125 desenvolve uma potência máxima de 6,4 kW (equivalente a 8,7 cavalos de potência) às 7.500 rotações por minuto. Segundo os dados de homologação divulgados pela marca, o modelo regista um consumo de 2,3 litros por cada 100 quilómetros percorridos e atinge uma velocidade de ponta de 85 km/h.

A nova aposta comercial, distribuída em território nacional a partir do Porto-Alto (concelho de Benavente) pela Green Factory, Lda., apresenta um peso total de 100 quilos em ordem de marcha e uma capacidade de carga máxima homologada até 160 quilos.

Do ponto de vista técnico e de segurança ativa, o modelo integra de série um sistema de travagem combinada (CBS, na sigla em inglês), além de iluminação integral em tecnologia "Full LED", painel de instrumentos em formato LCD digital e uma tomada USB destinada ao carregamento de dispositivos móveis de comunicação.

Na hierarquia da marca, a nova EVO 125 irá posicionar-se entre os atuais modelos Motion 125 e Zoom 125, visando captar condutores que ponderam a transição do transporte automóvel privado para soluções de micromobilidade e veículos de duas rodas. A MYTOS confirmou que a estratégia de expansão desta linha de produtos prevê, "para breve", o alargamento da gama através do lançamento de uma versão secundária com motorização de 50 cc, com a qual pretende abranger novos perfis de consumo, nomeadamente o segmento de condutores mais jovens e utilizadores sem habilitação legal para cilindradas superiores.

A empresa informou que o modelo já se encontra disponível para encomenda junto da respetiva rede de concessionários oficiais autorizados, advertindo que ao valor base de comercialização estipulado acrescem os encargos administrativos relativos a despesas de legalização, documentação e transporte. //





O paradoxo MECÂNICO

Numa época em que a indústria motociclística se rende, ano após ano, a arquiteturas mais limpas, motores de menor capacidade e promessas de eletrificação total, surge uma moto absolutamente em contracorrente.

A Veloce Aperion, apresentada pela start-up britânica Veloce Motorcycles no Bike Shed Moto Show 2026, em Londres, é a antítese de tudo o que os regulamentos de emissões europeus têm perseguido nas últimas duas décadas: um motor a dois tempos, de oito cilindros, sem qualquer sistema de gestão eletrônica da mistura, alimentado a gasolina pré-misturada com óleo, tal como nos anos dourados das 500cc de Grande Prémio.

É esse o contraste que torna a Aperion fascinante do ponto de vista motociclístico: uma engenharia obsessivamente sofisticada, colocada ao serviço de uma tecnologia que, por definição, é ecologicamente insustentável.

No seu motor não há filtro de partículas, catalisador nem injeção direta estratificada. Há, isso sim, o retorno deliberado e assumido a um paradigma que a generalidade da indústria abandonou por motivos ambientais e que a Veloce recupera agora precisamente pelas qualidades mecânicas que os motores a quatro tempos modernos sacrificaram em nome da conformidade regulamentar.

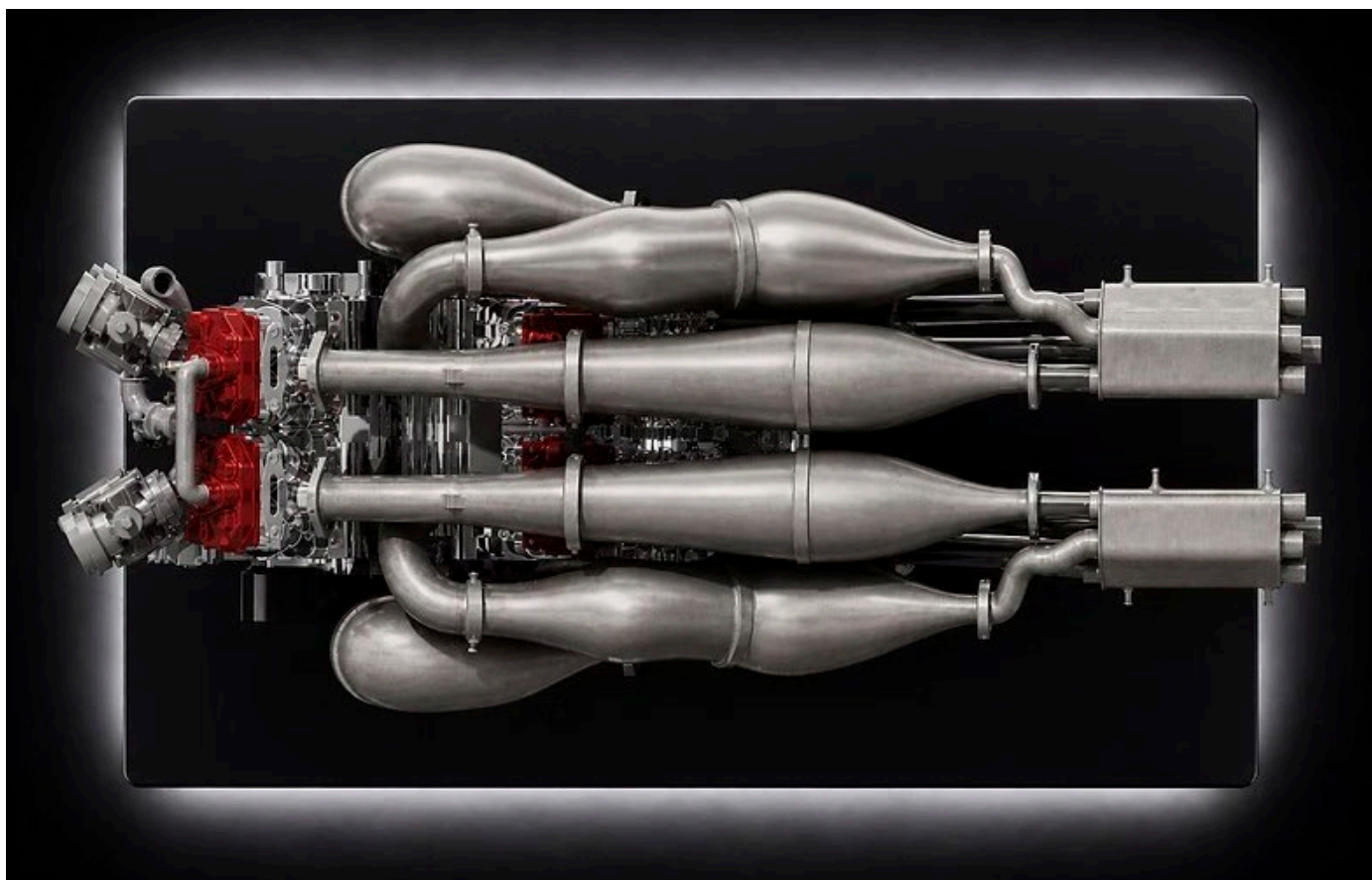
O CORAÇÃO DA APERION: UM MOTOR X8

A base técnica da Veloce Aperion é tão insólita quanto ambiciosa. O seu motor tem por base oito cilindros Rotax, equipados com pistões forjados (os mesmo usados na Aprilia RS125), configurados em dois blocos V4 distintos, montados em posição invertida em torno de uma caixa de transmissão central. Esta arquitetura em X, e não em V ou em linha, é o fundamento mais radical do projeto.

Cada bloco é maquinado a partir de uma massa sólida de alumínio (billet) em quatro secções, em torno de duas cambotas, ambas engrenadas num veio secundário comum que aciona a embraiagem dedicada e a caixa de velocidades.

A alimentação é assegurada por quatro pares de carburadores Dellorto de 24 mm, controlados por um sistema de acelerador em espiral, com oito cabos, uma solução puramente analógica, sem qualquer corpo de borboleta eletrónico, numa época em que praticamente todas as motos de produção usam um sistema digital ride-by-wire.

O responsável pelo projeto, Jack Levy, explicou a lógica por detrás da disposição em X: o equilíbrio foi o principal argumento de decisão, já que os pistões diagonalmente opostos disparam em simultâneo, o que torna o conjunto perfeitamente equilibrado,





mantendo o motor estreito, ao contrário do que aconteceria com um V8 ou um V6, que seriam bem mais largos.

E acrescentou uma justificação ainda mais reveladora do ponto de vista da engenharia: o formato em X só é possível graças ao ciclo de dois tempos, porque a lubrificação deixa de ser um problema quando os cilindros trabalham em posição invertida, uma tecnologia um pouco esquecida, mas ainda hoje muito válida em certas aplicações.

NÚMEROS QUE DESAFIAM A HISTÓRIA DOS DOIS TEMPOS

Os valores reivindicados pela Veloce colocam a Aperion num patamar sem precedentes para a categoria. O motor X8, com 1000 cc, reivindica 280 cv (206 kW) às 12.000 rpm.

Para colocar este número em perspetiva histórica: poucos motores a dois tempos no passado do motociclismo ultrapassaram alguma vez a barreira dos três dígitos de potência, e a Aperion apenas concorre com o lendário Suter MMX 500, que reivindica 195 cv a partir de apenas 576 cc.

É este confronto de escalas, com uma potência descomunal, que resume o ADN da marca: extrair de um bloco compacto aquilo que a engenharia de quatro tempos só consegue com sobrealimentação ou cilindradas muito superiores.

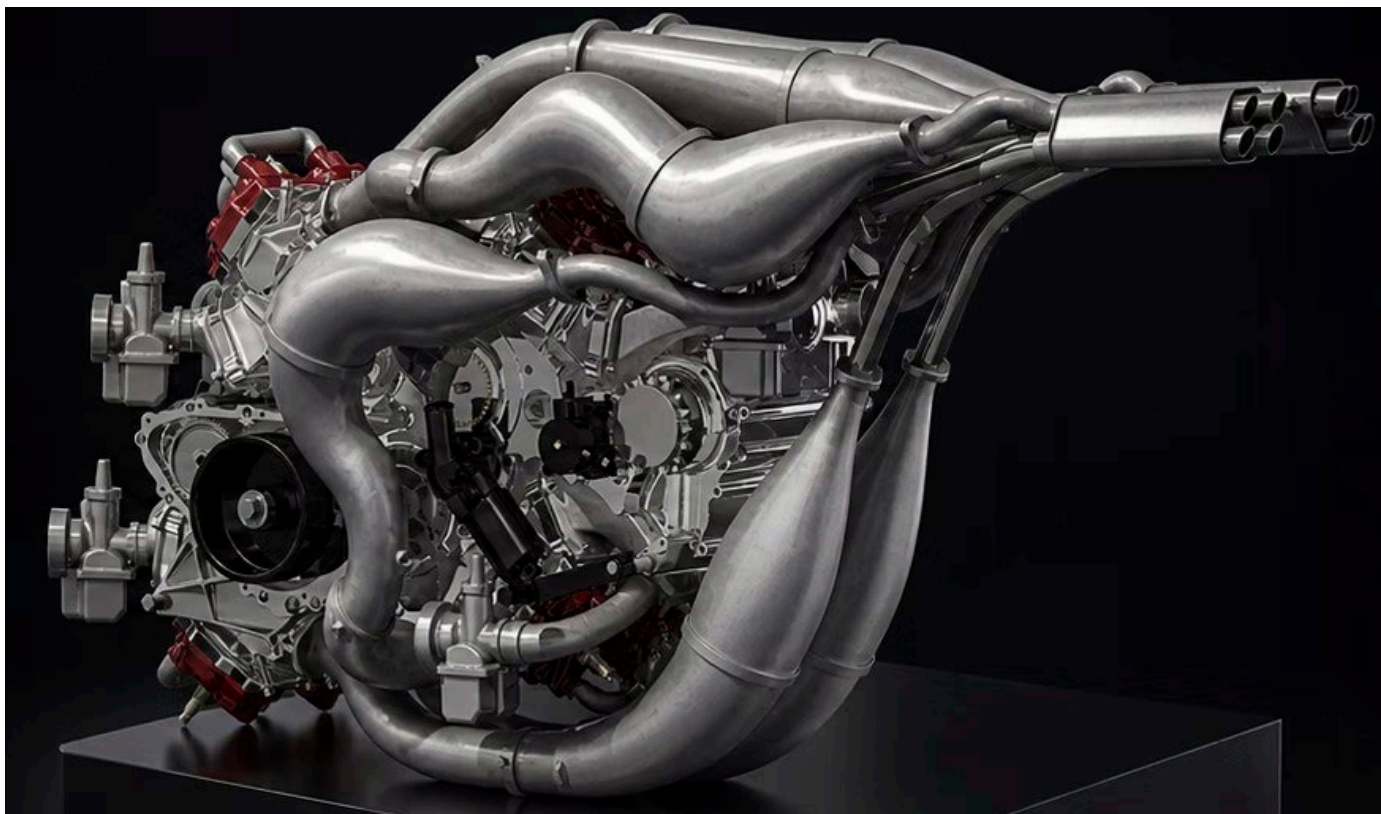
UM BRAÇO OSCILANTE DESENHADO À MEDIDA DO MOTOR X8

A suspensão traseira da Aperion não podia ser um simples aproveitamento de catálogo, dada a arquitetura invulgar do motor. A Veloce desenvolveu de raiz um monobraço oscilante em alumínio, fixado diretamente ao bloco do motor, que aciona por biela (pull-rod) um monoamortecedor montado sob a parte frontal do motor, e não na posição habitual, junto ao braço oscilante.

Segundo a marca, esta disposição invertida, com o amortecedor "underslung", foi escolhida por duas razões concretas: favorece o arrefecimento do conjunto, ao afastar o amortecedor das zonas mais quentes do motor, e permite otimizar a geometria de suspensão sem comprometer a integração estrutural do motor, que funciona como elemento do próprio chassis.

O resultado visual é um braço oscilante volumoso, quase desproporcionado à vista, associado ao emaranhado de escapes do X8, o que se tornou um dos traços mais reconhecíveis da silhueta da Aperion.

A dianteira, essa, recorre a uma solução bem mais convencional, com forquilha invertida, travões e jantes de especificação corrente, uma prova de que a ousadia da Veloce se concentrou deliberadamente onde a arquitetura do motor a exigia, e não onde a tradição motociclística já tinha respostas eficazes.



Do lado do escape, a solução também rejeita qualquer atalho ecológico: um sistema de câmaras de expansão em liga leve, produzido por sinterização a laser, ajuda a manter o conjunto do motor com um peso de apenas 105 kg, um valor notável tratando-se de um oito cilindros com a respetiva caixa de velocidades integrada.

O PARADOXO AMBIENTAL, DENTRO DO BLOCO

Um motor a dois tempos, por definição técnica, queima óleo em conjunto com o combustível e expulsa uma fração de mistura não queimada por cada ciclo, motivo pelo qual esta tecnologia foi praticamente erradicada da produção em série desde os anos 2000, tanto por via das normas Euro como pelas equivalentes normas de emissões noutros mercados.

A Veloce não contorna esse facto: assume-o. O próprio site da marca resume a filosofia como "um passo de mudança na filosofia de design e na audácia de engenharia da moto", com "motores próprios que oferecem um desempenho e uma visceralidade incomparáveis", sem nenhuma palavra sobre eficiência energética, redução de emissões ou eletrificação.

A prioridade é declaradamente outra: a Aperion é apresentada como "uma harmonia entre o visceral e o performativo", com o chassis, motor e transmissão combinados numa única unidade estrutural, em que as forças combustivas, inerciais e rotacionais se cancelam

naturalmente pela própria geometria do X8.

O contraponto ecológico surge, paradoxalmente, pela via da exclusividade: ao limitar a produção a apenas 24 unidades, a Veloce transforma a Aperion não num produto de massa poluente, mas numa peça de coleção mecânica, mais próxima de uma obra de arte da engenharia do que de um meio de transporte de utilização corrente.

É esse enquadramento de raridade extrema que, na prática, permite à marca contornar os obstáculos legislativos: cada exemplar obtém uma certificação individual de aprovação de veículo único (MSVA) para uso rodoviário no Reino Unido, um regime pensado precisamente para veículos de produção muito limitada que não cumpriram os critérios da homologação em massa.

DO PROTÓTIPO ESTÁTICO À ESTRADA

O exemplar mostrado em Londres era um modelo estático, não funcional, enquanto um protótipo já operacional se encontra no centro de desenvolvimento da própria empresa, em Carmarthenshire, no País de Gales. É ali, na sua própria unidade de motores e circuito de testes, que a Veloce desenvolve tanto os motores como as motos completas.

