

BMW F 450 GS



TESTE



KOVE 350 RR

» TESTE

NORTON ATLAS APEX 585
QJMOTOR SRK 800

» REPORTAGEM

KTM PRESENTE E FUTURO

» DESPORTO

MOTOGP: SILVERSTONE E ARAGÃO

» 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

O respeito!

Há motociclistas de todas as espécies e, confesso, tenho um fraco genuíno por quase todas elas. Gosto do que desliza suavemente pela cidade numa scooter, tão discreto que quase pede desculpa por existir no trânsito. Respeito o que só monta ao fim de semana, assim como aquele que trata a moto como um ritual sagrado e apenas sai à estrada quando o sol promete fazer-lhe companhia. Admiro o viajante das grandes distâncias, o aventureiro offroad que sempre que pode vai descobrir uma nova pista, assim como o que prefere apenas rolar em pista ou o que anda de moto diariamente para trabalhar ou ir trabalhar...

A todos estes, ergo o capacete em sinal de respeito. A moto, seja qual for a forma de a viver, é sempre uma declaração de liberdade, um motivo de prazer e cada motociclista tem o direito de viver a sua moto à sua maneira, sem que ninguém lhe peça satisfações sobre o estilo escolhido, desde que não reclame direitos especiais.

Mas há uma categoria à parte, um clube exclusivo ao qual não se aplica esta simpatia toda. Falo, por exemplo, daquele que decide, às três da manhã, que o bairro inteiro precisa de saber que ele existe, e que o faz com um

escape modificado capaz de acordar defuntos, sem qualquer consideração por crianças a dormir ou por quem quer que seja que pretenda descansar seja a que hora fôr.

Falo também do que ultrapassa a rasar, a uma velocidade que só ele considera razoável, como se a estrada fosse propriedade privada e os restantes utentes meros obstáculos decorativos. E não esqueço o que confunde decibéis com carisma, convencido de que um escape ruidoso lhe confere direito de passagem automático, dispensando sinais, prioridades ou boas maneiras.

A estes, lamento, não lhes reservo simpatia nenhuma. Porque uma coisa é amar motores e velocidade. Outra, bem diferente, é usar essa paixão como desculpa para maltratar ou desrespeitar quem está à sua volta. O verdadeiro motociclista, seja de scooter ou de superbike, sabe que a estrada se partilha, responsabilmente, e que o respeito não é opcional.

Por isso, quando cruzar na estrada com um destes exemplares arrogantes e convencidos de que o mundo lhes deve passagem, não se irrite: Sorria e pense: Coitado! É assim porque não lhe deram educação. //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 20 *BENELLI BN 125*
- 22 *KTM 790 DUKE*
- 26 *GAMA KAWASAKI NINJA 2027*
- 30 *KAWASAKI VERSYS 650*
- 34 *KAWASAKI Z500 E Z500 SE*
- 36 *KAWASAKI Z1100 E Z1100 SE*
- 38 *SYM ECHS 125*
- 40 *CFMOTO 675NK*
- 44 *STARK FUTURE VARG MX E EX FACTORY EDITION*
- 48 *GAMA TVS*



TESTE

- 56 *BMW F 450 GS*
- 64 *KOVE 350 RR*
- 72 *NORTON ATLAS APEX 585*
- 86 *QJMOTOR SRK800*

REPORTAGEM

- 100 *KTM*
- 108 *HARLEY-DAVIDSON*

NOSTALGIA

- 114 *SACHS V5 LOTUS SPECIAL*

DESPORTO

- 120 *MOTOGP: SILVERSTONE E ARAGÃO*
- 128 *ISLE OF MAN: SIDECARS*
- 130 *RED BULL ROMANIACS*
- 128 *CAMPEONATO NACIONAL DE SUPERCROSS*

CRÔNICA

- 3 *ROGÉRIO CARMO: POI PO I POI PO IPO OP I PO*
- 54 *ADELINA GRAÇA: PERCEÇÕES*
- 94 *PEDRO PEREIRA: PARA QUE SERVE O SMARTPHONE QUANDO ANDAMOS DE MOTO?*
- 136 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 138 *SUSANA ESTEVES: HÁ MAIS MOTOS, MAS MENOS PAIXÃO*



**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



Novas regras de pagamento de IUC para 2028

DEPOIS DE ALGUMA INDEFINIÇÃO, TUDO INDICA QUE COM A PUBLICAÇÃO DO DECRETO-LEI N.º 161/2026, DE 4 DE AGOSTO, A SITUAÇÃO FIQUE MAIS CLARA.

TEM sido uma verdadeira novela a matéria do pagamento do Imposto Único de Circulação, sendo que com a publicação em Diário da República do decreto-lei n.º 161/2026, de 4 de agosto, que altera o Código do Imposto Único de Circulação, tudo deve ficar mais clarificado. Na prática, a partir de 01 de janeiro de 2027, os proprietários automóveis passam a pagar o IUC em datas fixas, em vez de o fazerem no mês da matrícula do veículo, como atualmente.

2027 será um ano de transição, sendo que existe uma norma transitória apenas para esse ano. O imposto será pago numa única prestação, durante o mês de outubro, se o seu valor for igual ou inferior a 500 euros. Nos restantes casos, é entregue em duas prestações, durante os meses de julho e outubro, "sem prejuízo da opção pelo pagamento integral no mês de julho". Deste moto, pretende-se que os contribuintes não corram o risco de ter de pagar o IUC referente a 2026 e 2027 em datas muito aproximadas.

Para 2028 a proposta é bastante diferente daquela que conhecemos atualmente e da prevista para 2027, em função dos valores a pagar:

IUC passa a ser liquidado até ao final de abril se for até 100 euros.

Superior a 100 euros e igual ou inferior a 500 euros, é pago em duas prestações, em abril e outubro.

Se for mais alto que 500 Euros, é entregue em três prestações: abril, julho e outubro.

Lembramos que, no caso dos motociclos e similares, caso não haja nenhuma alteração e uma vez que não há cobranças de valores inferiores a 10 Euros, continuam isentos até 350 cc. Veículos com matrículas até 1992 estão todos isentos e entre 1992 e 1996 há uma bonificação, sendo que o valor mais elevado atualmente a pagar se aplica a motociclos de matrícula igual ou posterior a 1997 e cilindrada superior a 750 representando um valor total a pagar de 138,15€.

Simplificando, no que aos motociclos e similares diz respeito, a partir de 2028 vamos pagar o IUC logo em abril (valores até 100 euros) ou em abril e outubro, caso o valor exceda os 100 euros e não atinja os 500 euros. //

Cilindrada(cm3)	Matrícula de 1997 a 2026	Matrícula de 1992a 1996
Até 119	Isento	Isento
120 a 250	Isento 6,19€	Isento
251 0 350	Isento 8,76€	Isento 6,19€
351 a 500	21,18 €	12,53 €
501 a 750	63,62 €	37,47 €
Mais de 750	138,15 €	67,76 €

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 30/09/2026**, 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



Capacete gigante da NEXX percorre mais de 25 mil quilómetros pela Europa em nova iniciativa

TRATA-SE DE UMA RÉPLICA GIGANTE DE UM CAPACETE A PERCORRER MAIS DE 25.000 QUILOMETROS PELAS ESTRADAS E CIRCUITOS MAIS EMBLEMÁTICOS DA EUROPA.