As entregas aos clientes estão previstas para 2027, com um preço fixado em 78.000 libras (aproximadamente 90.500 euros). //



Pedro Pereira

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

Para que servem os calções, as t-shirts ou as sandálias quando andamos de moto?

Depois de no mês de junho a minha reflexão ter sido relativa ao Imposto Único de Circulação, ou simplesmente IUC, trago agora um tema completamente distinto e muito adequado à época estival que vivemos actualmente.

A pergunta, obviamente provocadora, é de uma atualidade atroz, sendo um tema que já abordámos várias vezes aqui em Andar de Moto, mas parece que cai muitas vezes em saco roto e não chega a muitas das pessoas que andam de moto, sejam condutores ou passageiros. Afinal de contas, o risco é mais ou menos igual e a falta de equipamento minimamente adequado, nomeadamente em caso de acidente, pode significar a diferença entre a vida e a morte.

O nosso Código da Estrada é perigosamente benévolo para quem usa a moto, no que à utilização de equipamento técnico de segurança diz respeito. Se nas aulas de condução já costuma ser exigido um blusão e umas luvas, no que diz respeito ao dia-a-dia é um verdadeiro faltar vilanagem de horrores, embora não chegue, por exemplo, ao nível de uma Albânia, onde nem o capacete é obrigatório!

Por mais que seja lembrado que a pele e o alcatrão não combinam (a cicatriz feia que tenho no braço esquerdo confirma isso, numa queda parvinha de há muitos anos, numa ida “só ali ao café”). Teimamos em esquecer-nos disso demasiadas vezes, em particular agora que estamos em pleno verão, quando muito mais gente anda de moto, nem que seja numa pequena voltinha, como uma singela ida à praia, por vezes até com crianças completamente desprotegidas. Se a isto acrescentarmos consumos elevados de álcool, de substâncias psicotrópicas ou a distração do telemóvel... tem tudo para correr mal!

Como se não bastasse, andar de moto quase despido/a, por mais que possa ser um regalo para a visão (há casos em que é mesmo!) representa um perigo e não apenas em caso de acidente. Uma projecção de uma pedra por outro veículo pode ter consequências terríveis, tal como uma queimadura solar que pode ser a porta aberta para

um melanoma. Mesmo um inseto a “esmagar-se” na pele pode ser doloroso e uma picada de vespa a andar de moto também não é lá muito agradável e muitos, onde me incluo, sabem disso na primeira pessoa!

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e a Guarda Nacional Republicana (GNR) desdobram-se em campanhas, caso da “Duas Rodas: Agarre-se à Vida”, mas nem assim! Todos sabemos que o equipamento correto faz toda a diferença e existe específico para as várias épocas do ano, mas teimam em existir motociclistas para os quais há pelo menos uma época em que o equipamento são uns calções ou uma minissaia, talvez complementados por uns chinelos e uma t-shirt de alças, nem que seja para mostrar o bronze ou as tatuagens!

Entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2025, registaram-se 34.179 acidentes com vítimas que envolveram veículos de duas rodas a motor (ciclomotores ou motociclos) e dos quais resultaram 440 vítimas mortais, 3.041 feridos graves e 34.501 feridos leves. Quantos desses terão pago as consequências por não usarem equipamento de proteção?

Também sei que está calor e, em muitas circunstâncias, sabe bem ter maior liberdade na moto, andar com o corpo mais liberto, abrindo mão de tudo o que nos faça sentir ainda mais calor, mas é um erro tão grave que até custa perceber como tanta gente ainda o comete! Pior ainda! O que não faltam são casos de reincidentes, nomeadamente no caso das luvas que é um clássico pelas piores razões! Costumam ser a primeira zona de impacto em caso de queda e há quem repita a dose, depois de saradas as feridas, teimando em abdicar das luvas!

Retomando a questão inicial que me trouxe até esta partilha de ideias, fica por demais evidente que calções, saias, t-shirts, chinelos ou luvas cortadas servem para muito pouco quando se anda de moto! Se quisermos ser mesmo honestos, não servem para nada, no que à segurança diz respeito! //

QJMOTOR

SRK 600



4.990€*

PURO CARÁCTER FEARLESS RIDE

- MOTOR BICILÍNDRICO EM LINHA DE 554 CC
- POTÊNCIA DE 41 KW (56 CV), PODENDO LIMITAR-SE A 35 KW – CARTA A2
- 2 MODOS DE CONDUÇÃO: STANDARD/SPORT
- SISTEMA DE TRAVAGEM COM ABS E TCS (CONTROLO DE TRAÇÃO)
- SUSPENSÕES MARZOCCHI
- ECRÃ TFT 5" COM CONECTIVIDADE "MIRRORING"
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- CORES DISPONÍVEIS:  PRETO  VERMELHO



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



Polivalente E EFICAZ

QJMOTOR SRT 450RX

Uma nova trail que quer baralhar o segmento:
muito equipamento, preço agressivo e uma
surpresa em estrada e fora dela

Texto: Miguel Rico Fotos: Marca





"A **TORRE DE INSTRUMENTOS** SEGUE A FILOSOFIA RALLY, COM UM ECRÃ TFT VERTICAL DE 5 POLEGADAS, E LIGAÇÃO AO SMARTPHONE"

H

á motos que impressionam pelos números. Outras conquistam-nos quando começamos a andar nelas. E depois há aquelas que conseguem fazer as duas coisas.

Foi precisamente essa a sensação que tive durante a apresentação internacional desta nova trail de aventura, realizada na região de Bilbao, com base em Mundaka, onde percorremos cerca de 170 quilómetros divididos entre 75% de estrada e 25% de percursos de terra.

Confesso que fui para este teste com curiosidade, mas também com algum ceticismo. Afinal, quando vemos uma moto deste segmento com um preço de apenas 5.490€ é inevitável pensar: onde é que foram feitos os compromissos? A resposta, felizmente, demorou pouco tempo a aparecer.

BOA PRIMEIRA IMPRESSÃO

O design segue claramente a tendência atual das trail de aventura. Linhas modernas, uma frente inspirada nas motos de rally e proporções

equilibradas, fazem com que esta QJ SRT 450 RX pareça bastante mais cara do que realmente é.

A qualidade de construção também surpreende. Basta olhar para as soldaduras do quadro para perceber que houve cuidado na execução. O braço oscilante em alumínio é outro detalhe que normalmente encontramos em motos significativamente mais caras e demonstra que a marca não quis poupar nos componentes estruturais.

A cereja no topo do bolo? Seis anos de garantia, algo raro neste segmento.

A lista de equipamento de série é extensa. Encontramos crash bars, proteção de cárter em alumínio, proteções de mãos com piscas integrados, faróis auxiliares, descanso central e lateral, punhos aquecidos e assento aquecido, ambos com três níveis de intensidade.

A torre de instrumentos segue a filosofia rally, com um ecrã TFT vertical de 5 polegadas, ligação ao smartphone e informação bastante completa, incluindo a monitorização da pressão dos pneus em tempo real. Existe ainda um suporte preparado para instalar GPS ou telefone.

Os dois modos de condução, Normal e Sport, são





449 CC
47 CV
5 490 €

» Mais dados técnicos aqui



*"É UMA MOTO LEVE, DIVERTIDA, MUITO BEM EQUIPADA, ECONÓMICA, FÁCIL DE CONDUZIR E COM UMA RELAÇÃO **QUALIDADE/PREÇO** DIFÍCIL DE IGNORAR."*

complementados por ABS desligável em ambas as rodas e controlo de tração igualmente desconectável, algo indispensável para quem gosta de explorar caminhos de terra.

FEITA PARA SAIR DO ALCATRÃO

Com roda dianteira de 21 polegadas, traseira de 18, pneus tubeless e suspensões Marzocchi totalmente reguláveis (200 mm de curso à frente e 190 mm atrás), fica claro que esta moto foi pensada para ir muito além da estrada.

Travagem Brembo, com disco de 320 mm à frente e pinça de quatro pistões, assegura uma travagem forte quando necessário. O sistema de ABS é desconectável na roda traseira.

Os seus 184 kg (196 kg pronta a andar) ajudam bastante quando o piso de alcatrão desaparece. Os percursos off-road do teste não eram particularmente difíceis, mas permitiram perceber rapidamente o carácter da moto. A QJMotor SRT 450 RX não pretende ser uma enduro pura, nem precisa de o ser.

Cumprе exatamente aquilo que promete: confiança,

facilidade de condução e diversão em caminhos de terra, mantendo sempre um comportamento previsível.

A posição de condução surge naturalmente, tanto sentado como em pé sobre as peseiras. No meu caso, com 1,93 metros, senti as pernas um pouco mais dobradas do que gostaria, mas nunca ao ponto de comprometer a condução.

EM ESTRADA SURPREENDE...

Grande parte do percurso decorreu em estradas de montanha cheias de curvas, daquelas que qualquer motociclista gosta de encontrar.

A ciclística revelou-se muito neutra e previsível. A frente transmite alguma sensação de peso, algo perfeitamente normal neste tipo de motos, mas o baixo centro de gravidade e o peso reduzido fazem esquecer rapidamente essa característica.

Num ritmo de passeio, as suspensões funcionam de forma exemplar. Quando comecei a aumentar o ritmo, percebi que chegavam ao limite com alguma facilidade. Não será propriamente um defeito; apenas o reflexo da filosofia desta moto.







O assento merece uma nota menos positiva. Após mais de uma hora consecutiva comecei a senti-lo algo duro. Por outro lado, em utilização fora de estrada acaba por ser precisamente essa firmeza que facilita a mobilidade do corpo.

OS 47 CAVALOS CHEGAM?

O motor bicilíndrico de 449cc entrega 47 cv às 8000 rpm e 41Nm de potência. São números que, no papel, podem parecer modestos, mas que na prática se revelam mais do que suficientes, para proporcionar muitos quilómetros de diversão.

A aceleração é agradável, o motor sobe de rotação com vontade e permite manter ritmos elevados sem esforço. Durante o teste confirmei uma velocidade máxima de 165 km/h...

Naturalmente, quem viajar regularmente com pendura e malas totalmente carregadas poderá sentir falta de alguns cavalos, mas para a enorme maioria das utilizações e dos utilizadores, esta potência parece-me perfeitamente adequada.

Outro ponto que achei muito positivo foi o consumo. Durante o teste registámos valores próximos dos 4,5 litros/100km de consumo o que, combinado com o depósito de 18 litros, permite autonomias que podem facilmente rondar os 400

*"OS PERCURSOS
OFF-ROAD DO
TESTE NÃO ERAM
PARTICULARMENTE
DIFÍCEIS, MAS
PERMITIRAM PERCEBER
RAPIDAMENTE O
CARÁTER DA MOTO."*

ou mesmo 500 quilómetros.

Há detalhes que muitas vezes passam despercebidos numa apresentação, mas que fazem toda a diferença para quem pensa manter a moto durante vários anos.

O acesso ao filtro de ar é extremamente simples, o subquadro é desmontável, assim como o berço inferior do quadro, facilitando bastante operações de manutenção. A manutenção, após a revisão inicial aos 1.000 km, tem intervalos de 6.000 quilómetros. Em termos de opções cromáticas a QJMotor SRT 450 RX está disponível em Vermelho e em Negro.

E FACE À CONCORRÊNCIA?

É impossível não compará-la com modelos como a CFMoto 450 MT, a Benelli TRK 502 ou a Voge DS500. E é precisamente aqui que esta proposta ganha força.

A SRT 450 RX chega ao mercado com um preço extremamente competitivo, um equipamento de série muito completo, menos peso e uma potência superior a algumas das suas rivais diretas.

Para quem pretender aumentar a capacidade de carga, existem malas laterais e top case em alumínio por 750 euros, enquanto o guarda-lamas dianteiro alto custa apenas 49 euros.

VEREDICTO

Saí de Bilbao sinceramente impressionado. A QJ SRT 450 RX não é uma moto perfeita. O assento poderia ser um pouco mais confortável para as viagens mais longas, a proteção aerodinâmica torna-se limitada acima dos 100 km/h e as suspensões revelam as suas limitações quando o ritmo sobe bastante (sobretudo com os meus bem medidos 100kg de peso e sem tocar nas afinações). Mas tudo isso desaparece quando olhamos para o conjunto.

É uma moto leve, divertida, muito bem equipada, económica, fácil de conduzir e com uma relação qualidade/preço difícil de ignorar. Acima de tudo, devolveu-me uma sensação que nem sempre encontramos hoje em dia: a de que não são precisos 100 ou 150 cavalos para nos divertirmos verdadeiramente em cima de uma moto.

Os 47 cv deste bicilíndrico provaram exatamente isso. E digo-o sem qualquer problema: até porque sou perfeitamente capaz de comprar uma destas num futuro próximo. Para mim, essa talvez seja a melhor conclusão que um teste pode ter. //





A arte DE VIAJAR LONGE

HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE 117 LIMITED

Há motos que se compram para conduzir e há motos que se compram para desfrutar ao longo de milhares de quilómetros. A Road Glide Limited pertence claramente à segunda categoria, e volto a confirmá-lo sempre que me sento aos seus comandos.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)



"BASTA OLHAR PARA ELA PARA QUE NÃO SUBSISTAM DÚVIDAS DE QUE A **ROAD GLIDE LIMITED** PERTENCE A UM GRUPO DE MOTOS MUITO RESTRITO"

Há motos que se compram para conduzir e há motos que se compram para desfrutar ao longo de milhares de quilómetros. A Road Glide Limited pertence claramente à segunda categoria, e volto a confirmá-lo sempre que me sento aos seus comandos.

Basta olhar para ela para que não subsistam dúvidas de que a Road Glide Limited pertence a um grupo de motos muito restrito, destinado a quem não faz concessões nem ao estilo nem ao conforto ou à segurança. Com o seu charme nostálgico, que não passa despercebido, vai

derretendo corações ao longo do caminho e enchendo de orgulho quem a estiver a conduzir.

No início do ano já tinha tido um primeiro contacto com este modelo que é o Navio Almirante da Armada de Milwaukee. Nesse contacto, a “nariz de tubarão” já tinha mostrado o que valia. Mas agora tive oportunidade de a desfrutar “na vida real” e de a explicar com um pouco mais de profundidade, se bem que uma moto destas não tem nem precisa de explicação lógica. As suas linhas, o seu som, o exagero da sua engenharia só se explicam pela paixão, pelo deslumbramento, pela exclusividade.

O motor Milwaukee-Eight VVT 117, de 1.923 cc, entrega 107 cv às 5.020 rpm e 175 Nm de binário,



1923 CC
107 CV
36 700 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O MOTOR MILWAUKEE-EIGHT VVT 117, DE 1923 CC, ENTREGA 107 CV ÀS 5.020 RPM E 175 NM DE BINÁRIO, DISPONÍVEIS LOGO A PARTIR DAS 3.500 RPM"

disponíveis logo a partir das 3.500 rpm, graças a um novo sistema de abertura de válvulas variável (VVT) que melhora a recuperação a baixas rotações e reduz a vibração do bicilíndrico, conseguindo ainda um consumo homologado de apenas 5,9 l/100 km.

Na prática, este binário generoso, disponível a tão baixo regime, traduz-se num prazer imediato: acelera com fluidez desde baixa rotação, sem exigir trocas de mudanças constantes, estando sempre disponível para ultrapassagens rápidas, mesmo com dois ocupantes a bordo e muita bagagem. É este atributo, mais do que a potência declarada na ficha técnica, que transforma a condução, mesmo em autoestrada, num prazer em vez de uma obrigação.

Em termos de eletrónica, o que a Harley-Davidson designa por Rider Safety Enhancements

é hoje um conjunto de tecnologia bastante mais completo do que se possa pensar. Trata-se de um completo pacote eletrónico composto por:

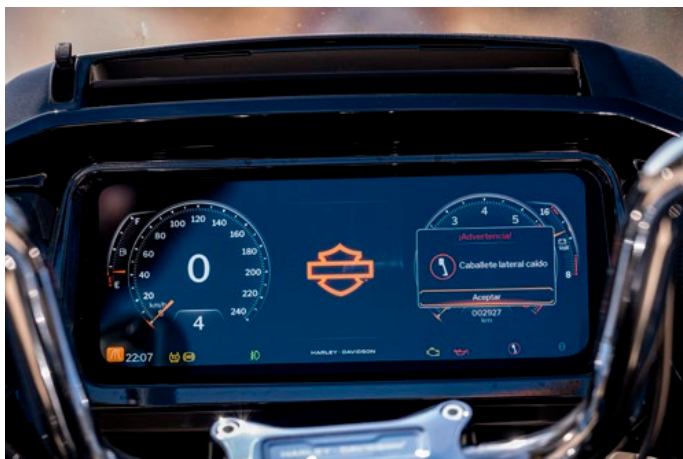
ELB (Electronic Linked Braking), que reparte eletronicamente o esforço de travagem entre as duas rodas quando se acciona a manete dianteira ou o pedal de travão e que funciona em paralelo com o ABS, que evita o bloqueio das rodas em travagens de emergência ou em piso escorregadio.

TCS (Traction Control System), que impede que a roda traseira patine em aceleração.

DSCS (Drag-Torque Slip Control System), que evita o bloqueio da roda traseira em desacelerações bruscas ou reduções de caixa exageradas, sobretudo em piso molhado.

VHC (Vehicle Hold Control), que mantém os travões bloqueados após a paragem, essencial para »





arranques em piso muito inclinado, sobretudo com muita carga, e sobretudo útil para a subida do passageiro a bordo, permitindo ao condutor segurar bem a moto, sem ter que estar dependente da manete do travão.

TPMS, com monitorização de pressão dos pneus indicada directamente no ecrã.

Todos estes sistemas, à excepção do VHC e do TPMS, têm ainda componente "Cornering" (C-ABS, C-ELB, C-TCS e C-DSCS), o que significa que o software tem em conta o ângulo de inclinação da moto em curva, e não apenas o comportamento em linha recta.

É um nível de sofisticação que há uns anos seria impensável numa cruiser deste porte, e que devolve confiança ao condutor precisamente nos momentos em que uma moto com mais de 400 kg mais precisa dela: travagens de emergência numa curva, em piso molhado ou em arranques em subida. O interface de utilizador é sobretudo baseado em botões dedicados, e os diversos menus de configuração são bastante fáceis de navegar.

A este pacote soma-se o impressionante sistema de infotainment Skyline OS, com ecrã TFT a cores de 312 mm (12,3"), ligação Apple

**"O INTERFACE
DE UTILIZADOR
É SOBRETUDO
BASEADO EM BOTÕES
DEDICADOS, E OS
DIVERSOS MENUS DE
CONFIGURAÇÃO SÃO
BASTANTE FÁCEIS DE
NAVEGAR."**

CarPlay com e sem fios, Bluetooth para telefone e auriculares, entrada USB-C e navegação integrada. O som é assegurado por quatro altifalantes, dois na carenagem frontal e duas no Tour-Pak, com 50 W por canal com uma qualidade e potência que podiam facilmente dar espetáculo em qualquer concentração motard.

A capacidade de carga é outro dos argumentos desta Harley: o conjunto de malas laterais e o novo Grand Tour-Pak, com iluminação LED integrada e encosto para passageiro, cifra-se em 143 litros (0,143 m³), um volume que permite partir para grandes viagens sem comprometer o conforto do passageiro.

Junte-se a isto uma suspensão confortável, uma proteção aerodinâmica excepcional, a ergonomia perfeita e os assentos aquecidos com comandos independentes para condutor e passageiro, cada um com regulação do seu próprio nível de intensidade, e temos uma moto pensada para viajar a dois com toda a bagagem que a viagem exigir.

Mas nem tudo são vantagens. Começando pelo preço, dificilmente acessível à maioria das bolsas, e com 417 kg de peso em ordem de marcha, manobrar a Road Glide Limited a baixa velocidade exige experiência e antecipação, sob pena de sessões de

"musculação" involuntárias num qualquer parque de estacionamento ou numa rua estreita.

A isto soma-se uma lacuna que persiste: apesar de todo este arsenal electrónico, a Harley-Davidson continua sem dotar estas máquinas de marcha-atrás, o que obriga o condutor a empurrar o peso todo à mão, e eventualmente a pedir ajuda, sempre que a manobra o exija.

Agora que os dias são bastante mais quentes, notei algum calor a emanar sob a coxa direita, resultado da proximidade do motor e do sistema de escape duplo 2-1-2. É um pormenor que se sente sobretudo em trânsito parado, nos dias mais quentes, e que vale a pena ter em conta.

Há um factor que nenhuma ficha técnica traduz ou deixa adivinhar: o carisma. A Road Glide Limited transporta consigo décadas da história da Milwaukee, e isso sente-se na estrada, nos olhares que atrai e na forma como impõe presença mesmo parada.

É esse charme, aliado à qualidade de construção (suspensão Showa de emulsão dupla com pré-carga ajustável, travões Brembo de quatro pistões e discos flutuantes duplos à frente), que continua a fazer desta gama uma referência incontornável no segmento das grandes tourings. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-6

Blusão RSW Mac

Jeans RSW Peter

Luvas RSW MSSL – 011

Botas TCX Blend 2 Waterproof





Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

O dia em que o mundo parou. Pelo menos, o meu.

Depois do meu acidente a caminho da Argélia, veio todo um conjunto de novas preocupações: o corpo, maltratado, que precisa de recuperar; os seguros, os cancelamentos de reservas, as reparações e, mais do que tudo isso, o olhar para as motos e não poder andar.

Diz-se que depois da tempestade vem a bonança. Pois venha ela, então! Não existem sonhos perfeitos e andar de moto tem sempre os seus reveses: o dia em que vamos apanhar aquela chuva intensa, o dia em que a moto não pega, o dia em que caímos e um sem-fim de maldades com que o acaso nos brinda.

Mas isso não altera em nada a nossa determinação. Talvez até seja isso mesmo que define um motociclista: a sua capacidade de enfrentar os desafios da vida. Vejo, por vezes, por essas redes sociais, discutir-se o tamanho da moto, a potência, a panóplia de acessórios e um sem-número de gadgets que, na sua utilidade ou inutilidade, em nada definem a personalidade do aventureiro. Porque esse segue os seus sonhos, seja na sua pequena 125 azul ou na majestosa 1200.

Estou cá, cheia de esperança para que tudo se resolva, com os sonhos no horizonte e uma determinação implacável. Viajar de moto traz consigo algo de inexplicável. É um vício que não se deixa abater

pelos contratempos; a já gasta e usada expressão de liberdade é uma emoção que, quando entra no nosso coração, dificilmente sairá.

A minha “rodas grandes” lá aguarda por mim, danificada e entristecida no fundo da oficina, aguardando a ordem que a fará renascer. Vejo com alguma atenção o sem-número de influencers que, bem ou mal, vão falando das características das motos, cheios de uma expertise cuja validade não contesto. Mas, no final do dia, quando olhas para a tua moto carregada de memórias e de histórias que ligam as montanhas aos oceanos, aos rostos das pessoas que encontras pelo caminho, às culturas, às religiões, às refeições condimentadas de risos e até, porque não, aos choros por trás do capacete, isso, meus amigos, isso define muito mais o que ela representa para ti do que um conjunto sem-fim de características técnicas lançadas ao vento.

Por isso, e cheia de coragem, cá aguardo o dia de tirar o escafandro que me aperta o corpo e a alma para segurar a minha maltratada vértebra. No dia em que o tirar, a primeira coisa que farei, com toda a certeza, será dar o start e sentir novamente o apelo do coração.

Até lá, boas viagens e sejam únicos. //



CAMPANHA EXCLUSIVA!



DJANGO 125

A PARTIR DE

2.999€

DESCONTOS ATÉ

-400€

SABER MAIS



LET'S *Django*

ELEGÂNCIA FRANCESA EM MOVIMENTO

Campanha válida até 30 de setembro 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



Comunicação OFF-ROAD

A CARDIO SYSTEMS APRESENTOU O VENTURE, QUE DESCREVE COMO O PRIMEIRO CAPACETE PARA MOTOCROSS E UTILIZAÇÃO TODO-O-TERRENO COM SISTEMA DE COMUNICAÇÃO MESH TOTALMENTE INTEGRADO DE FÁBRICA, COMBINANDO TECNOLOGIAS DE SEGURANÇA, CONECTIVIDADE E CONFORTO NUM ÚNICO EQUIPAMENTO.

O novo Venture destina-se aos praticantes de motocross, enduro e outras modalidades off-road e elimina a necessidade de instalar intercomunicadores externos, integrando de origem a tecnologia Dynamic Mesh Communication (DMC) de segunda geração, desenvolvida pela Cardo. Segundo a empresa, o sistema permite a comunicação simultânea entre grupos que podem ir até 15 utilizadores, com um alcance máximo de cerca de 1,6 quilómetros.

O capacete incorpora ainda um sistema Bluetooth compatível com intercomunicadores de outras marcas, comandos por voz, partilha de música, atualizações de software sem fios (OTA) e certificação IP67, que assegura resistência à água e ao pó. Todos os componentes eletrónicos são removíveis, reparáveis e passíveis de atualização.

Ao nível do áudio, o Venture está equipado com altifalantes de 40 milímetros desenvolvidos em parceria com a JBL, concebidos para proporcionar maior qualidade sonora em ambientes exigentes, como os percursos fora de estrada.

Na área da segurança, a Cardo aposta numa calota

em material compósito, espuma de absorção de impacto de quatro densidades e na tecnologia 360° Turbine, destinada a reduzir as forças rotacionais transmitidas à cabeça durante um impacto e a absorver energia em colisões de menor intensidade, frequentemente associadas a concussões. O modelo inclui ainda sistema de libertação de emergência das almofadas das faces, fecho de duplo anel em "D" e homologações ECE 22.06 e DOT.

O Venture dispõe igualmente da tecnologia Pro-Fit, com um conjunto modular de almofadas interiores adaptáveis a diferentes formatos de cabeça, revestimento antimicrobiano Ionic+, destinado a reduzir a proliferação de bactérias causadoras de odores, e um sistema de ventilação otimizado para garantir circulação de ar eficaz tanto a baixas como a elevadas velocidades, mantendo um peso reduzido.

A Cardo indica ainda que o capacete será acompanhado por uma garantia de até cinco anos, reforçando a aposta da empresa num segmento em que pretende aliar comunicação em tempo real, proteção e conforto para os utilizadores de motos de todo-o-terreno. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

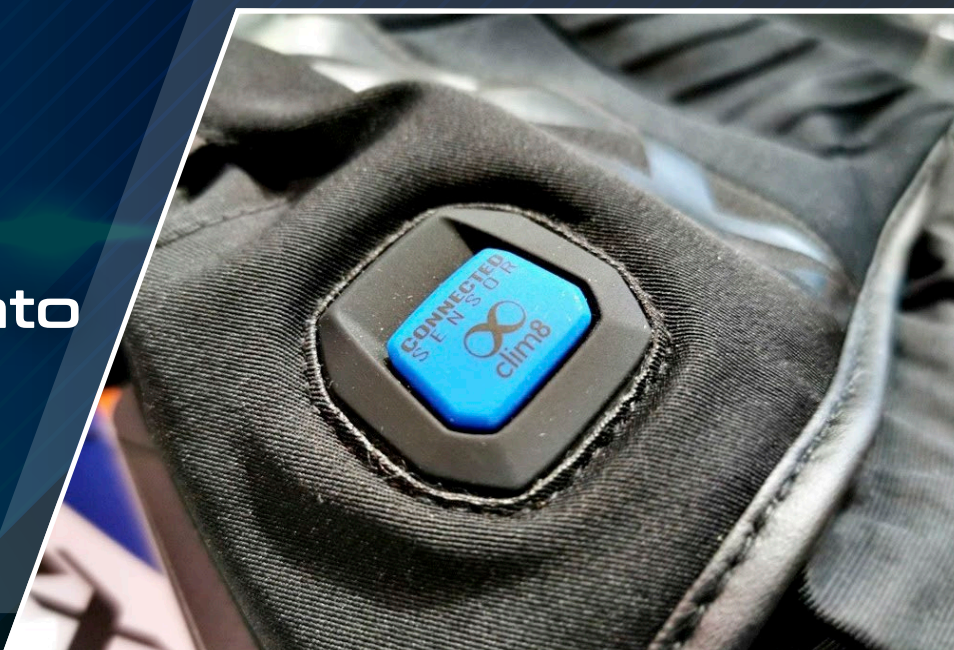


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Alta **TECNOLOGIA**

ENTRE AS PRINCIPAIS NOVIDADES TECNOLÓGICAS DESTACA-SE A INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO PACKTALK PRO, EQUIPADO COM A TECNOLOGIA DYNAMIC MESH COMMUNICATION (DMC).

O capacete inteligente Beyond GTS, desenvolvido pela Cardo Systems, foi distinguido com o Red Dot Award: Product Design 2026, um dos mais reconhecidos prêmios internacionais de design, atribuído a produtos que se destacam pela inovação, funcionalidade e qualidade de concepção.

A distinção foi atribuída ao novo capacete da fabricante de sistemas de comunicação para motociclistas entre milhares de candidaturas

oriundas de vários países, reconhecendo um equipamento que alia soluções de segurança a um conjunto de tecnologias de comunicação e assistência integradas.

Desenvolvido em parceria entre a equipa de engenharia da Cardo Systems e o estúdio austríaco KISKA Design, o Beyond GTS é apresentado pela empresa como um capacete inteligente com sistema de comunicação totalmente integrado de origem, eliminando a necessidade de instalar

dispositivos externos.

O modelo é fabricado em fibra de carbono e incorpora um revestimento interior em EPS de múltiplas densidades, concebido para aumentar a absorção de energia em caso de impacto, cumprindo as normas de homologação ECE 22.06 e DOT, atualmente exigidas nos principais mercados internacionais. Entre as principais novidades tecnológicas destaca-se a integração do sistema de comunicação PACKTALK PRO, equipado com a tecnologia Dynamic Mesh Communication (DMC), que permite estabelecer comunicações entre grupos de até 31 motociclistas, bem como comandos configuráveis e ligação sem fios a dispositivos móveis.

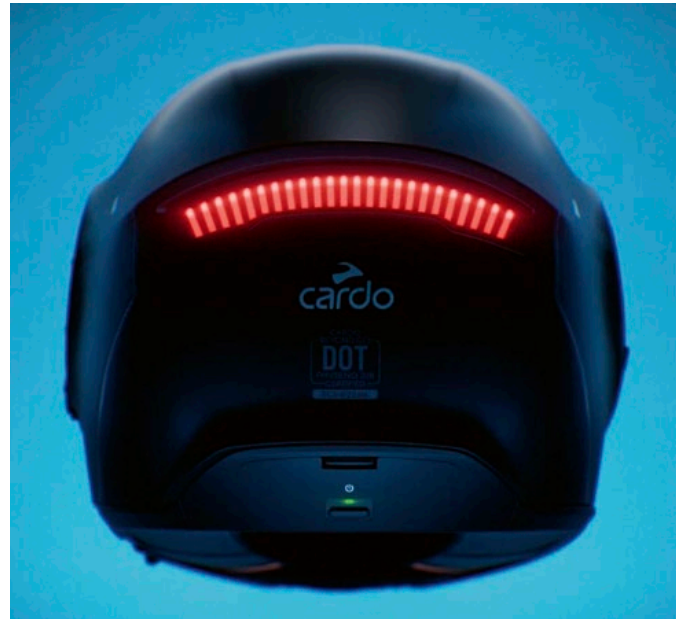
O Beyond GTS integra ainda altifalantes de 53 milímetros, desenvolvidos pela Cardo Sound Labs, e um sistema de cancelamento ativo de ruído (ANC), destinado a reduzir o ruído provocado pelo vento durante a condução, mantendo, segundo a empresa, a perceção dos sons essenciais do ambiente rodoviário.

Na componente de segurança, o capacete inclui uma luz de travagem traseira integrada para aumentar a visibilidade perante os restantes condutores, um sistema automático de deteção de acidentes capaz de emitir alertas em situações de emergência e uma tecnologia de monitorização da integridade estrutural do capacete, concebida para acompanhar o estado do equipamento ao longo da sua utilização.

O equipamento dispõe igualmente de viseira com sistema Pinlock 200, destinado a reduzir o embaciamento, viseira solar retrátil e fecho de segurança de duplo anel em "D", solução habitualmente utilizada em equipamentos de utilização desportiva.