A **MARCA** de capacetes NEXX anunciou o lançamento do projeto "NEXX Giant", uma iniciativa que levará uma réplica gigante de um capacete a percorrer mais de 25.000 quilómetros pelas estradas e circuitos mais emblemáticos do continente europeu ao longo dos próximos 60 dias.

Segundo revelou a empresa em comunicado enviado à imprensa, o itinerário contará com a colaboração de vários parceiros estratégicos e prevê cruzar-se com mais de 6.500 motociclistas, com o objetivo de "celebrar o espírito do motociclismo e registar momentos inesquecíveis" junto da comunidade: "É uma viagem que liga pessoas, estradas e emoções. Porque

a paixão não conhece fronteiras e a NEXX também não", destaca a nota divulgada pela marca.

A par da digressão europeia, a NEXX oficializou também a integração do motociclista e criador de conteúdos Le Déjantée Rider na sua equipa e comunidade global de embaixadores. A marca expressou entusiasmo com a nova parceria, sublinhando que a adesão do motociclista reflete "o espírito de liberdade, autenticidade e paixão pela estrada" que define a marca: "Com um espírito que abraça cada quilómetro e faz valer cada viagem, sabemos que este é apenas o início de muitas aventuras que partilharemos juntos", conclui a empresa. //

Shifter 125 evo

Atitude infinita para conquistar a cidade.



Tua por 2.999€*

Motor Monocilíndrico de 125cc com 15 CV **Sistema de Travagem** ABS desconectável e TCS **Painel de Instrumentos** TFT de 5" com conectividade "mirroring" **Iluminação** Full LED **Equipamento** Controlo de pressão dos pneus (TPMS) e Câmara HD dianteira



VER VÍDEO SHIFTER 125 EVO

MACBOR.PT

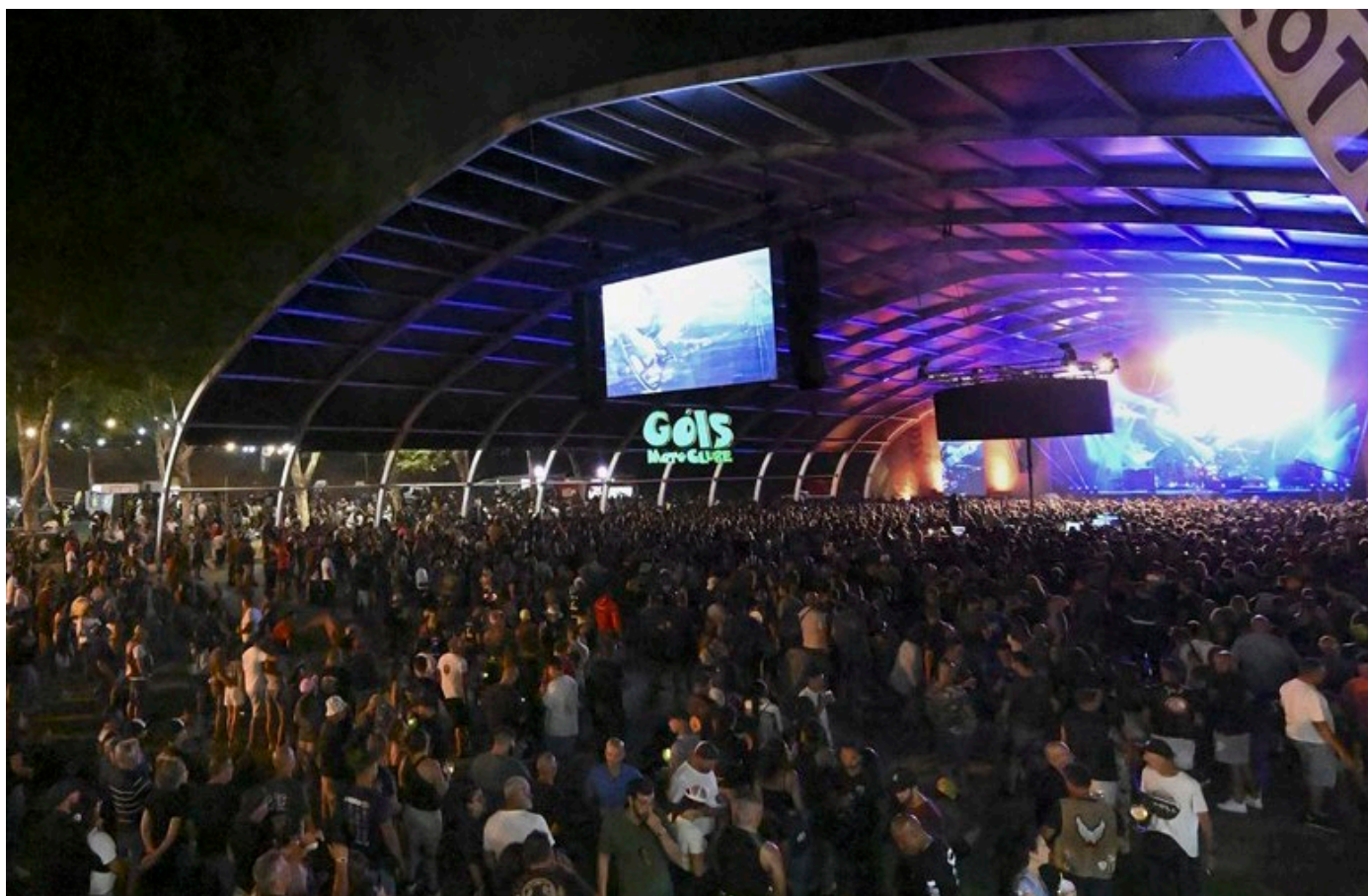
SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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



Concentração de Góis 2026 - 25 mil pessoas fizeram desta uma das edições mais participadas da história

A XXXIII CONCENTRAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOS DE GÓIS RECEBEU MAIS DE 25 MIL PESSOAS, 15 MIL DAS QUAIS COMO PARTICIPANTES EFETIVOS DE VÁRIAS NACIONALIDADES.

A DIMENSÃO dos números agora revelados ganha particular expressão numa pequena vila serrana com menos de 2.000 habitantes. Aos cerca de 15 mil participantes efetivos inscritos na Concentração, juntaram-se milhares de visitantes que, alguns mesmo sem moto, escolheram Góis para viver o ambiente do evento, assistir aos concertos e desfrutar das praias fluviais e da envolvente natural do rio Ceira.

A presença estrangeira voltou a ser significativa, sobretudo oriunda de Espanha e do Reino Unido, confirmando a crescente projeção internacional da Concentração de Góis e a sua capacidade de mobilizar

motociclistas.

Ao longo dos dias do evento, o recinto, as praias fluviais, e muitos dos diferentes espaços da vila receberam os visitantes, num ambiente que a organização considera ter sido um dos principais indicadores do sucesso desta edição. As condições meteorológicas, sem temperaturas extremas, contribuíram igualmente para que os participantes pudessem usufruir plenamente da programação, do ambiente e do território.

Cerca de 600 pessoas estiveram envolvidas na organização, sendo que o reforço do investimento do Góis Moto Clube no conforto, higiene, sustentabilidade e

segurança, que incluiu a estreia de um posto médico avançado no recinto, decisivo para o sucesso do evento.

Segundo a organização, esta estrutura permitiu responder diretamente às necessidades surgidas no recinto, fazendo com que os Bombeiros Voluntários de Góis apenas tivessem de ser acionados num número muito reduzido de situações excecionais.

O Góis Moto Clube já confirmou as datas para a XXXIV Concentração Internacional de Motos de Góis, que regressa de 12 a 15 de agosto de 2027.

“Esta foi uma das edições mais participadas da história da Concentração e acreditamos que nunca esteve tanta gente reunida em Góis. Tivemos muitos estrangeiros e até um grupo de escoceses que chegou três semanas antes.

É a confirmação de que a Concentração, por si só, já atrai muitos milhares de pessoas, cada vez mais, incluindo muitas que nem sequer são proprietárias de motos”, afirma Ricardo Pinto, presidente do Góis Moto Clube.

“O ambiente foi fantástico. O tempo ajudou e foi muito bom ver as pessoas a desfrutarem da natureza

do concelho, espalhadas pelas praias fluviais e pelos sunsets, verdadeiramente satisfeitas e tranquilas. As expressões das pessoas ao longo destes dias são, para nós, o melhor indicador de como correu o evento”, acrescenta Ricardo Pinto.

O balanço reforça assim a afirmação de Góis como um dos grandes pontos de encontro do motociclismo em Portugal. A Concentração ultrapassa cada vez mais a comunidade estritamente motard, conjugando a cultura das motos com música, entretenimento, natureza e a própria experiência de visitar o concelho.

A dimensão alcançada tem igualmente um impacto relevante na economia e promoção da região, através da procura de alojamento, restauração, comércio e outros serviços locais.

Terminada a edição deste ano, o próximo encontro já está marcado. A XXXIV Concentração Internacional de Motos de Góis vai realizar-se de 12 a 15 de agosto de 2027, dando continuidade a uma história que transformou o evento numa das grandes referências do motociclismo e do calendário de eventos da região Centro. //





red dot winner 2026
motorcycle design

Ducati Monster distinguida com Red Dot Design Award 2026

CRIADO EM 1955, O RED DOT DESIGN AWARD DISTINGUE ANUALMENTE PRODUTOS CONSIDERADOS RELEVANTES PELA QUALIDADE DO SEU DESIGN.

A **DUCATI** Monster foi distinguida com o Red Dot Design Award 2026, na categoria de Design de Produto, numa decisão que reconhece a abordagem estética e funcional da quinta geração de um dos modelos mais emblemáticos do fabricante italiano.

O galardão, considerado uma das principais distinções internacionais na área do design de produto, é atribuído por um júri independente constituído por especialistas de diferentes países, que avaliam critérios como inovação, funcionalidade, qualidade e conceito.

Apresentada originalmente em 1992, a Monster tornou-se uma referência no segmento das motos naked desportivas, assente desde o início numa filosofia de simplicidade e essência. A atual geração procura preservar essa identidade, embora recorra a uma linguagem visual mais contemporânea.

A versão atualmente em comercialização foi apresentada em 2025 e resulta de um projeto renovado, que aposta numa abordagem mais compacta e desportiva, combinando a redução de peso com soluções tecnológicas e

uma evolução da imagem característica do modelo.

Entre os elementos que permanecem associados à identidade da Monster estão o depósito de combustível com as formas que envolvem o farol, o banco de peça única e a traseira curta, soluções que foram reinterpretadas no novo desenho sem romper com a imagem construída pelo modelo ao longo de mais de três décadas.

Para a Ducati, a distinção representa mais um reconhecimento internacional do trabalho desenvolvido na área do design e junta-se a outros Red Dot Awards conquistados pelo fabricante italiano. A lista inclui a 1199 Panigale, distinguida em 2013, a XDiavel S, em 2016, a Diavel 1260, em 2019, e a Diavel V4, premiada em 2024.

Criado em 1955, o Red Dot Design Award distingue anualmente produtos considerados relevantes pela qualidade do seu design e pela combinação entre forma, funcionalidade e inovação.

No site oficial da Ducati há mais informação e também é possível marcar um test ride ou planejar uma visita ao concessionário Ducati mais próximo. //

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, acrescendo custos de legalização e transporte.



1.ª edição do Moto Fest em Serpa, dias 18 a 20 de setembro

AS DUAS RODAS SÃO CADA VEZ MAIS POPULARES E OS EVENTOS MOTOCICLÍSTICOS CHEGAM A CADA VEZ MAIS SÍTIOS, SENDO QUE SERPA VAI REALIZAR O SEU PRIMEIRO MOTO FEST.

NUM formato pouco habitual para os eventos de motos, o Serpa Moto Fest, vai levar até à cidade Alentejana de Serpa a vertente mais cultural, ligada ao universo das duas rodas. Assim, entre 18 e 20 de setembro deste ano, a cidade irá ser um autêntico atelier a céu aberto e um local incontornável para os amantes das duas rodas, tal como se pode perceber com o programa, veja no site.

Aqui os visitantes vão poder ver uma exposição de fotografia, exposição de motos clássicas e de motos customizadas, conhecer de perto as mais recentes novidades das principais marcas presentes no mercado nacional, através de um “mega” test ride. Também será possível assistir a uma palestra de André Sousa, mais conhecido por “Ride That Monkey”, desfrutar de dois dias de curtas-metragens em parceria com a organização do Lisbon Motorcyle

Film Fest, conhecer o Concelho de Serpa num passeio pela região, ter acesso aos melhores produtos locais, na feira tradicional e ainda, deliciar-se com a gastronomia alentejana, em particular com o festival da “sopa de cação”.

Também vão existir momentos de cante alentejano e uma festa oficial do evento na noite de sábado. No domingo, depois do passeio de despedida pelas ruas da cidade, haverá ainda mais um momento musical, como forma de agradecimento a todos os participantes e o respetivo sorteio de várias lembranças por todos os inscritos. Embora seja um evento de acesso gratuito, haverá vantagens exclusivas para todos aqueles que façam a inscrição neste evento, que tem o apoio oficial da Câmara Municipal de Serpa.

Para mais informações e inscrições, consultem o site. //

BRIXTON
MOTORCYCLES

ESTE VERÃO NÃO ESPERES!

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



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

- ✕ CASACO TRAXMOTO
- ✕ LUVAS TRAXMOTO

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

www.brixton-motorcycles.com

 brixtonportugal  brixtonmotorcyclesPT




TRAXMOTO

IMPORTADOR

RECOMENDAÇÃO

MOTOXPERT

AMSOIL



Sam Sunderland tenta bater recorde mundial de volta ao mundo em moto

O PILOTO BRITÂNICO, BICAMPEÃO DO RALI DAKAR, PARTE DE LONDRES A 5 DE SETEMBRO AOS COMANDOS DE UMA TRIUMPH TIGER 1200 RALLY EXPLORER E TERÁ DE PERCORRER MAIS DE 29 MIL QUILÓMETROS EM MENOS DE 19 DIAS.