Segundo o diretor executivo (CEO) da Cardo Systems, Alon Lumbroso, a atribuição do Red Dot Award representa um reconhecimento internacional do investimento da empresa em inovação e desenvolvimento de soluções orientadas para a segurança dos motociclistas.

Criado em 1955, o Red Dot Design Award é um dos mais prestigiados concursos internacionais de design industrial, distinguindo anualmente produtos com base em critérios como inovação, funcionalidade, ergonomia, durabilidade e sustentabilidade. O Cardo Beyond GTS deverá chegar ao mercado no final de 2026. A versão GTS terá um preço recomendado de 1.299 euros, enquanto a variante GT será comercializada por 949 euros. //



Fresco E ESTILOSO

SEGUNDO A BMW MOTORRAD, O SIDEPOD AIR REPRESENTA UMA EVOLUÇÃO DA OFERTA DE EQUIPAMENTO DA MARCA PARA UTILIZAÇÃO EM CLIMA QUENTE.



A BMW Motorrad alargou a sua gama de equipamento para motociclistas com o lançamento do Sidepod Air, um casaco de verão concebido para privilegiar a ventilação em condições de temperaturas elevadas, sem descurar a proteção e o conforto durante a condução.

O novo Sidepod Air destina-se aos utilizadores de motos de estrada e aposta numa construção em malha técnica de grande dimensão, complementada por um painel traseiro em tecido 3D, soluções desenvolvidas para favorecer a circulação de ar e reduzir o desconforto térmico durante os meses mais quentes. O casaco integra ainda painéis elásticos nas axilas e na face interior dos braços, com o objetivo de melhorar a mobilidade do condutor.

Ao nível da segurança, o equipamento é fornecido com proteções SC 1/KA nos cotovelos e ombros e está homologado de acordo com a norma europeia EN 17092, Classe A, destinada a vestuário de proteção para motociclistas. O modelo pode ainda receber, como opção, um protetor dorsal NP LR, existindo uma bolsa

própria para a sua instalação.

A componente prática é assegurada por dois bolsos exteriores, um bolso interior e um compartimento para documentos, bem como por um fecho de ligação de 40 centímetros compatível com as calças da gama BMW Motorrad, permitindo unir ambas as peças de vestuário.

Em termos estéticos, o Sidepod Air apresenta uma imagem marcadamente desportiva, inspirada na identidade visual BMW M, com grafismos nas cores da divisão de competição da marca, logótipos BMW e M na manga e a inscrição vertical "BMW Motorrad" na frente do casaco. Está disponível nos tamanhos 46 a 60.

Segundo a BMW Motorrad, o Sidepod Air representa uma evolução da oferta de equipamento da marca para utilização em clima quente, privilegiando a combinação entre ventilação, ergonomia e proteção. O preço de venda ao público recomendado em Portugal é de 404 euros, com IVA incluído.

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

SCHUBERTH

MADE IN GERMANY



TEST RIDE

HES AXNC

**VENHA CONHECER O CAPACETE MAIS
SILENCIOSO DE SEMPRE!**

VISITE-NOS



SCHUBERTH

**5 ANOS
GARANTIA
STANDART**





Super CONFORTÁVEL

PARA GARANTIR A SEGURANÇA DOS MOTOCICLISTAS EM AMBIENTE URBANO, TODOS OS ARTIGOS DA GAMA ESTÃO EQUIPADOS COM REFORÇOS EM VÁRIAS ZONAS.

A marca Gaerne lançou a sua nova linha de calçado técnico de motociclismo para uso urbano, denominada G_ZION, que combina proteção, conforto e um design contemporâneo inspirado nas últimas tendências citadinas através de três modelos distintos. A nova gama, produzida inteiramente em Itália, é composta pelos modelos G_ZION GORE-TEX, G_ZION GORE-TEX LADY - especificamente adaptado à morfologia do pé feminino e com uma cor exclusiva - e G_ZION AIR, este desenvolvido especificamente para oferecer leveza e ventilação durante a temporada de verão.

Para garantir a segurança dos motociclistas em ambiente urbano, todos os artigos da gama estão equipados com reforços nos tornozelos, um protetor de mudanças em microfibra, um estabilizador de calcanhar em poliuretano termoplástico (TPU) e detalhes refletivos que melhoram a visibilidade em condições de pouca luz. Toda a linha obteve a certificação CE em conformidade com a norma EN 13634:2017 e o Regulamento UE 2016/425. Ao nível de construção, as variantes G_ZION GORE-TEX e LADY possuem uma parte superior em microfibra perfurada e integram a membrana GORE-TEX

Extended Comfort ePE, concebida para assegurar a impermeabilidade e a respirabilidade em qualquer condição climática no uso quotidiano.

Por seu turno, o modelo G_ZION AIR substitui a microfibra por um tecido de malha (mesh) altamente respirável, otimizando a ventilação nos dias quentes. A marca introduziu em todos os modelos um sistema de fecho frontal com correr termoselado, combinado com inserções elásticas laterais e uma patilha de microfibra com ajuste em velcro, além de um laço traseiro para facilitar o calçar.

A estrutura partilhada da gama inclui ainda uma palmilha termoformada e a sola bi-composto Gaerne G.AERION, composta por uma entressola em EVA para amortecimento prolongado e por uma sola exterior de borracha. O rasto desta sola apresenta um desenho de três canais inspirado nos pneus, uma solução técnica que visa aumentar a superfície de contacto para melhorar a aderência e a estabilidade, tanto em condução como a caminhar.

No mercado, o preço de venda recomendado é de 199,90 euros para a versão G_ZION GORE-TEX, valor que se aplica também à versão G_ZION GORE-TEX LADY. Já a versão G_ZION AIR tem um custo recomendado de 179,90 euros. Em termos de tamanhos, as versões G_ZION GORE-TEX e G_ZION AIR estão disponíveis entre o 38 e o 47 (tamanho europeu), enquanto a versão LADY é comercializada entre os tamanhos 36 e 42.

Encontra mais informações no website oficial da marca. //





Espaço À MEDIDA

A NOVIDADE MANTÉM O FOCO NA SEGURANÇA, NA COMPATIBILIDADE E NO FABRICO ITALIANO.

A marca italiana GIVI apresentou, em Flero, a XSpace, uma nova mala expansível da linha Monokey que pretende redefinir o conceito de capacidade de carga para motos. O modelo, agora revelado em estreia mundial, combina dimensões compactas para utilização diária com um mecanismo telescópico que aumenta o volume interno para viagens de maior duração.

A XSpace surge como mais um passo na estratégia da GIVI que desde 1978 desenvolve soluções de transporte e proteção para motociclistas. Segundo a empresa, o novo produto resulta de um processo de investigação contínuo orientado para transformar necessidades práticas em equipamentos funcionais e duradouros.

O administrador da marca, Umberto Visenzi, sublinha que o lançamento representa "a capacidade de antecipar tendências e oferecer soluções tecnológicas avançadas", mantendo o foco na segurança, na compatibilidade e no fabrico italiano.

A mala integra um sistema mecânico patenteado que permite expandir o volume com a tampa aberta numa única operação e sem necessidade de retirar o que está guardado no interior. O mecanismo foi concebido para evitar ativações acidentais quando a moto está estacionada.

Há dois modos diferentes: modo compacto (27 litros) - pensado para deslocações urbanas, privilegia

a aerodinâmica e a estabilidade; e o modo expandido (36 litros) - adequado para viagens, aumenta a capacidade em 33% e permite transportar um capacete modular GIVI XXL.

A transição entre configurações faz-se em segundos, mantendo a resistência à água em ambos os modos.

A XSpace utiliza materiais resistentes a impactos, raios UV e intempéries, e inclui alças integradas para transporte. Entre as funcionalidades destacam-se:

- Sistema de fixação Monokey;
- Mecanismo interno de cremalheira para maior estabilidade;
- Compatibilidade com chave BMW;
- Possibilidade de integrar o sistema Smart Security Lock (opcional);
- Design e desenvolvimento integralmente realizados em Itália.

O modelo estará disponível em duas versões: preta com tampa em alumínio anodizado e total black.

De série, a mala inclui rede elástica e revestimento interno. Entre os opcionais encontram-se o encosto para passageiro, bolsa interna e cilindro de fechadura compatível com chave BMW.

A XSpace beneficia ainda de 24 meses adicionais de garantia através do serviço GIVI My Garage, além de uma oferta alargada de peças de substituição e acessórios dedicados. //

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





Alta PERFORMANCE

A OTIMIZAÇÃO AGORA ALCANÇADA REDUZ O ESFORÇO DO UTILIZADOR E MELHORA O CONFORTO EM VIAGENS PROLONGADAS.

O novo capacete modular MT Genesis R SV chega ao mercado como a mais recente aposta da marca portuguesa na modernização da sua gama de capacetes.

O modelo foi desenvolvido para responder às exigências de utilizadores que procuram maior desempenho, conforto e conectividade, introduzindo alterações estruturais face às versões anteriores.

A atualização mais visível surge no sistema de ventilação, agora redesenhado para oferecer um aspeto mais contemporâneo e, ao mesmo tempo, melhorar o fluxo de ar no interior do capacete. A secção frontal, incluindo a zona do queixo, foi revista para garantir maior eficiência na entrada de ar e reforçar a identidade desportiva do modelo.

Segundo a marca, o Genesis R SV apresenta menor resistência aerodinâmica, contribuindo para uma condução mais estável, sobretudo a velocidades elevadas. A otimização reduz o esforço do utilizador e melhora o conforto em viagens prolongadas.

O sistema de ventilação foi alvo de uma revisão profunda, com três objetivos principais:

- Reduzir a temperatura interna, aumentando o

conforto térmico;

- Diminuir a humidade, essencial para manter a visibilidade;

- Aumentar o fluxo de ar, graças a canais internos redesenhados.

Estas melhorias destinam-se a garantir um desempenho mais consistente em condições exigentes, tanto em ambiente urbano como em viagens longas. O capacete chega também preparado para a instalação de sistemas universais de intercomunicação, permitindo integrar dispositivos de comunicação, navegação ou entretenimento sem comprometer o design ou o conforto. A marca destaca que esta funcionalidade responde às atuais necessidades de conectividade dos motociclistas.

Com estas atualizações, o Genesis R SV da MT Helmets pretende afirmar-se como uma solução completa para quem valoriza segurança, inovação e estilo. O modelo reforça a presença da marca no segmento dos capacetes de alta performance, combinando engenharia de precisão com um design mais agressivo e atual. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





Uma solução **COMPLETA**

UM NOVO INTERCOMUNICADOR CONCEBIDO PARA O MOTOCICLISTA MODERNO

A Salgados Moto apresenta o Sena VORTEX, um intercomunicador que reúne as mais recentes tecnologias de comunicação da marca, oferecendo uma solução completa para motociclistas que valorizam conectividade, qualidade de áudio e facilidade de utilização.

Equipado com Mesh Intercom™ 3.0 e a inovadora tecnologia Wave Intercom™, o VORTEX proporciona comunicações mais estáveis e flexíveis, permitindo conversas em grupo através de rede móvel, ultrapassando as limitações tradicionais dos sistemas Bluetooth. O sistema integra ainda altifalantes HD de segunda geração, garantindo um som mais rico e nítido, bem como um microfone

otimizado para redução do ruído do vento.

Entre as suas funcionalidades destacam-se ainda as atualizações Over-the-Air (OTA) através da aplicação Sena Motorcycles App, carregamento sem fios compatível com tecnologia Qi, certificação IPX7 de resistência à água e um sistema inteligente de gestão de energia, concebido para maximizar a autonomia e a durabilidade da bateria.

Compacto, robusto e intuitivo, o intercomunicador Sena VORTEX representa a evolução da comunicação entre motociclistas, combinando tecnologia de ponta, desempenho e fiabilidade para utilização diária ou em viagens de longa distância.

O PVP recomendado é de 169,00€ para a versão individual e 319,00€ para o pack duplo. //

Rockster 410

Os cenários mudam, a essência permanece.



Tua por 5.199€*

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



VER VÍDEO ROCKSTER 410

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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



Menos ruído, MAIS ATENÇÃO

NUM MUNDO SOBRECARGADO POR RUÍDO CONSTANTE, O SILÊNCIO TORNOU-SE UM DOS BENS MAIS ESCASSOS E VALIOSOS. A AUSÊNCIA DE RUÍDO PROMOVE O AUTOCONTROLE, E FUNCIONA COMO UMA FERRAMENTA DE CLAREZA MENTAL. ALGO ESSENCIAL PARA MANTER O FOCO NA CONDUÇÃO.

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

A Schubert, uma marca alemã com mais de um século de existência, fundada em 1922 e construída sobre um compromisso quase obsessivo com a segurança e a engenharia de precisão, tornou-se ao longo de décadas sinónimo de capacetes silenciosos, confortáveis e aerodinamicamente eficientes, para garantir elevados níveis de concentração durante a condução.

É sobre esse legado que assenta o seu novo capacete modular, o C5 ANC, equipado com cancelamento ativo de ruído, para uma condução menos stressante.

O C5, lançado originalmente em 2021, já se tinha destacado pela sua insonorização notável, um dos aspetos mais elogiados por quem o testou. A marca chegou a divulgar resultados de cerca de 85 decibéis medidos a uma velocidade de 100 km/h, numa moto sem carenagem, um valor conseguido através de mais de 200 horas de otimização em túnel de vento e de um novo conceito de colarinho que garante um isolamento quase perfeito na base da calota.

A calota exterior do capacete é fabricada em fibra de vidro reforçada com fibra de carbono, através de um processo próprio da marca, resultando leve mas extremamente resistente, com absorção de impacto consistente em toda a superfície.

A viseira do C5 é ampla, oferecendo um campo de visão generoso, e vem equipada com uma lente Pinlock já instalada de fábrica, eliminando o embaçamento sem introduzir qualquer



distorção óptica. A isto soma-se uma viseira solar escamoteável, acionada por um simples deslizador lateral, igualmente concebida para não distorcer a visão em nenhuma posição.

O sistema de ventilação, por sua vez, conta com uma entrada de ar frontal dupla e um filtro lavável e substituível, complementado por canais de exaustão traseiros que garantem uma circulação de ar eficiente mesmo em viagens longas. Toda esta arquitetura foi pensada em conjunto com a forma aerodinâmica da calota, otimizada em túnel de vento, para reduzir a sustentação e a resistência ao ar, garantindo estabilidade a alta velocidade, mesmo com vento lateral ou na esteira de outros veículos, minimizando assim o efeito responsável por consideráveis níveis de ruído.

É sobre esta base sólida que a Schubert constrói a sua maior novidade: o sistema de cancelamento ativo de ruído, desenvolvido em parceria com a Cardo e integrado no comunicador SC Edge ANC.

Trata-se do primeiro capacete modular do mundo com cancelamento ativo de ruído incorporado de fábrica, um avanço que não se limita a tapar o ruído, mas a neutralizá-lo de forma inteligente. O microfone capta o ruído aerodinâmico e de rolamento, sobretudo nas frequências mais baixas, »





e o sistema gera um sinal inverso que envia através dos altifalantes, cancelando assim o ruído antes deste chegar aos ouvidos do motociclista.

Os testes em túnel de vento indicam reduções até 10 decibéis, entre os 100 e os 700 hertz, a cerca de 100 km/h, um valor que, na prática, é percebido como um corte de praticamente metade do ruído. E o mais importante: este cancelamento é seletivo. O som do motor, o trânsito e os sinais de emergência continuam perfeitamente

audíveis, porque o sistema não pretende isolar o motociclista da estrada, mas sim tornar essa experiência menos cansativa em viagens longas, sem sacrificar a percepção do ambiente.

O intercomunicador SC Edge ANC, integrado no capacete C5 ANC, tem uma bateria de lítio recarregável incorporada, e a marca promete uma autonomia de 10 horas em utilização normal, o que cobre confortavelmente a maioria das jornadas de longo curso antes de ser necessário recarregar.

Quanto ao carregamento, o sistema recarrega totalmente em cerca de duas horas através de uma tomada USB-C, ficando imediatamente disponível para voltar à estrada, sem necessidade de tempos de espera adicionais.

A unidade de comando está equipada com uma bateria convencional que tem uma duração alargada (aproximadamente 1 ano) e que pode ser facilmente substituída pelo utilizador. Inclusivamente na embalagem vem uma segunda bateria de reserva.

Como utilizador frequente e de longa data de um capacete Schubert C5 normal, pude testar esta versão ANC durante vários dias, sobretudo em pequenas deslocações, urbanas e auto-estrada,



e fiquei satisfeito com o conforto adicional proporcionado pelo sistema de redução de ruído que, como referi, deixa manter o contacto com o ambiente em redor.

A qualidade do som emitido pelos altifalantes de 53 milímetros de diâmetro é muito boa e a qualidade do som captado pelo microfone é eficaz nas chamadas telefónicas, no entanto, para efeitos de gravação de voz, achei o som bastante metálico e pouco cinematográfico, frequentemente inter cortado por silêncios absolutos.

A app da Cardo, que faz a gestão do sistema, é fácil de instalar e torna extremamente fácil a operação de sincronização com outros sistemas de intercomunicação.

O sistema permite ainda comunicação em grupo de excelente nível através da tecnologia DMC Mesh de 2.ª geração e Bluetooth 5.2, com atualizações de software Over-The-Air e um alcance de até 1,6 km, que se revela extremamente eficaz, seja para manter o contacto com o passageiro ou com outros motociclistas dentro de um grupo.

O preço do capacete é de 799 euros e o intercom com o sistema ANC custa 529 euros. //



Couro E CROMADOS

A capital algarvia voltou a vestir-se de couro e cromados entre 16 e 19 de julho, num Vale das Almas que recebeu motociclistas de várias nacionalidades para mais uma edição da Concentração Internacional de Motos de Faro.

Fotos: Sérgio Morais



A organização tinha traçado uma meta ambiciosa para a edição de 2026. Nas vésperas do evento, o presidente do Moto Clube de Faro, Pedro Baptista, adiantava que o número de inscritos estava, nessa fase, acima do registado no ano anterior e estimava-se que se chegasse às 20 mil inscrições ao longo dos quatro dias.

A realidade acabou por ficar aquém dessa meta, mas ainda assim dentro de valores considerados sólidos pela organização. Ao fechar as contas, o presidente do clube, Pedro Baptista, reconheceu que a afluência de pessoas "andou mais ou menos dentro do número do ano passado", ou seja, cerca de 17 mil participantes. Apesar da diferença face às 20 mil pessoas inicialmente projetadas, o balanço traçado pela direção foi claramente positivo: "É um balanço positivo. As coisas correram bem dentro do recinto e houve uma forte adesão do público local", afirmou o presidente à agência Lusa. »



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui



CARTAZ MUSICAL E ANIMAÇÃO

O programa desta 44ª edição apostou num equilíbrio entre nomes nacionais e internacionais para preencher os quatro dias de festa. Passaram pelo palco os portugueses Xutos & Pontapés, Rui Veloso, UHF, HMB e David Antunes, os espanhóis Mojinos Escozios e os britânicos UB40, esta última banda cabeça de cartaz da noite de sábado.

Para além da música, o recinto manteve os elementos identitários do evento: o segundo palco Oasis como polo alternativo de animação e o tradicional Bike Show, com o concurso de motos transformadas que continua a ser um dos pontos altos para os aficionados da cultura motard.

A noite de quinta-feira, com bilhete simbólico e reversão parcial de receitas para a Cruz Vermelha, manteve a vocação de ser a noite dedicada ao público local, e, segundo o presidente do clube, "foi mais uma vez um sucesso", com os espetáculos a terem "muito boa adesão, com muita gente a ver". O evento terminou, como habitualmente, com o desfile de motos pela cidade e a cerimónia de entrega de prémios.

2027: O ANO DOS 45 ANOS

Antes mesmo de o pó assentar sobre o Vale das Almas, a organização já revelou as datas da próxima edição. A Concentração de Faro regressa entre os dias 15 e 18 de julho de 2027 para assinalar os 45 anos do evento. Trata-se de uma efeméride que o próprio presidente do Moto Clube de Faro sublinhou como especial: "Neste tipo de evento, as edições que são múltiplos de cinco são sempre um marco histórico e a do próximo ano vai ser um sucesso".

A expectativa é, portanto, de que 2027 traga uma edição reforçada, à altura de um evento que se apresenta como uma das maiores concentrações motard do continente e que, ano após ano, procura envolver não só o recinto do Vale das Almas mas toda a cidade de Faro. Resta agora aguardar se a organização anunciará, nos próximos meses, um cartaz musical à altura da comemoração ou iniciativas especiais que marquem o aniversário – um capítulo que promete ser seguido de perto pelos motards de toda a Europa. //







Cem anos, UMA LENDA

Quase 120 mil Ducatisti de 94 países juntaram-se em Misano para celebrar o centenário da marca, num fim de semana em que lendas do motociclismo e campeões atuais se cruzaram na pista, e um desfile de 18 quilómetros pintou de vermelho a Riviera da Romanha.

Durante três dias, o Misano World Circuit tornou-se o coração pulsante do centenário da Ducati, num evento que reuniu entusiastas, campeões, lendas do motociclismo e as motos que escreveram a história da marca, com quase 120.000 participantes (118.036 ao certo) vindos de 94 países dos cinco continentes, sob o lema "Viver a Lenda - Celebrar 100 Anos Juntos".

Foi um fim de semana em que passado, presente e futuro partilharam o mesmo lugar, com as lendas da marca ao lado dos campeões atuais, totalizando 37 títulos de Campeão do Mundo ao circuito.

Tudo começou na sexta-feira com o desfile mais icónico de sempre: liderado por Claudio Domenicali e pelo presidente da câmara de Misano, Fabrizio Piccioni, junto com a equipa de gestão da Ducati, reuniu os principais entusiastas e embaixadores da marca.

Nesta edição do centenário, as motos vermelhas de Borgo Panigale percorreram os 18 quilómetros

que separam o Misano World Circuit da Praia de Samsara, em Riccione, compondo uma impressionante sinfonia com notas desmodrómicas e solos de embraiações a seco.

O sábado ao entardecer trouxe o momento mais emotivo de todos: o Misano World Circuit transformou-se num palco ao ar livre e o público viveu a emoção de ver ao vivo Casey Stoner, Troy Bayliss, Carl Fogarty e Loris Capirossi subirem ao palco, antes dos campeões atuais Francesco Bagnaia, Marc Márquez, Álex Márquez, Fabio Di Giannantonio e Nicolò Bulega, num momento único com 36 pilotos lado a lado com as suas motos, no ano em que a Ducati celebra também a sua 100.^a vitória em MotoGP.

A noite fechou com o espetáculo de drones e fogo de artifício, que encantou o público com uma coreografia dedicada ao centenário.

No domingo, a quarta edição da Lenovo Race of Champions voltou a ser o espetáculo maior, juntando pilotos da Ducati dos campeonatos de MotoGP, WorldSBK, WorldSSP e dos principais campeonatos nacionais na mesma grelha, cada »



um aos comandos de uma Panigale V4 Tricolore personalizada com a sua própria decoração de competição.

A vitória surgiu sem surpresas, pois Nicolò Bulega, que confirmou a pole position de sábado com uma corrida impecável, terminou à frente de Alberto Surra e Lorenzo Baldassarri.

Os Ducati Official Clubs tiveram, como sempre, um papel central: 275 clubes de todo o mundo trouxeram o seu entusiasmo, cores e paixão a cada momento do evento.

A vertente histórica ficou a cargo da Heritage Village, com a exposição "100 Anos, 100 Histórias, Uma Lenda" e o Ducati Heritage Contest, que premiou as motos mais bem preservadas, originais e historicamente relevantes, com o primeiro lugar a ser conquistado por Piero Guerrini, com a sua Ducati 996 SPS Factory Replica de 1999.

Já a área Ducati World permitiu aos visitantes imergirem-se no universo Ducati, explorar toda a gama de motos e conversar com engenheiros e designers, com destaque especial para a Superleggera V4 Centenario e a 100 Collection, além da apresen-

tação mundial da nova Desmo450 SM, a primeira Supermotard da marca de Borgo Panigale.

Os visitantes mais jovens tiveram também o seu espaço, através da Ducati First Experience, que ofereceu mais de 240 sessões de condução. Fora da pista, o programa incluiu ainda reuniões e sessões de autógrafos com pilotos, cursos de condução, test rides, Hot Laps, espetáculos de acrobacias, atuações de motocross freestyle de Massimo Bianconcini, Corey Creed e Diego Manenti a bordo da nova Desmo450 MX, uma experiência sonora da Garvan Acoustic Wellness e uma experiência de realidade aumentada da Lenovo, que permitia configurar uma Multistrada V4 S à escala 1:1.

Do ponto de vista digital, o evento também bateu recordes: mais de 2 milhões de visualizações nas páginas da WDW, mais de 20 milhões de impressões nas redes sociais, mais de 700.000 espectadores na transmissão em direto da Race of Champions.

Por fim, as palavras de Claudio Domenicali resumiram o espírito de toda a edição. O CEO da Ducati confessou que a World Ducati Week sem-



pre foi uma ocasião especial mas que a edição do Centenário superou todas as expectativas, com o paddock de Misano a tornar-se, durante três dias, o coração da paixão pela marca.

Domenicale recordou o desfile de sexta-feira como a imagem que ficará gravada para sempre: uma serpente vermelha de motos a estender-se por 18 quilómetros pela Riviera da Romanha, tão longa que quando a cabeça já chegava a Riccione, as últimas motos ainda saíam da pista de Misano.

Sobre o sábado, recordou como o circuito atingiu a capacidade máxima e, à noite, o espetáculo de drones contou a história das motos e dos marcos dos 100 anos da Ducati, um momento em que refletiu sobre o caminho já percorrido, sentindo uma emoção difícil de traduzir em palavras.

Terminou com um agradecimento sentido: aos Ducatistas vindos de todos os cantos do mundo, aos colaboradores que trabalharam com paixão durante meses, às lendas do motociclismo, nunca antes reunidas em tal número, e aos campeões de hoje, sublinhando que esta edição ficará na história da Ducati, mas acima de tudo no coração de todos. //





Uma história de rádios E LENDAS DO MOTOCICLISMO

Da destruição da fábrica na 2ª Grande Guerra ao renascimento com o Cucciolo, da genialidade desmodrômica de Taglioni à beleza intemporal da 916 de Tamburini, passando pela chegada ao Grupo Volkswagen através da Audi e da Lamborghini, decorreu um século de história que transformou uma pequena empresa de rádio em Bolonha na marca de motos mais apaixonante do mundo.

Texto: Rogério Carmo

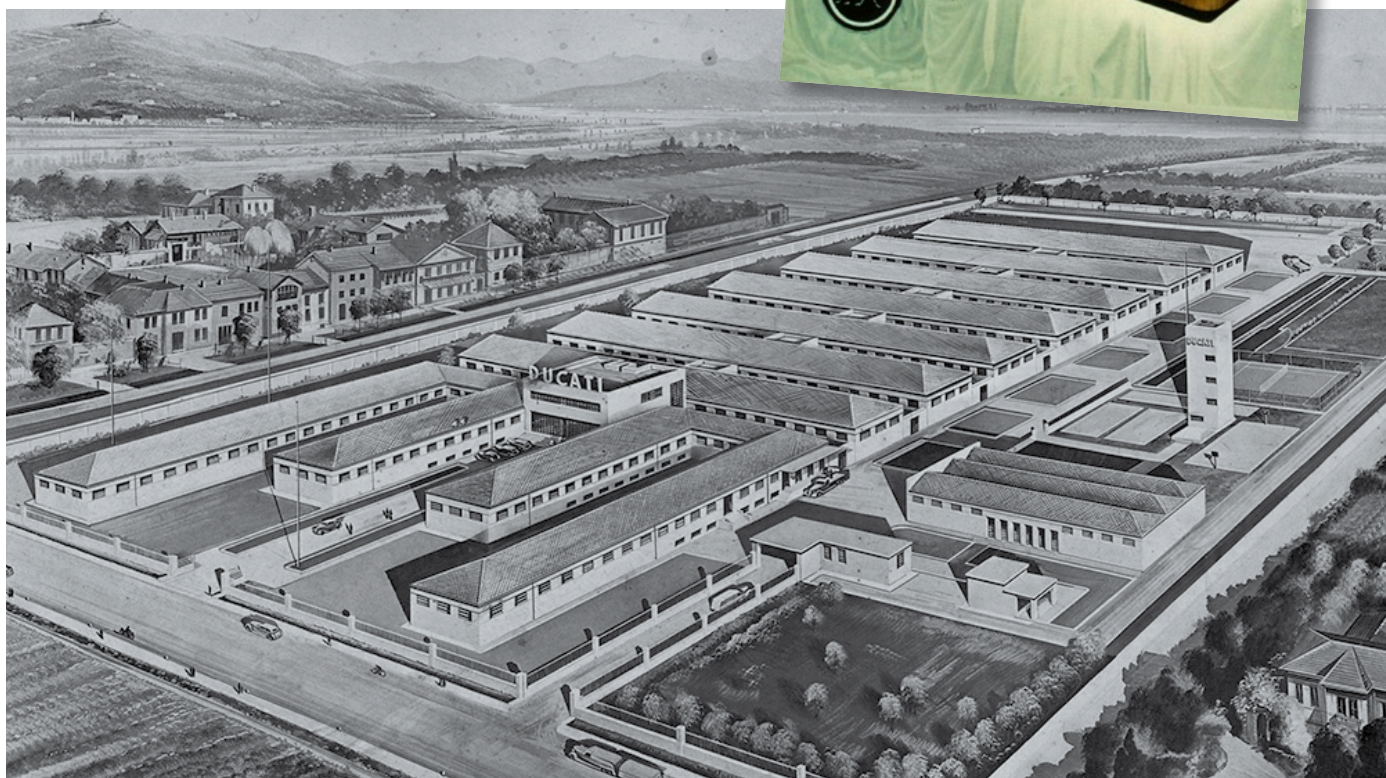
A história da Ducati começa muito antes de qualquer motor ribombar em Borgo Panigale. A 4 de julho de 1926, em Bolonha, Adriano Cavaliere Ducati, juntamente com os seus irmãos Bruno e Marcello, constituiu a Società Scientifica Radio Brevetti Ducati, nascida do talento de Adriano para as telecomunicações. Recorde-se que, em 1924, este jovem físico já se tinha destacado ao estabelecer a primeira ligação por rádio entre Itália e os Estados Unidos.

Como tal a Ducati nada tinha a ver com motociclismo: dedicava-se a produzir componentes elétricos e de rádio, condensadores e tubos de vácuo, começando por fabricar o pequeno condensador Manens e equipamentos como máquinas fotográficas, máquinas de barbear e projectores de cinema.

O crescimento foi vertiginoso e em poucos anos a firma passou de uma pequena oficina familiar a um dos grandes nomes da eletrónica europeia, chegando a empregar mais de 11.000 trabalhadores, com escritórios e filiais em cidades como Londres, Paris, Nova Iorque, Sidney e Caracas.

Esse período de expansão foi brutalmente interrompido pela Segunda Guerra Mundial. A fábrica de Borgo Panigale tornou-se alvo dos bombardeamentos aliados, que a destruíram a 12 de outubro de 1944.

Das suas ruínas, porém, nasceria a Ducati que hoje conhecemos: a empresa reinventou-se e, em 1946, na »



Feira de Milão, os irmãos Ducati lançaram uma bicicleta equipada como o Cucciolo (que em italiano significa "cachorrinho"), um pequeno motor auxiliar que podia ser instalado numa bicicleta e cujo nome derivava do som peculiar do seu escape.

O Cucciolo era um motor a gasolina, com ciclo de quatro tempos, concebido durante e logo após a Segunda Guerra Mundial por Aldo Farinelli, um advogado de Turim que colaborou com o engenheiro autodidata Aldo Leoni. O primeiro protótipo circulou nas ruas de Turim em 1944, ainda em plena guerra.

O sucesso do motor Cucciolo da Ducati foi tal que, poucos anos depois, a marca decidiu dar o passo definitivo: já com mais de 200 mil unidades do motor Cucciolo vendidas, a Ducati apresentou, em colaboração com a SIATA, a sua primeira moto concebida de raiz.

Simplesmente chamada de Cucciolo, era uma moto de 48cc que marcou a entrada oficial da marca no mundo das duas rodas. Sucedeu-lhe a Ducati 60, que com um peso de apenas 44kg, podia percorrer 100 quilómetros com apenas um litro de gasolina.