O PILOTO britânico Sam Sunderland, bicampeão do Rali Dakar, vai tentar tornar-se o motociclista mais rápido a dar a volta ao mundo, numa viagem que começa em Londres, a 5 de setembro, aos comandos de uma Triumph Tiger 1200 Rally Explorer.

Sunderland vai procurar superar o atual recorde mundial, fixado em 19 dias, oito horas e 25 minutos, numa tentativa que estava inicialmente prevista para 2025, mas acabou adiada depois de o piloto ter sofrido uma fratura na coluna. Para estabelecer um novo recorde, o britânico terá de percorrer cerca de 29 mil quilómetros, atravessando cinco continentes.

O percurso começa em Londres, seguindo depois em direção a Istambul, na Turquia. A viagem prossegue pelo Sudeste Asiático, entre Banguécoque e Kuala Lumpur, antes de Sunderland atravessar para a Austrália, onde fará a ligação entre Perth e Sydney. A etapa seguinte será cumprida na Nova Zelândia, antes da travessia da América do Norte, uma das partes mais exigentes do percurso. A última fase levará o piloto de Casablanca, em Marrocos, de volta a Londres. Pelo caminho, Sunderland deverá passar por alguns dos locais mais emblemáticos do percurso, entre os quais os Bonneville Salt Flats, nos Estados Unidos, e o interior australiano.

Além da distância, o desafio será marcado por condições meteorológicas variáveis, múltiplas passagens fronteiriças, diferentes fusos horários e longos períodos de condução com poucas horas de descanso.

"Estou de volta à moto, sinto-me novamente forte e agora estou totalmente concentrado em chegar à linha de partida e dar tudo por este recorde", afirmou Sunderland, citado pela imprensa especializada. O piloto reconhece que a privação de sono e a necessidade de tomar decisões em condições de extrema fadiga serão alguns dos principais obstáculos da tentativa. Ainda assim, garante que não parte apenas com o objetivo de completar a viagem, mas de estabelecer uma marca que possa permanecer durante vários anos.



A Triumph Tiger 1200 Rally Explorer que Sunderland utilizará foi preparada para enfrentar as diferentes condições do percurso e será apresentada com as cores da Red Bull, numa tentativa que pretende conciliar resistência, navegação e velocidade numa das mais exigentes provas de resistência sobre duas rodas. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

A nova era dos
passeios turísticos



215 865 685
lombasecurvas.com





Honda EV OUTLIER Concept vence Red Dot Award 2026

CATEGORIAS DESIGN CONCEPT CATEGORY E BRANDS & COMMUNICATION DESIGN NUMA ALTURA EM QUE AS MOTOS ELÉTRICAS SÃO CADA VEZ MAIS PARTE DO FUTURO, A VITÓRIA DA HONDA COM A SUA EV OUTLIER CONCEPT NA CATEGORIA DESIGN CONCEPT CATEGORY É UM SINAL MUITO PROMISSOR.

O **RED DOT AWARD** foi fundado em 1955 na Alemanha e, ao longo dos anos, foi ganhando importância pelo que vencer este galardão é sempre uma importante vitória. Ao conseguir este ano este feito, na categoria Design Concept category, a Honda EV OUTLIER Concept mostra claramente a sua interpretação do que bem podem ser as motos elétricas do futuro, nomeadamente depois de 2030, com um motor em cada roda e arquitetura radical e soma mais prémios aos já recebidos.

A primeira apresentação do modelo foi no Japan Mobility Show 2025, numa lógica de antecipar a próxima moto elétrica da Honda, mas também ir mais além. A EV OUTLIER Concept pretende mostrar no que um motociclo poderá transformar-se quando a tecnologia e o design nos permitirem novas abordagens, não

condicionados pelas restrições da arquitetura que conhecemos desde sempre.

Além da vitória na categoria Design Concept a Honda com a sua EV OUTLIER conseguiu ainda mais um cetro. O filme criado pela Honda para comunicar a estratégia da sua divisão de motos elétricas, “What Is a Motorcycle? | Electric Motorcycles”, foi também distinguido, na categoria Brands & Communication Design. Ou seja, uma dupla vitória para a marca japonesa.

Mais destaques

Nesta abordagem verdadeiramente futurista a EV OUTLIER começa verdadeiramente a desafiar as convenções. Está equipada com dois motores elétricos, um em cada roda, numa configuração in-wheel não

havendo assim necessidade de instalar o conjunto propulsor na região central da moto e garantindo uma abordagem completamente distinta.

Durante muito tempo o motor era um elemento central de toda a moto e praticamente todos os outros elementos gravitavam em seu redor, sendo em muitos casos até um elemento estruturante do próprio quadro e da estrutura global da moto. Colocando os motores nas rodas a Honda libertou precisamente esse espaço e focou-se motociclista, que passa a ser o centro da moto.

Em termos práticos, a nova posição do condutor foi um elemento fulcral em toda a arquitetura. De tal forma que a posição de condução é radicalmente mais baixa, sobretudo em comparação com uma moto normal. Mais ainda, a própria bateria, foi colocada sobre o eixo dianteiro da moto melhorando o comportamento dinâmico e contribuindo para uma maior estabilidade.

A própria posição inclinada ajuda a criar uma linha visual impactante que se prolonga até ao braço oscilante traseiro. O resultado é uma moto mais comprida, baixa e futurista, bastante diferente de tudo o que conhecemos hoje na marca.

Outros elementos distintivos e a análise de Toshi-

nobu Minami, Managing Director, do Design Center, Honda R&D Co

Mais um elemento pouco convencional é o assento. Trata-se de um monolugar, com apoio traseiro e lateral, capaz de ajudar na posição de condução muito baixa, melhorando o conforto e a segurança. O próprio painel de instrumentos é largo e fino, mas com toda a informação essencial e os tradicionais retrovisores foram trocados por câmaras instaladas junto da zona posterior, com a imagem transmitida ao condutor.

Sobre esta criação da Honda, o diretor da equipa de design, Toshinobu Minami, é bem claro:

O Red Dot Design Award é um dos prémios mais prestigiados do mundo, e é uma grande honra para nós que o nosso EV Outlier Concept tenha recebido o prémio Red Dot na categoria Design Concept, e que o filme da marca, “O que é uma moto? / Motos elétricas”, tenha sido galardoado com o Red Dot na categoria de Design de Marca e Comunicação.

Acreditamos que estes prémios reconhecem a nossa iniciativa de antecipar as necessidades do futuro e dar forma a novos valores à frente do nosso tempo. A Honda continuará a criar novos valores que surpreendam e inspirem as pessoas e proporcionem a alegria de expandir o potencial das suas vidas. //





Novo grafismo E ESPÍRITO URBANO

A Benelli já iniciou a comercialização da nova versão da sua BN 125, com um grafismo renovado, reforçando a sua imagem de moto moderna, urbana e acessível.

Ao longo da sua comercialização, a BN 125 continua a destacar-se pela facilidade de condução, baixo peso, consumos reduzidos e versatilidade, afirmando-se como uma opção ideal, seja para novos motociclistas, seja para os que procuram uma solução prática e económica para as deslocações do dia a dia.

Está equipada com um motor monocilíndrico de 125 cc, refrigerado por ar, desenvolve 11,1 cv às 9.500 rpm e 10 Nm de binário, às 7.000 rpm, oferecendo uma condução ágil num ambiente urbano e extraurbano e cumpre a Norma Euro 5+. Com um depósito de 13,5 litros e um consumo médio declarado de 2 litros por cada 100 km, anuncia uma autonomia que pode chegar até 675 km.

Para uma condução estável e confiante são determinantes também um quadro em treliça de aço, uma forquilha invertida de 35 mm à frente, um mono-amortecedor traseiro regulável e o sistema de travagem com discos de 260 mm à frente e 240 mm atrás e sistema de travagem combinada (CBS). Os pneus assentam em jantes de liga leve de 17 polegadas com medidas 110/80 R17 à frente e 130/70 R17 atrás.

Mais detalhes, cores e preço

A posição de condução é confortável, o guiador é largo, pesa apenas 142 kg em ordem de marcha



e tem uma altura de assento de 780 mm, tudo para garantir que a BN 125 é sempre muito fácil de conduzir, adaptando-se a um vasto leque de motociclistas.

A nova naked da marca italiana, fundada em 1911 e desde 2005 detida pela Keeway e pela Qianjiang, já está disponível na rede oficial de concessionários Benelli, nas cores preto com apontamentos a vermelho, cinzento com detalhes em amarelo fluo e branco com pormenores em vermelho.

Relativamente ao preço, a BN 125 está disponível por um preço de venda recomendado de 3.095€, mais despesas. //





Naked

COM PRECISÃO CIRÚRGICA

A KTM 790 Duke de 2027 marca o ousado regresso do "bisturi", representando a evolução mais abrangente e arrojada do modelo até à data.

A primeira Duke foi lançada pela KTM no já longínquo ano de 1994 e a sua evolução foi contínua. Nos últimos anos é conhecida por bisturi e para 2027 promete ser ainda mais cirúrgica, com um design arrojado e atualizado, tecnologia mais intuitiva e melhorias ergonómicas focadas no condutor, reforçando a sua posição como uma das referências no segmento das motos naked de média cilindrada.

Imediatamente perceptível no seu estilo, a nova 790 Duke 2027 adota a mesma postura agressiva da KTM 990 Duke e da KTM 1390 Super Duke R. Apresenta um conjunto de faróis redesenhado, carenagem aerodinâmica, com uma zona frontal maior e um depósito de combustível remodelado.

Em termos mecânicos mantém-se o bicilíndrico paralelo LC8c de 799 cc, em conformidade com a norma EURO 5+, que debita 105 cv e 87 Nm, na versão full power, havendo também uma variante compatível com a carta de condução A2. Além disso, vem com um novo sistema de escape e silenciador para completar ainda mais o pacote.

Ainda assim, as principais melhorias centram-se num triângulo de condução completamente

reformulado. Um novo formato de guiador com um ângulo mais aberto, poisa-pés do condutor e do passageiro reposicionadas e um assento melhorado trabalham em conjunto para proporcionar uma posição de condução mais natural e conetada.

Apesar da aparência maior e mais robusta, a redução de 2 kg no peso melhora ainda mais a agilidade. Estas melhorias, juntamente com um novo subchassis, novas mesas de direção e um novo design do depósito, melhoram ainda mais a condução e a ergonomia.

Mais detalhes

A especificação dos pneus foi atualizada para Pirelli Diablo Rosso IV, reforçando ainda mais o caráter dinâmico e focado no condutor da moto. Mais componentes de alta especificação, incluindo um amortecedor de direção WP e travões radiais WP totalmente novos, são de série para refinar ainda mais a condução e o controlo global.

O novo sistema de travagem WP é um sistema completo desenvolvido internamente, representando um avanço no desempenho focado no condutor, oferecendo maior potência de travagem com menos esforço na manete, uma





resposta suave e linear, sem mordida inicial brusca, e maior controlo e sensibilidade.

A suspensão também foi revista, com o sistema WP APEX a receber atualizações em ambas as extremidades. A dianteira WP APEX de 43 mm com cartucho aberto oferece 150 mm de curso e implementa a tecnologia de função dividida, com amortecimento de compressão e retorno ajustáveis. Na traseira, um amortecedor monotubo WP APEX com assistência a gás oferece 170 mm de curso, com amortecimento de retorno e pré-carga ajustáveis para maior controlo.

Como experiência de condução, a 790 Duke 2027 mantém-se fiel à sua filosofia de "precisão cirúrgica", comportando-se como uma extensão natural do piloto, agindo e reagindo em perfeita sincronia com cada comando. Como máquina que é, mantém a agilidade para encontrar o apex de cada da curva e o ADN de condução precisa de antes, mas agora melhorada.

Disponibilidade, cores e acessórios

Em suma, para 2027, a KTM 790 Duke pretende estabelecer um novo padrão na categoria das naked de média cilindrada.

Além disso, está disponível uma linha completa de KTM PowerParts e KTM PowerWear para que os condutores possam personalizar as suas motos e equipar-se com o equipamento de condução Ready To Race.

A 790 Duke 2027 já está disponível neste momento, com 4 anos de garantia, nas cores laranja ou preto.

Para mais informações, nomeadamente o preço de venda ao público, deve contactar um agente da marca KTM. //



**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Ninjas RENOVADAS

A Kawasaki já anunciou a continuação de uma série de modelos que integram a gama de 2027 da sua popular família Ninja, sendo agora reveladas a ZX-4R, a ZX-4RR, a Ninja 500, a 500 SE e a ZX-6R.

A primeira moto da família Ninja foi a 900 de 1984 e muita coisa mudou nestas décadas, mas o nome ficou e representa hoje uma vasta família de motos, para diferentes perfis de utilizadores.

Para o próximo ano a Kawasaki já começou a revelar alguns desses modelos, mais precisamente os de baixa/média cilindrada: ZX-4R, a ZX-4RR, Ninja 500, 500 SE e a ZX-6R.



NINJA ZX-4R E A NINJA ZX-4RR

Desde o seu lançamento a Ninja ZX-4R e a Ninja ZX-4RR conquistaram uma reputação relevante sobre a forma como devoram as curvas, seja na estrada ou em pista. Dotadas de motores de 399 cc com uma potência máxima de 57 kW (77 cv), o taquímetro destas máquinas pode subir até às 15.000 rpm, produzindo um rugido inebriante que é música para os ouvidos dos fãs de motos deste estilo, existindo também uma versão para os titulares da Categoria A2, limitada a 35 kW.

Beneficiando de válvulas de acelerador eletrónicas (ETV), o motor tem canais de admissão moldados em areia para suavizar a carga de admissão, mas também saídas dos canais maquinadas em duas fases, tal como as da Ninja

ZX-10R. Acrescente-se a isso árvores de cames forjadas ao estilo de competição e fica claro que se trata de engenharia de desempenho a sério. A Ninja ZX-4RR apresenta ainda suspensão dianteira de gama superior com pré-carga da mola ajustável e um amortecedor traseiro Showa BFRC lite de alta qualidade, do mesmo tipo que o da Ninja ZX-10R, e quick shifter bidirecional.