Foi, no entanto, a chegada de um engenheiro de Lugo di Romagna que mudaria para sempre o destino da marca. Fabio Taglioni entrou para a Ducati em 1954

como diretor técnico e, dois anos depois, dava o seu primeiro grande golpe de génio: o motor 125 Desmo, equipado com o sistema desmodrómico, uma solução mecânica que dispensava as tradicionais molas de válvulas, evitando a sua flutuação a altas rotações e garantindo maior potência e fiabilidade.

Ao longo de mais de trinta anos ao serviço da marca, Taglioni assinaria mais de mil projetos, entre os quais se destacam o icónico bicilíndrico em L a 90 graus e o quadro em treliça, soluções que ainda hoje definem a identidade técnica da Ducati.

Décadas mais tarde, a marca voltaria a reinventar-se, desta vez através do design. Em 1985, a Ducati, à beira da falência, foi resgatada pelo Grupo Cagiva, comandado pelos irmãos Castiglioni. Foi Claudio Castiglioni quem, a partir de 1988, desafiou o designer Massimo Tamburini, antigo cofundador da Bimota apelidado por muitos de "Michelangelo das duas rodas", a criar uma nova geração de superbikes que devolvesse à marca o seu brilho competitivo.

A resposta veio em 1993, apresentada no Salão de Milão: a Ducati 916, desenvolvida ao longo de cinco anos no Centro de Investigação Cagiva em San Marino, com o seu monobraço oscilante, o assento monolugar



e o duplo farol integrado na carenagem, um desenho tão marcante que ainda hoje é considerado por muitos como a moto mais bela alguma vez construída.

Sob a alçada da Cagiva, o grupo geria simultaneamente outras marcas históricas do motociclismo italiano, entre as quais a própria Cagiva e a MV Agusta, que Castiglioni também ressuscitaria mais tarde com a ajuda de Tamburini.

O percurso acionista da Ducati não ficaria, contudo, por aqui. Após a saída da Cagiva em 1996, a marca passou pelas mãos da Texas Pacific Group e, mais tarde, da Investindustrial, até que, a 18 de abril de 2012, chegou o anúncio que mudaria definitivamente o seu destino: a Audi AG anunciou a aquisição, junto do Investindustrial Group, da histórica fabricante italiana Ducati Motor Holding S.p.A.

A operação, avaliada em cerca de 860 milhões de euros, seria formalmente concluída a 19 de julho desse ano, quando a Ducati se tornou a décima primeira marca do portefólio do Grupo Volkswagen. É importante perceber a arquitetura exata desta operação: a compra não foi feita diretamente pela Audi, mas sim pela Lamborghini Automobili S.p.A., subsidiária da Audi, ou seja, a Ducati passou a ser propriedade da Lamborghini, que por sua vez pertence à Audi, que por sua vez integra o Grupo Volkswagen.

Diz-se que esta aquisição terá sido, em grande parte, fruto da paixão pessoal de Ferdinand Piëch por motociclismo e, em particular, pela Ducati. O neto de Ferdinand Porsche, que antes de entrar na Audi tinha gerido a própria Porsche, era então presidente do conselho de supervisão da Volkswagen e, depois de anos antes ter falhado uma oportunidade de comprar a marca de Borgo Panigale, realizou assim o seu sonho.

No terreno desportivo, o palmarés da Ducati é um dos mais ricos de todo o motociclismo mundial. No Mundial de Superbikes, Carl Fogarty tornou-se a grande lenda fundadora da marca, com 59 vitórias, 109 pódios e quatro títulos mundiais aos comandos das suas Ducati, consolidando o domínio italiano na categoria antes mesmo de a marca se aventurar em MotoGP.

Troy Bayliss seguiu-lhe as pisadas, tornando-se também campeão mundial de Superbikes pela Ducati, e viria ainda a surpreender toda a grelha com uma vitória de MotoGP em Valência, em 2006, já depois de a marca ter chegado à categoria rainha.

Foi, aliás, em MotoGP que a Ducati viveu alguns dos seus momentos mais gloriosos: Casey Stoner, o "menino de ouro" da marca, conquistou o título mundial de 2007 com a Desmosedici, depois de uma temporada dominante. Seguiu-se uma longa travessia do deserto competitiva, com Andrea Dovizioso a liderar a marca durante vários anos. »





zioso a manter a bandeira italiana bem alta, somando vitórias e lutando por títulos sem, no entanto, conseguir destronar Marc Márquez nos anos em que este último ainda corria para a Honda.

A consagração definitiva chegaria com Francesco Bagnaia, que conquistou os títulos de 2022 e 2023, tornando-se o primeiro campeão italiano em Ducati desde Stoner, e assim a Ducati venceria as coroas de Construtores, Equipas e Pilotos.

Mais recentemente, já em 2025, foi a vez de Marc Márquez escrever um novo capítulo desta história: o seu primeiro campeonato do mundo vestido de vermelho Ducati, que representou também o quarto título de pilotos consecutivo da marca, alcançado com três pilotos diferentes, Bagnaia em 2022 e 2023, Jorge Martín em 2024 e Márquez em 2025, um resultado sem precedentes na era moderna da categoria.

Do ponto de vista dos modelos, a Ducati soube sempre transformar a sua herança em identidade comercial. A Scrambler, nascida ainda no tempo de Tagliani e reinventada com enorme sucesso a partir de 2015, tornou-se um dos pilares do catálogo atual, ao lado de propostas tão diferentes entre si quanto a Diavel, a hyper cruiser que redefiniu o conceito de moto de estrada musculada e confortável e, no extremo mais recente e competitivo da gama, a Desmo450 SM, a primeira Supermotard de competição da história da marca, apresentada precisamente na World Ducati Week do centenário.

Entre o Cucciolo de 1946 e a Desmo450 SM de 2026 vão cem anos de história, mas o fio condutor mantém-se intacto: a mesma paixão pela engenharia, pelo design e pela competição que, há um século, começou numa pequena oficina em Bolonha dedicada a... rádios. //



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

O que é nacional É (MUITO) BOM!

Para este mês, pela primeira vez nestas crónicas, e prometo que não será a última, partilhamos consigo uma produção nacional. E não será um modelo qualquer! É a sempre muito querida Casal Boss, nome de código K168, que nunca saiu verdadeiramente de moda e continua a seduzir pessoas de diferentes gerações.

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





Aproveitamos a oportunidade para fazermos uma viagem no tempo que, em termos mais técnicos, se chama analepse. Vamos juntos até aos anos mais gloriosos da indústria nacional das duas rodas.

A II Guerra Mundial ficou para trás e, ainda que “orgulhosamente só”, Portugal começa a sentir os ventos de mudança, as melhorias da economia, a importância de ter um veículo pessoal e/ou familiar para as deslocações... e a indústria das duas rodas em Portugal vai dar um importante contributo, nomeadamente a Metalurgia Casal, ali para as bandas de Aveiro.

Criada em 1961 pelo genial João Casal (falecido em 2021, pouco antes de completar 99 anos), numa primeira fase a jovem empresa lançava as suas motorizadas com motores alemães Zündapp, mas o objetivo era ir mais longe. Após alguns reveses iniciais, mas também sucessos, a Metalurgia Casal, ou simplesmente Casal, começou em meados da década de 60 a produzir os seus próprios motores, vindo-se a tornar num verdadeiro colosso industrial, até quase ao final do milénio, incluindo uma importante componente exportadora para vários países europeus ou as ex-colónias.

De entre os seus modelos mais icónicos há a destacar, por exemplo, a scooter Casal Carina, a 125 estradista (K260), a 125 trail (K276) a naked com inegáveis semelhanças com a Yamaha RZ (até no nome) Casal RZ e a popular Casal Boss, que é a estrela deste mês. É sobre ela que nos vamos debruçar agora.

UM POUCO DE CONTEXTUALIZAÇÃO

O termo inglês Boss pode ser traduzido por Patrão, Chefe, Comandante, Líder... e a Casal Boss ficou gravada na memória coletiva de todos nós que vivemos profundamente, em particular as décadas de 70, 80 e 90. Mas mesmo neste novo milénio a sua mística e carisma não morreram. Aliás, para sermos verdadeiros, até tem vindo a crescer nos últimos anos!

Consta que a Casal Boss foi lançada quase fruto do acaso: as vendas da Casal Carina (S170), réplica da Zündapp R50, não estavam a correr como o desejado (os consumidores continuavam a preferir uma Vespa ou uma Lambretta) e por isso existiam muitos tubos redondos, que serviam como quadro da Carina, armazenados à espera de uso.

Ao mesmo tempo, a Casal procurava uma forma de conseguir fazer frente ao “best-seller” SiS Sachs Minor, que então vendia como pãozinhos quentes no nosso mercado. Aproveitando os tubos de aço de 62×3 mm, destinados à construção dos quadros da Carina, ali parados sem qualquer utilidade, a Casal lançou a primeira Boss, nos meados da década de 70. O sucesso foi tremendo!

A versão inicial (muito rara na atualidade) aproveitava esses tubos de aço para o quadro e até para o depósito de combustível, que também chegou a estar colocado por debaixo do selim. Tinha capacidade apenas para uma pessoa e vinha equipada com um motor Casal de duas velocidades (o popular M147), coexistindo modelos acionados à mão e outros pelo pé.

Apesar de debitar apenas cerca de 3 cv às 5.500 rpm a Boss tinha tudo para dar certo. Era muito leve, ágil, fácil de conduzir, mesmo para quem não »



tinha qualquer prática anterior, e rapidamente se popularizou, nomeadamente entre os mais jovens e menos endinheirados que viam na Boss os ventos de liberdade pelos quais tanto ansiavam!

A procura era de tal forma elevada que a Casal chegou a ter dificuldade em dar resposta ao mercado e milhares delas foram construídas pela “afiliada” Fundador (em Sangalhos) ou pela Forvel (acrónimo de Força e Velocidade) que também a chegou a produzir, ainda que com algumas diferenças estéticas, mas na essência quase a mesma motorizada.

Na década de 80 a Boss vendeu ainda muito bem, mas o fim avizinhava-se, fosse pela concorrência interna (caso da Famel Z2 e Z3), pela externa, nomeadamente japonesa ou italiana, ou pelo uso mais generalizado do automóvel. A marca ainda reagiu lançando a Super Boss (equipada com o motor M 109 de 4 velocidades e quase o dobro da potência) ou a Bossini, equipada com motor de arranque elétrico, mas era tarde.

A marca conseguiu ainda grandes resultados no campo desportivo. No início da década de 80,

mais precisamente em 1981, um protótipo Casal de 50 cc atingiu a velocidade de 224 km/h, recorde mundial durante muitas décadas. Este exemplo mostrava bem o que se vivia na Casal e o espírito visionário e inovador da equipa liderada por João Casal, que até chegou a ter planos para construir um automóvel, algo que infelizmente nunca veio a acontecer!

SENHORA DE GRANDE POPULARIDADE

A Boss que vos trazemos nesta crónica é um exemplar já da fase derradeira, quando a Casal começava a agonizar, tendo sido construída em 1990 e exibindo uma decoração particularmente feliz, que combinava o preto com alguns autocolantes dourados e umas bonitas jantes de 5 raios, também douradas. Consta que a inspiração foi a equipa da Formula 1 da Lotus, patrocinada pela John Player Special e em que corria Ayrton Senna e que teve a sua primeira vitória no Estoril, em 1985. Seja ou não verdade, o resultado é convincente e a pequena Boss continua a ser um espetáculo.





Ao longo da sua extensa carreira, de mais de duas décadas e com várias evoluções nomeadamente estéticas, conheceu uma enorme diversidade de cores que iam do verde ao azul, passando pelo branco, o bege ou o vermelho. Mas esta decoração negro e ouro é a mais marcante e a que costumamos encontrar mais facilmente, sobretudo nos modelos mais recentes. Aliás, é comum ver modelos da Boss em que a cor original não era esta e foram depois pintadas e decoradas assim.

Em 1990 esta Boss custava próximo de 130 contos (a rondar dos 650 Euros) e a marca comercializava-a com várias designações: Boss K 168M, K 168S, K 168H e K 168P, havendo variações ao nível da decoração, das jantes e do preço final, mas não deixava de ser acessível. Para termo de comparação, em 1990 o ordenado mínimo era de cerca de 35 contos (algo como 175 euros). Na prática, 4 meses de trabalho chegavam para comprar uma nova e ainda sobrava alguma coisa!

A sua popularidade era tão elevada que se viam

às dezenas à porta de uma Escola Secundária ou de uma fábrica. Chegou a ser amplamente usada pela polícia e pelos carteiros dos CTT ou para a entrega de comida, nomeadamente pizzas, que no início da década de 90 era um conceito ainda relativamente jovem e pouco difundido, bem diferente da atualidade.

Para esta fama contribuiu também o facto de ser muito pequena, leve e ter um quadro “aberto”, com túnel central, que permitia muito facilmente ser conduzida pelo sexo feminino, usando uma saia ou vestido. Aliás, na atualidade, é comum de encontrar um ou mais exemplares nos encontros de “chapa amarela”, sendo muitas vezes conduzida por pessoas do sexo feminino, que a adoram.

SENSAÇÕES AO GUIADOR

Algures nos idos anos 80 foi exatamente numa Boss que me dirigi à minha autarquia para a obtenção da Licença Camarária que me iria dar mais autonomia, a partir dos 16 anos. O teste foi responder a alguns sinais de trânsito, depois pegar



na Boss, dar uma voltinha rápida ao pelourinho e ali estava eu encartado! Belos tempos!

Naquele tempo não pesava 50 kg e os cerca de 3 cv da máquina eram para mim um valor estupendo! Como tantos de vós, também fui muito feliz a andar numa Boss! O importante era não ficar apeado! Ainda por cima o motor era fiável e poupadinho, mas dava-se mal com a chuva e com a gasolina de má qualidade, sobretudo quando a percentagem do óleo da mistura era uma incógnita! Tantas vezes que se tinha que desmontar e limpar o carburador!

Todas estas décadas depois a minha simpatia e carinho pela Boss permaneceu e quando agora lhe peguei (obrigado, Hugo, pelo empréstimo) senti uma nostalgia tremenda a bater cá dentro de mim! Já não me recordo da última vez que tinha conduzido uma, mas certamente que já foi há alguns decénios!

A Boss afigurou-se igual a si própria: ligeira, fácil de conduzir, mas com toda uma série de limitações de que não nos podemos esquecer: anda pouco

e trava da mesma forma, a iluminação é má demais para ser real, o espaço de engrenagem entre a primeira velocidade e a segunda implica alguma ginástica, a embraiagem é algo pesada, as suspensões de pouco servem, mas tudo isso pouco importa, se entramos no jogo!

NOTAS FINAIS

A Casal Boss é um daqueles modelos que tem o futuro assegurado! Há ainda uma relativa abundância de peças, novas ou usadas, e a sua fama está em alta o que nos leva a poder considerar que o futuro é risonho, embora no caso dos primeiros modelos a situação seja um pouco mais delicada, dada a sua escassez.

Se, na atualidade, alguém decidisse relançar a Boss, provavelmente como ciclomotor/motociclo elétrico, um pouco na lógica da E-Famel, é bem provável que viesse a ter sucesso!

Da minha parte assumo que era um potencial interessado em adquirir uma, fosse equipada com motor a combustão ou elétrico! //





Marc Márquez

REABRE O TÍTULO

Sachsenring foi palco de um reviravolta nas aspirações ao título de MotoGP. No final da corrida 5 pilotos ficaram separados por apenas 24 pontos. E vamos ter que esperar até dia 9 de Agosto para ver o que se vai passar a seguir.

O traçado de Sachsenring recebeu uma alteração nas regras de arranque decidida pela Grand Prix Commission, válida a partir desta ronda. A distância entre pilotos na grelha passou de três para quatro metros, o que aumentou também o espaçamento entre filas, de nove para doze metros, mantendo-se três pilotos por fila.

Esta mudança juntou-se à proibição dos dispositivos de holeshot, já em vigor desde o GP da Holanda, ambas destinadas a reforçar a segurança nos arranques, mais concretamente na travagem para a primeira curva.

Foi debaixo destas novas regras que Marc Márquez (Ducati Lenovo Team) fechou mais uma qualificação perfeita no seu circuito de eleição. O #93 entrou na corrida como favorito e confirmou o favoritismo já no sábado, convertendo a pole position em vitória no Sprint.

A qualificação ficou também marcada por um susto grave. Marco Bezzecchi (Aprilia Racing) sofreu uma queda na Q2 do GP da Alemanha, um highside na curva 7 que o fez deslizar pela gravilha.

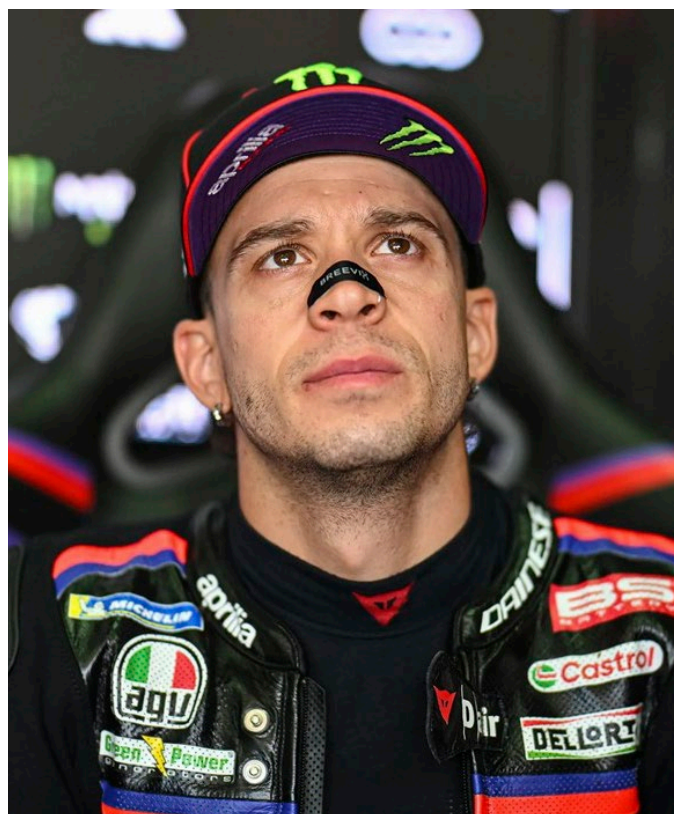
Apesar de se ter levantado e inicialmente ter regressado às boxes de scooter, o italiano acabou por dirigir-se ao Centro Médico, onde um

raio-x revelou uma fratura na clavícula esquerda. Bezzecchi regressou a Itália ainda no sábado para ser operado, falhando o resto do fim de semana em Sachsenring.

No domingo, a Aprilia Racing confirmava que a cirurgia, realizada no Hospital Universitário de Sassuolo, tinha sido bem sucedida, com o piloto italiano a iniciar uma fase de recuperação. A equipa aponta o GP de Silverstone como objetivo para o regresso à competição, prometendo um prognóstico mais definitivo nos próximos dias. A ausência custou cara a Bezzecchi na luta pelo título.

No sábado, Márquez saiu bem da grelha e liderou desde o início, com o irmão Alex Marquez (BK8 Gresini Racing MotoGP) a manter-se colado atrás dele, resistindo à pressão final de Fabio Di Giannantonio (Pertamina Enduro VR46 Racing Team). A diferença chegou a reduzir-se para 0,337s a três voltas e meia do fim, mas Márquez aguentou para somar a segunda vitória consecutiva no Sprint do Sachsenring, com Alex Marquez a cortar a meta em segundo e Di Giannantonio em terceiro.

No domingo, Márquez saiu bem da pole e conquistou a liderança logo na curva 1, com Alex Marquez a segurar a dupla da SuperFile Trackhouse MotoGP atrás de si, Ai Ogura e Raúl





Fernández, enquanto Di Giannantonio perdia posições para o quinto lugar.

A corrida teve, no entanto, um desfecho amargo para Di Giannantonio que saiu de pista na curva 10 ao perder a frente enquanto seguia Ogura, terminando a corrida antes do tempo. Poucas voltas depois, Alex Márquez também caiu, na curva 13 da volta 9, também com perda de aderência na roda da frente, depois de ter estado muito confortável em segundo lugar.

Com a pista livre, a vantagem de Márquez sobre Fernández cresceu progressivamente, de 1,4s após a queda do irmão para 1,8s na volta 16 e para cerca de dois segundos à volta 20. Atrás, Ogura acabou por ultrapassar o companheiro de equipa Fernández na curva 1, isolando-se em segundo lugar.

O resultado desta corrida tem um significado especial no contexto do campeonato. Foi a décima vitória de Márquez em MotoGP no circuito de Sachsenring e a 102ª da sua carreira, conquistando 37 pontos que o fazem subir ao terceiro lugar do campeonato, agora a quatro pontos do ausente Bezzecchi. Este resultado é ainda mais notável tendo em conta que, depois do GP de Itália, há cerca de um mês, Márquez



X-904

ULTRA CARBON



A NOVA REFERÊNCIA NOS CAPACETES
INTEGRAIS DE TURISMO



NOLAN



estava a mais de 100 pontos da liderança.

O feito teve também um destaque estatístico próprio. Márquez tornou-se o segundo piloto na história da categoria rainha a somar dez vitórias num único circuito, juntando-se a Giacomo Agostini, que detém o mesmo registo em Imatra. O espanhol soma ainda sete vitórias tanto no Circuito das Américas como em MotorLand Aragón, continuando a subir na lista histórica de vencedores.

Depois da corrida, Márquez admitiu sentir-se extremamente feliz com a décima vitória no mesmo traçado, mas confessou que gostaria de ter visto o irmão Alex também no pódio, elogiando o trabalho que este tem feito desde o Grande Prémio de Montmeló.

O fim de semana na Alemanha confirmou também a boa forma das Aprilia da SuperFile Trackhouse MotoGP. Ogura voltou a mostrar supremacia no final da corrida, somando o terceiro pódio consecutivo ao domingo depois da

vitória em Assen, com Fernández a completar um duplo pódio para a equipa americana, o segundo Grande Prémio consecutivo em que tal acontece.

Este resultado tem peso direto na luta pelo título. Ogura subiu ao segundo lugar do campeonato, agora a apenas 14 pontos de Martín.

Pedro Acosta (Red Bull KTM Factory Racing) terminou em quarto lugar, já de regresso após a cirurgia ao túnel cárpico, com Jorge Martín (Aprilia Racing) a resistir a Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team) por apenas 0,123s para fechar o top 5, entrando assim na pausa de verão na liderança do campeonato com 14 pontos de vantagem sobre Ogura.

Fabio Quartararo (Monster Energy Yamaha MotoGP) foi sétimo, com Luca Marini (Honda HRC Castrol), Enea Bastianini (Red Bull KTM Tech3) e Brad Binder (Red Bull KTM Factory Racing) a fecharem o top 10.

A próxima ronda do campeonato vai decorrer no Reino Unido, em Silverstone, de 7 a 9 de Agosto. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

A nova era dos
passeios turísticos



215 865 685
lombasecurvas.com



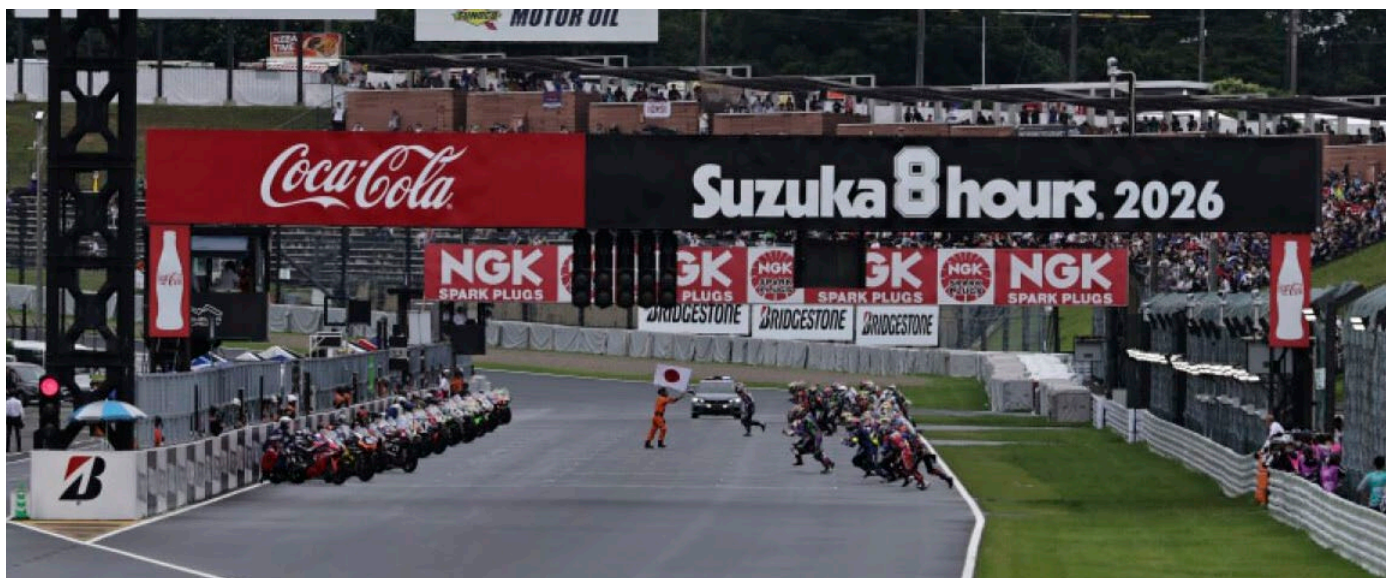


» Galeria de fotos aqui



Honda HRC DOMINA

Chuva e safety car marcaram a corrida e YART reforça liderança do campeonato



No domingo, 5 de julho, um pelotão de 50 equipas alinhou para a partida da 47.ª “Coca-Cola” Suzuka 8 Hours Endurance Race, no icónico Circuito de Suzuka, com 5,821 km.

A corrida começou às 11h30 locais, sob céu nublado, com uma temperatura ambiente de 23°C e a pista ainda molhada devido à chuva da manhã, sendo fortemente influenciada por chuva intermitente e vários períodos prolongados de safety car.

A Honda HRC conquistou a quinta vitória consecutiva nas 8 Horas de Suzuka 2026, reforçando o domínio da marca na clássica japonesa e somando o seu 32.º triunfo na prova, num dia marcado por chuva intermitente, pista molhada e várias neutralizações por safety car.

A estratégia da Honda HRC acabou por se orientar para completar a corrida com Takumi Takahashi e Jonathan Rea, ambos capazes de confiar na vasta experiência em condições semelhantes. Somkiat Chantra tinha mostrado um ritmo muito competitivo durante as sessões secas, mas não teve oportunidade de ganhar experiência nestas condições mistas e molhadas.

Na sua estreia nas 8 Horas de Suzuka, o piloto tailandês contribuiu, ainda assim, de forma

importante para o esforço global da equipa ao longo de toda a semana de corrida.

Takahashi arrancou da pole com a Honda CBR1000RR-R Fireblade SP #30, perdeu momentaneamente a liderança para Naomichi Uramoto (AutoRace Ube BMW) na primeira curva, mas manteve-se sempre na luta nas primeiras voltas. Ao longo das primeiras quatro horas, Honda HRC geriu dois pit stops e consolidou o comando, com Rea a assumir o segundo turno e a controlar o ritmo na frente.

A meio da corrida, Jack Miller (Yamaha Factory Racing Team) emergiu como principal ameaça, rodando de forma consistente na casa dos 2'16–2'18 e reduzindo a diferença, obrigando Rea a responder com voltas mais rápidas para manter cerca de meio minuto de margem.

Na sexta hora, com Takahashi de novo em pista e a chuva a abrandar sem que o asfalto secasse totalmente, a Honda manteve um avanço na ordem dos 20–30 segundos sobre os adversários, enquanto BMW Motorrad World Endurance Team se fixava em terceiro. A gestão de pneus, ritmo e pit stops foi decisiva: cada paragem da Honda HRC foi executada sem falhas, permitindo controlar a corrida mesmo quando Miller e, mais tarde, Andrea Locatelli mantinham a Yamaha de fábrica em posição de ataque. »



DESPORTO FIM WEC 2026 - 8 HORAS DE SUZUKA

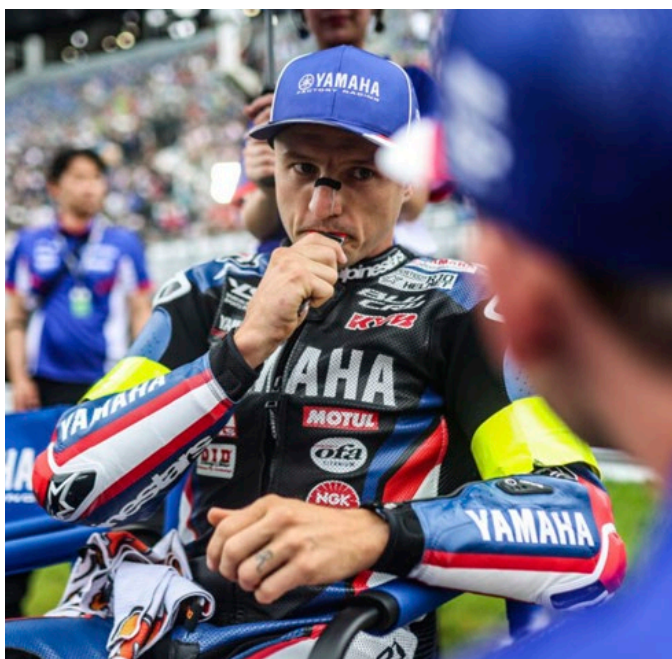
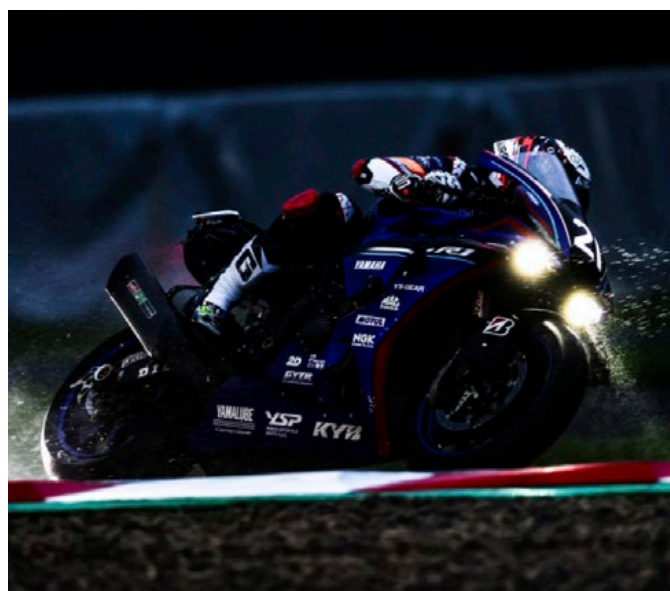
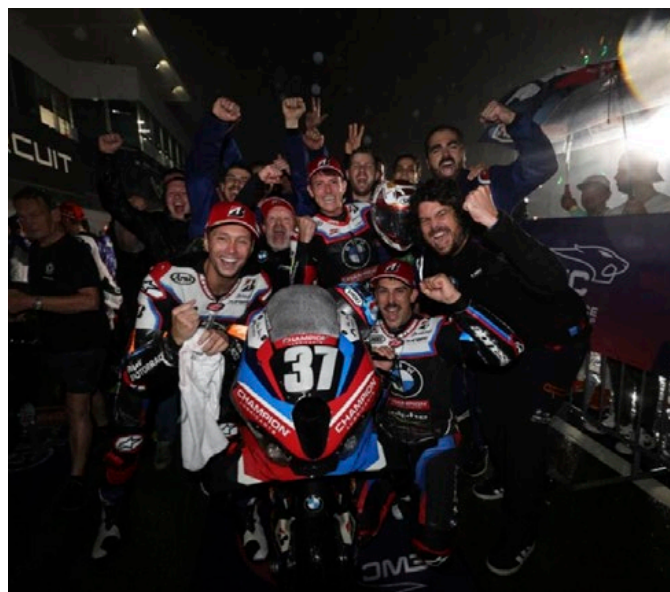


Já na fase final, com Takahashi de novo na moto e com cerca de 20 segundos de vantagem sobre Locatelli, a chuva intensificou-se e a luz natural começou a cair. A entrada do safety car a 34 minutos do fim da prova, após nova deterioração das condições, congelou a corrida: não houve bandeira verde e a classificação ficou selada ao final das 188 voltas.