NINJA 500E 500 SE

A única moto de dois cilindros neste grupo de quatro cilindros, a Ninja 500 utiliza o popular e elogiado motor de dois cilindros paralelos de 451 cc da Kawasaki, que se ajusta perfeitamente a esta Ninja, tal como aos modelos Z e Eliminator e à KLE 500.

Com todo o estilo e personalidade das suas





irmãs mais orientadas para a pista, a Ninja 500, com 33,4 kW, está em total conformidade com a carta de condução A2, tornando-a a escolha natural para uma variedade de motociclistas que procuram uma moto de estilo Supersport dentro do seu orçamento e nível de condução. A versão SE destaca-se ainda por apresentar grafismos exclusivos, além de um painel de instrumentos TFT a cores diferente.

NINJA ZX-6R

A coroar o lançamento inicial destes quatro modelos está a Ninja ZX-6R 636. Com o exclusivo motor de 636 cc criada exclusivamente pela Kawasaki, a Ninja ZX-6R 2027 possui a velocidade e a agressividade esperadas de uma moto que se sente igualmente à vontade tanto na pista como na estrada, com a vantagem adicional de um impulso extra nas baixas e médias rotações, graças à sua vantagem de 37 cc.

Com um motor de origem desportiva e um desempenho do chassis otimizado para a estrada, a Ninja ZX-6R proporciona uma condução emocionante numa ampla variedade de situações. Embora as suas origens lhe conferem um elevado potencial para a diversão em pista, o seu foco na

condução em estrada torna-a a moto Supersport de 600 cc especial. O controlo de tração, a gestão de travagem de nível Supersport, os modos de potência selecionáveis e o quick shifter são complementados por um painel de instrumentos TFT a cores, conectividade com smartphone e modos de condução integrados.

CORES, DISPONIBILIDADES E PREÇOS

Ainda não existem informações relativas à disponibilidade destes modelos de 2027 e também ainda não foram revelados os preços de venda ao público, em Portugal. //



PRIORITY FOR PROTECTION

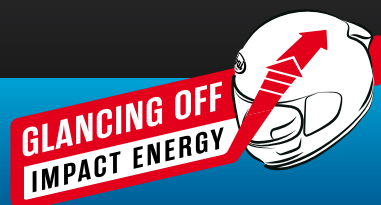


QUANTIC

SETTING THE STANDARD
FOR MOTORCYCLE PROTECTION.

ENHANCED IMPACT MANAGEMENT.

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



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

 DESCUBRE-O JÁ EM [myBihr.com](#)



» Galeria de fotos aqui



Versatilidade É APELIDO

A Versys 650 2027 continua fiel ao princípio "any roads", agora com atualizações de equipamento e uma gama de opções pensada para quem quer rolar sem fronteiras

Há qualquer coisa de reconfortante na constância. Enquanto o mercado das motos de aventura de média cilindrada se multiplica em propostas cada vez mais especializadas, a Kawasaki insiste

em manter a Versys 650 fiel à ideia que lhe deu nome: uma moto versátil, capaz de tudo um pouco e de nada em excesso. Para 2027, a fórmula repete-se, mas com alterações que a mantêm relevante num segmento que continua a ser um dos mais competitivos da casa de Akashi.

UMA "QUALQUER ESTRADA" BEM PENSADA

O conceito por trás da Versys 650 nunca escondeu as intenções: um visual robusto e aventureiro, mas assente numa engenharia que privilegia o asfalto. A japonesa combina suspensões de curso longo com jantes desportivas de 17 polegadas, uma escolha que, no papel, parece contraditória, mas que na prática resulta num equilíbrio entre conforto em estrada e agilidade em curva.

Esteticamente, a Versys 650 aproxima-se ainda mais da irmã maior, a Versys 1100, partilhando o desenho angular que caracteriza a família. O equipamento acompanha: iluminação integralmente em LED, um painel TFT de 4,3 polegadas com ligação bluetooth através da aplicação Rideology, que permite emparelhamento com o smartphone do condutor, e um para-brisas ajustável em quatro posições.

CHASSIS E ERGONOMIA PENSADA PARA TODOS OS TIPOS DE CONDUTOR

O quadro em treliça não se limita a garantir uma resposta dinâmica: a sua construção permite um perfil estreito na zona traseira do depósito de combustível, facilitando o apoio dos pés no solo, um detalhe que conta, e muito, para os condutores de estatura mais baixa ou os menos experientes. O assento, generosamente acolchoado, foi pensado para longas distâncias, reforçando a vocação de touring ligeiro do modelo.

MOTOR DE 649 CM³ COM FOCO NA ENTREGA LINEAR

No coração da Versys 650 mantém-se o bicilíndrico em paralelo de 649 cm³, uma unidade conhecida pela resposta suave e linear, pelo binário robusto a baixo e médio regime e por um consumo de combustível favorável. A Versys 650 integra o sistema de controlo de tração da Kawasaki (KTRC), com dois modos de afinação que permitem ao condutor adaptar a eletrónica às condições da estrada, seja para explorar um registo mais desportivo, seja para navegar com segurança em pisos de baixa aderência.

SUSPENSÕES: A FÓRMULA HÍBRIDA

A suspensão dianteira é assegurada por uma forquilha invertida de 41 mm, com afinação de rebound na jarra direita e ajuste de pré-carga da mola na jarra esquerda, oferecendo 150 mm de curso. Na retaguarda, o amortecedor único deitado e descentrado entrega 145 mm de curso e inclui regulador remoto de pré-carga da mola, um detalhe >>





prático para quem frequentemente carrega bagagem ou viaja a dois.

Esta combinação explica a sensação descrita pela Kawasaki: o curso generoso e a rigidez calibrada das molas dianteiras absorvem irregularidades típicas de pisos degradados, enquanto a afinação do amortecedor traseiro mantém a moto estável em curva, sem o comportamento "flutuante" habitual em suspensões de curso longo. Os pneus seguem a lógica desportiva da ciclística, com um pneu 120/70 R17 à frente e outro 160/60 R17 atrás.

ELETRÓNICA: KTRC E O ESSENCIAL SEM EXAGEROS

Ao contrário das rivais que multiplicam modos de condução e pacotes eletrónicos, a Kawasaki mantém a Versys 650 fiel a uma abordagem funcional: o sistema KTRC (Kawasaki TRaction Control) opera em dois modos, permitindo alternar entre uma resposta mais permissiva, para explorar o binário do motor em piso seco, e uma calibração mais conservadora, pensada para superfícies de baixa aderência ou condições meteorológicas adversas.

O painel TFT a cores de 4,3 polegadas centraliza esta informação e liga-se, via Bluetooth, à aplicação Rideology, permitindo ao condutor consultar dados de viagem, notificações do telemóvel e histórico de manutenção diretamente

no mostrador. O sistema de iluminação é integralmente LED, incluindo o farol dianteiro.