Assim, a Honda HRC cortou a meta em primeiro, seguida da Yamaha Factory Racing Team (Nakasuga/Miller/Locatelli) a 1m34,280s e da BMW Motorrad World Endurance Team (Reiterberger/Odendaal/van der Mark), que garantiu o primeiro pódio da marca em Suzuka. A equipa YART Yamaha Official EWC Team terminou em quarto, à frente da AutoRace Ube Racing Team, que pagou caro uma penalização por procedimento incorreto de pit stop.

A vitória representa o oitavo triunfo de Takumi Takahashi em Suzuka, o quinto consecutivo, e o terceiro de Jonathan Rea na prova, reforçando o estatuto histórico de ambos na resistência. Para a Honda, este é mais um capítulo de domínio numa corrida que continua a ser central no calendário FIM WEC/EWC, mesmo quando a meteorologia transforma oito horas a andar de moto num teste





extremo de paciência, precisão e sangue-frio.

A próxima e última ronda do campeonato vai decorrer a 19 de Setembro de 2026 no Circuito Paul Ricard. Depois de celebrar o seu 100.º aniversário em 2022, o 89.º Bol d'Or é a segunda das duas corridas de 24 horas do EWC no calendário de 2026.

Dos 5.673 metros do traçado, 1,8 quilómetros são ocupados pela imponente reta Mistral. Um local para ultrapassar e ser ultrapassado, a Mistral obriga as motos a rodar durante 20 segundos a mais de 300 km/h, o que coloca uma enorme pressão sobre os motores.

As condições meteorológicas variáveis e o vento também podem ser fatores decisivos durante o tradicional encerramento da temporada, apesar de a equipa YART levar uma considerável vantagem. //



REENCONTRO de lendas

O Goodwood Festival of Speed 2026 realizou-se entre os dias 9 e 12 de julho, na Goodwood House in Chichester e permitiu a Valentino Rossi reencontrar-se com a Yamaha.

O talentoso e sempre irreverente piloto italiano Valentino Rossi regressou em grande ao Goodwood Festival of Speed 2026, reunindo-se com a Yamaha e a Monster Energy para a sua primeira participação no evento em mais de uma década. O encontro decorreu entre os dias 9 e 12 julho e ocupa sempre um lugar muito especial para os fãs de motores e velocidade, sendo que a primeira edição teve lugar em 1993, sob a liderança de Charles Richmond.

Ao lado do Campeão do Mundo de Fórmula 1, Lando Norris, Rossi entusiasmou os fãs durante a apresentação na varanda (Balcony Event), antes de subir à emblemática Goodwood Hill aos comandos da sua Monster Energy Yamaha MotoGP YZR-M1 de 2020, que voltou a pilotar pela primeira vez desde que se retirou do MotoGP, no final da temporada de 2021.

Este emocionante reencontro celebrou a lendária carreira de Valentino Rossi, a rica herança da Yamaha nos Grandes Prémios e o legado de um dos maiores ícones da história do motociclismo.

Rossi tem um palmarés incrível, sendo também conhecido pela sua irreverência e forma cirúrgica de competir que lhe valeu o cognome de “Il Dottore”. Basta pensar que só na categoria principal Valentino lidera a lista de vencedores da MotoGP com 78 vitórias entre Honda e Yamaha - M Sports, tendo sido marcante a sua passagem e rápida adaptação dos motores a dois tempos para os de ciclo a quatro tempos, conseguindo vencer com ambas as motorizações e logo em anos seguidos.

A opinião de Rossi sobre o evento

Foi o próprio que mostrou a sua satisfação por estar presente, ao afirmar:

Estou muito feliz e orgulhoso por estar de volta a Goodwood. Já passou um pouco mais de uma década desde a minha última participação neste evento. É sempre uma ocasião muito especial e um fim de semana verdadeiramente único. É impressionante ver o quanto o Festival cresceu ao longo dos anos. É fantástico poder estar aqui junto dos fãs e voltar a pilotar a minha M1.

A Yamaha fez parte de uma grande parte da minha vida, por isso, cada reencontro é um momento muito emocionante. E fazê-lo aos comandos da minha YZR-M1 de 2020 torna este regresso ainda mais especial. //

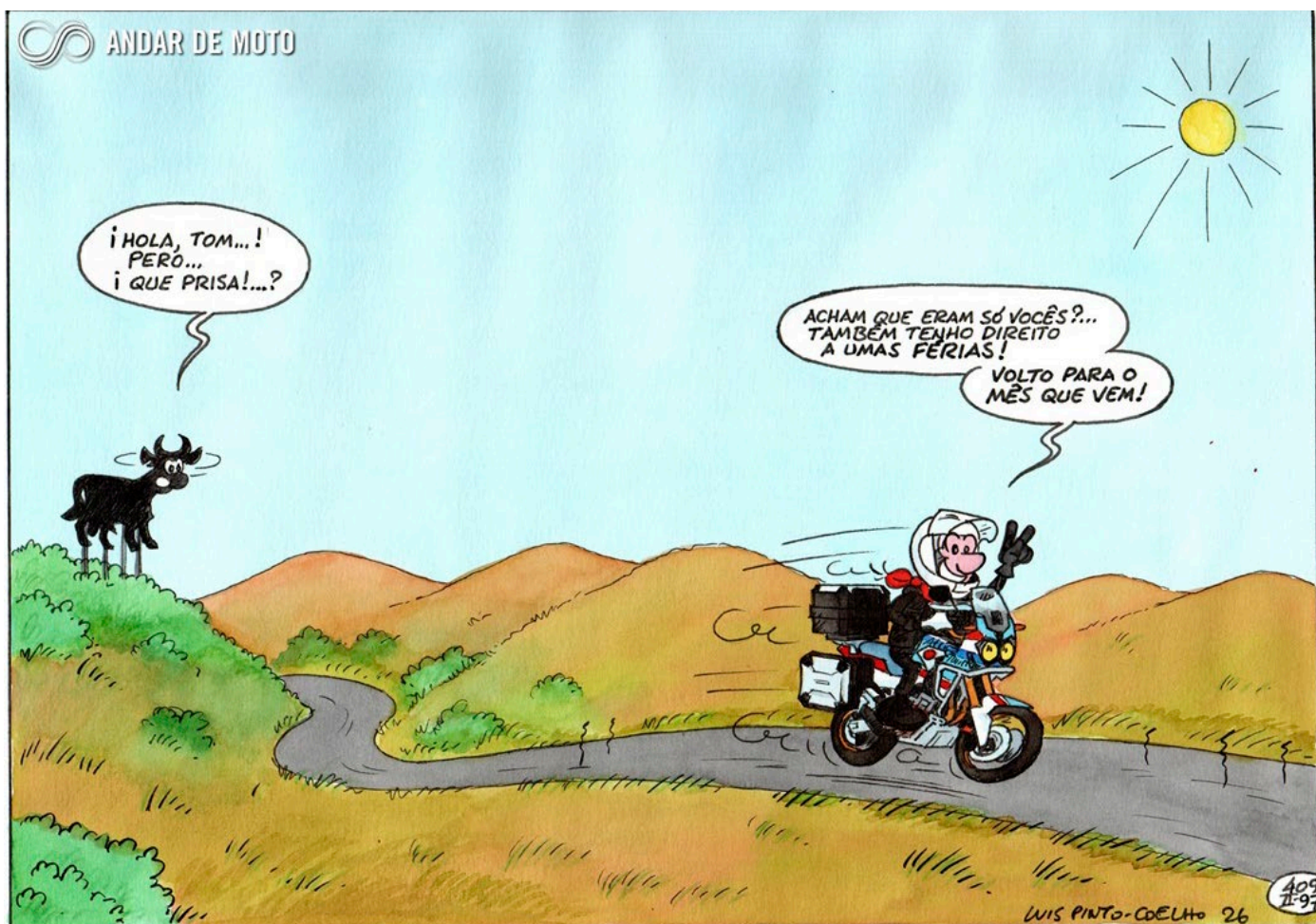
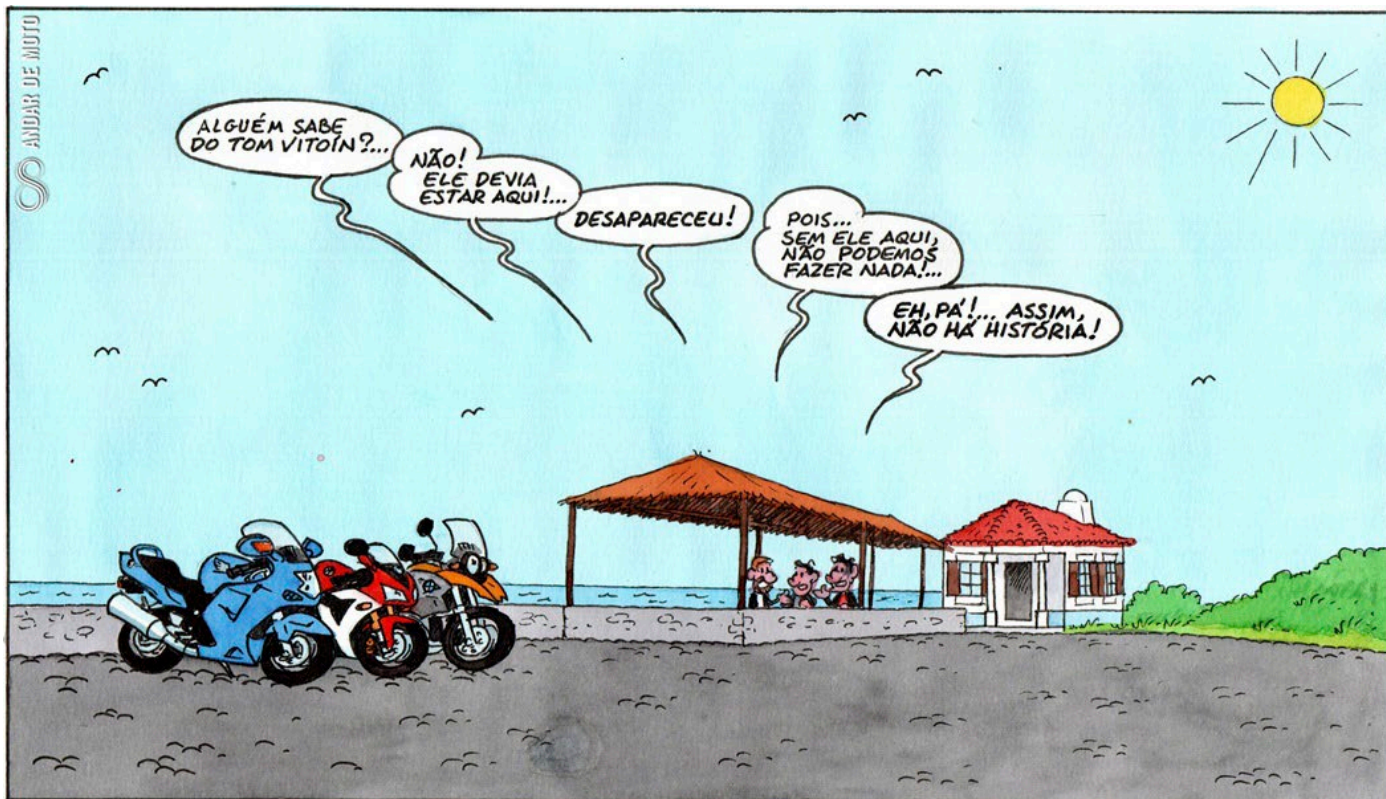
ROSSI FOI CAMPEÃO MUNDIAL 9 VEZES:

- 125 cc com a Aprilia, em 1997;
- 250 cc em 1999, também com a Aprilia;
- 2001 (último ano das 500 cc, a 2 tempos), 2002 e 2003 com a Honda;
- 2004, 2005, 2006 e 2008 com a Yamaha.





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 próxima moto pode nunca ser sua

Tenho uma Hornet, sou apaixonada por ela e não me vejo a trocá-la tão cedo.

Mas tenho dois problemas:

- Na minha “to do list” estão viagens aos Picos da Europa, Marrocos e mais um ou dois locais.

- As minhas costas não aguentam uma viagem destas na minha companheira de estrada.

Foi então que comecei a estudar tudo isto. Faz sentido comprar uma trail para uma ou duas grandes viagens por ano, quando sei que, nos restantes 350 dias, continuaria a preferir a minha Hornet?

Foi esta pergunta que me levou a explorar um mercado ao qual nunca tinha prestado grande atenção: o aluguer de motociclos, e confesso que fiquei surpreendida.

Hoje é possível voar para destinos como os Alpes, os Picos da Europa ou Marrocos e levantar, à chegada, uma BMW GS, uma Honda Africa Twin ou uma Ducati Multistrada já equipada para a viagem. Em muitos casos, o aluguer inclui malas, assistência em viagem e diferentes opções de seguro. Algumas empresas disponibilizam ainda GPS, equipamento ou até itinerários preparados para quem quer apenas chegar... e conduzir.

Em Portugal, alugar uma trail de média ou grande cilindrada custa, em média, entre 70 e 120 euros por dia, dependendo da época do ano, do modelo e da cobertura do seguro. Uma semana pode representar um investimento entre os 500 e os 800 euros.

À primeira vista parece muito, mas depois fazemos contas. Comprar uma segunda moto implica um investimento muito superior, seguro, manutenção, revisões, pneus, imposto, espaço na garagem... para uma utilização que, para muitos motociclistas, talvez aconteça apenas uma vez por ano.

Por outro lado, apesar de financeiramente fazer sentido, há algo ainda um pouco desconfortável, e o problema aqui é cultural.

Durante décadas crescemos com a ideia de que o objetivo era encontrar a moto perfeita, aquela que fazia tudo, mas, aparentemente, hoje estamos a caminhar precisamente na direção oposta.

Talvez já não procuremos uma moto para todas as experiências, mas a moto certa para cada experiência. Os números mostram que o mercado continua saudável. No primeiro semestre de 2026, Portugal registou um

crescimento de cerca de 23% nas matrículas de veículos de duas rodas, o que confirma que o interesse pelo motociclismo continua a aumentar.

Mas, ao mesmo tempo, cresce a oferta de aluguer especializado, de viagens organizadas e de soluções que permitem experimentar modelos diferentes sem a necessidade de os comprar.

Esta mudança não acontece apenas no motociclismo. Já nos habituámos a subscrever música, filmes e software, em vez de os comprar. No setor automóvel, o renting e o leasing deixaram de ser soluções exclusivas das empresas e passaram a fazer parte da escolha de muitos particulares, ou seja, o importante deixou de ser possuir para passar a ser utilizar.

Será que as motos vão seguir o mesmo caminho? Talvez não de forma tão evidente, porque existe uma ligação emocional muito maior, mas é inegável que o mercado está a adaptar-se. Crescem as empresas de aluguer especializado, as viagens organizadas com moto incluída e as experiências que permitem conduzir diferentes modelos sem o compromisso da compra, e isso diz-nos alguma coisa sobre a forma como uma nova geração olha para a mobilidade... e para a paixão pelas duas rodas.

Este é um tema sensível para quem acredita, e com razão, que nenhuma moto de aluguer substituirá a ligação criada com a nossa própria máquina, mas talvez a questão já não seja essa. Talvez não estejamos a trocar uma pela outra, mas apenas a acrescentar uma nova forma de viver o motociclismo.

A verdade é que nunca tivemos tanta oferta. Nunca foi tão fácil experimentar modelos diferentes, ou escolher uma moto para uma viagem específica, sem que isso implique mudar completamente de garagem.

Basta conversar com motociclistas mais novos para perceber uma diferença geracional. Muitos deles não deixam de fazer uma viagem porque não têm a moto “ideal”. Procuram alternativas. Alugam, partilham custos, voam até ao destino e levantam a moto à chegada.

Para esta geração, a experiência começa a pesar mais do que a propriedade, e talvez seja essa a maior mudança de todas. Durante anos, o sonho era ter a moto perfeita, mas hoje, para muitos, o sonho é simplesmente fazer a viagem.

No fundo, talvez seja isso que sempre importou. //



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.