TRAVAGEM

Do lado da travagem, a dianteira usa dois discos semiflutuantes de 300 mm, mordidos por pinças de dois pistões, enquanto que na retaguarda recorre a um disco recortado de 250 mm com pinça de pistão único.

PRONTA PARA VIAJAR: ACESSÓRIOS E EDIÇÕES ESPECIAIS

A vocação touring da Versys 650 reflete-se na oferta de acessórios: um sistema de malas laterais com fecho coordenado com a chave de ignição e do depósito, e uma top case de 47 litros, todas disponíveis em cores a condizer com a moto. A lista de opcionais completa-se com faróis de nevoeiro, punhos aquecidos e proteções de quadro.

A Kawasaki disponibiliza ainda este modelo em diferentes edições, incluindo as versões Tourer e Tourer Plus, que equipam de série com itens da gama de acessórios genuínos da marca, uma estratégia que permite personalizar a moto sem sair do catálogo oficial.

Para os condutores mais jovens ou com carta A2, existe uma variante limitada a 35 kW, garantindo que a Versys 650 continua acessível a quem está a dar os primeiros passos nas motos de maior cilindrada. //

SCHUBERTH



MADE IN GERMANY



CES AXE

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



SCHUBERTH

**5 ANOS
GARANTIA**



Mito RENOVARADO

Aliando o desempenho de uma moto de média cilindrada com o estilo inconfundível Sugomi e as dimensões de uma 250cc, a Z500 e a Z500 SE continuam de pedra e cal na gama de motos de estrada da Kawasaki em 2027.

Equipadas com motor de 451cc, que conhecemos também da KLE 500, a Z500 oferece elasticidade desde as baixas e médias rotações, com potência suficiente a altas rotações.

A combinação do motor bicilíndrico paralelo de 47 cv, compatível com a categoria A2, com um chassis leve, tornam a Z500 ideal para a utilização diária e perfeitamente enquadrada na família supernaked da Kawasaki.

Um quadro em treliça, concebido com foco na leveza, manobrabilidade e centralização de massas, garante uma excelente sensibilidade e inspira confiança a uma vasta gama de condutores, enquanto a sua dianteira com três faróis centrados e as linhas agressivas da Sugomi reforçam o seu legado da família Z.

O assento está apenas a 785 mm, é fino e está complementado por uma traseira bastante estreita. Isto aliado a uma posição de condução relativamente direita e a um guiador largo, colocam o condutor na posição ideal para dominar de forma ativa a moto.

SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS ENTRE A VERSÃO STANDARD E A SE

A embraiagem deslizante assistida da Kawasaki proporciona um acionamento leve, tornando a condução ainda mais fácil e controlável no dia a dia, além de reduzir o risco de a roda traseira saltar ou trepidar nas reduções de caixa, aumentando a confiança e o prazer de condução.

Ambas oferecem conectividade com smartphones através da aplicação Rideology, sendo que o painel TFT da SE, ligeiramente diferente, oferece velocímetro digital, tacómetro digital em barras, indicador



de mudança de velocidade, luz de mudança de velocidade, indicador de combustível, odómetro total, dois odómetros parciais, consumo de combustível instantâneo e médio, autonomia restante, velocidade média, tempo total, temperatura do líquido de refrigeração, relógio, voltagem da bateria, indicação de serviço Kawasaki e de mudança de óleo, bem como indicador de condução económica.

Além disso, a versão SE vem equipada com uma carenagem inferior bipartida. Na versão Standard ou SE, a Z500 encaixa-se perfeitamente na crescente linha de motos da Kawasaki compatíveis com a carta de condução europeia A2, juntando-se a outros modelos anunciados para 2027 e tornando a próxima temporada ainda mais promissora.

Ainda não existem informações relativas à disponibilidade destes modelos de 2027 e também ainda não foram revelados os preços de venda ao público, em Portugal. //





No topo da hierarquia DA FAMÍLIA Z

Para 2027 a Kawasaki Z1100 e Z1100 SE vão continuar a representar o cume da família Z e trazem argumentos renovados, na mais pura filosofia Sugomi.

A marca de Akashi já apresentou aquela que é a sua mais poderosa hypernaked para 2027, a Z1100, existindo também uma versão mais premium, a Z1100 SE. Caracteriza-se, nomeadamente, por ter um desempenho e estilo acutilante e muito próprio (Sugomi), condensados no modelo Z de maior cilindrada da marca, com uma condução precisa e direta e uma resposta linear do acelerador.

Além da forma acutilante, a Z1100 vem com um elevado pacote tecnológico onde se destaca o controlo de tração KTRC, o quickshifter bidirecional e modos de condução integrados, bem como uma unidade de medição inercial (IMU) de seis eixos. Vem também com cruise control de série, painel de instrumentos TFT de 5 polegadas com conectividade para smartphone Rideology, tudo para melhorar a experiência de condução.

No coração da Z1100 palpita um motor de 1.099 cc, a 4 quatro tempos, quatro cilindros em linha e refrigeração por líquido, capaz de oferecer cerca de 136 cv às 9.000 rpm e um binário de 113 Nm às 7.600rpm. As válvulas de aceleração eletrónicas permitem que a ECU controle o volume de combustível e de ar, para uma resposta suave e natural do motor. Destaque ainda para a embraiagem deslizante assistida que não só oferece um acionamento mais leve na manete, como evita o bloqueio da roda traseira nas

reduções de velocidade mais fortes.

MAIS DESTAQUES

Destaque também para um chassis de alumínio altamente rígido com um elevado grau de centralização de massas, criando um equilíbrio entre precisão e uma condução previsível. A suspensão dianteira é composta por bainhas de 41 mm com função separada, combinados com uma suspensão traseira.

Por outro lado, o modelo Z1100 Special Edition “SE” oferece diversas características adicionais em comparação com a versão standard, incluindo pinças de travão dianteiras Brembo M4.32 com discos de travão Brembo e tubos de travão em malha de aço. Acresce ainda um amortecedor traseiro Öhlins S46, com ajuste remoto de pré-carga, similar ao usado nas Ninja da marca, juntando controlo, estabilidade e agilidade num só pacote.

Está ainda disponível uma linha completa de acessórios, incluindo deslizadores de eixo dianteiro, deslizadores de quadro, proteções para as tampas do motor, punhos aquecidos e capa do assento do passageiro na cor da moto, tornando esta Z ainda mais exclusiva. Ou seja, a Z1100 e a Z1100 SE de 2027 estão prontas para impressionar.

Ainda não existem informações relativas à disponibilidade destes modelos de 2027 e também ainda não foram revelados os preços de venda ao público, em Portugal. //





Moderna, URBANA E ÁGIL



A nova Sym ECHS 125 foi pensada para a mobilidade urbana moderna, combinando agilidade, conforto e tecnologia, com um baixo preço de aquisição e custos de utilização reduzidos.

O mercado nacional continua a apostar fortemente em oferecer veículos de cariz mais urbano, nomeadamente scooters de 125cc que sejam, ao mesmo tempo, fáceis de conduzir, modernas, bem equipadas e acessíveis. Ciente destes factos a SYM lançou a ECHS 125, uma scooter puramente citadina, desenvolvida a pensar na rotina urbana e com um amplo espaço de arrumação debaixo do assento, reforçando a sua versatilidade.

As scooters 125cc, a 4 tempos, são as rainhas da cidade e não difícil perceber porquê, dado o seu sentido prático, economia e facilidade em fluir no meio da selva urbana. A tudo isso a nova ECHS 125 acrescenta outros predicados, caso de um consumo homologado de apenas 1,9 litros por cada 100 km, um preço de venda ao público recomendado de 1.999 Euros e sem descurar a segurança, oferecendo de série ABS e Controlo de Tração.

Mais detalhes

Disponível nas cores branco, preto e cinzento, um dos aspetos que mais se destaca nesta nova oferta da SYM é a elevada dotação de equipamento, acima do que seria de prever de uma scooter deste perfil. Assim, a ECHS oferece um sistema de arranque sem chave (keyless), um painel inteiramente digital LED com toda a informação essencial, apresentada de forma clara e intuitiva, iluminação LED, bem como 37,5 litros de arrumação debaixo do assento e o suporte para top case de série. Isto além da plataforma plana que aumenta substancialmente a capacidade de carga.

Como se ainda não fosse suficiente, a ECHS vem também com até 5 Anos de Garantia e no equipamento destaca-se ainda a tomada USB de carregamento rápido e o seu económico motor a 4 tempos, refrigerado por ar, capaz de debitar cerca de 10 cv às 7.000 rpm e 10 Nm às 5.500 rpm. Ao nível da travagem de destacar também que, além do ABS, tem sistema de travões de disco nas duas rodas, aumentando a capacidade de travagem e, por conseguinte, a segurança.

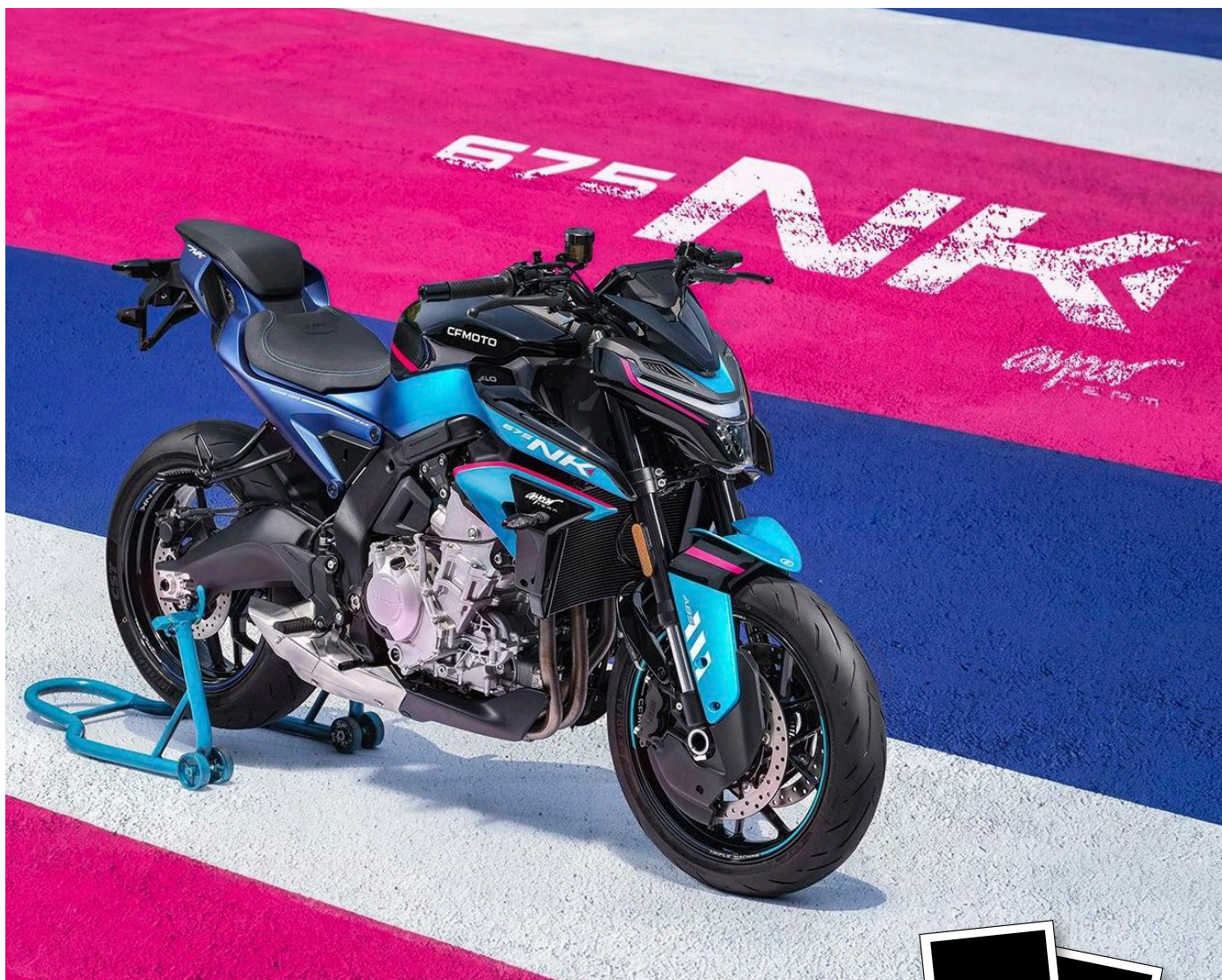
Equipada à frente com um pneu nas medidas 90/90-12 e atrás 100/90-10 a ECHS transporta fácil e comodamente condutor e passageiro em ambiente urbano e até fora dele, graças ao seu confortável assento com um comprimento de 720 mm. A capacidade de carga também pode ser facilmente aumentada com um topcase ou até usando o gancho posicionado na coluna de direção.



Com um consumo tão reduzido, 1,9 litros aos 100 km, e um depósito de combustível com capacidade para 6,8 litros é de prever que não seja difícil conseguir autonomias superiores a 300 quilómetros com apenas um depósito, aumentando o conforto por evitar idas frequente à bomba de combustível e ajudando a poupar o ambiente, dadas as reduzidas emissões. Esses consumos tão baixos devem-se, em boa medida, ao sistema Enhanced Multi-Ignition System (EnMIS), desenvolvido em parceria com a Kehin, que otimiza os consumos, sem sacrificar a potência do motor.

Além disso, ao poder ser conduzida a partir dos 16 anos, por titulares de carta de Categoria A1, torna-se ainda mais universal e perfeita para os jovens que vão encontrar na ECHS uma escolha interessante de mobilidade urbana, adequada para ir para a escola, para o lazer ou qualquer outra atividade.

A ECHS já está disponível para aquisição e test ride, bastando contactar um dos concessionários SYM para obter mais informações. //



Edição ESPECIAL



» Galeria de fotos aqui

Com a exclusiva pintura da equipa CFMoto Racing, esta edição especial combina uma imagem mais agressiva e desportiva com a performance do motor de três cilindros e 675cc.

Desde o seu lançamento que a CFMoto 675NK se assumiu como uma naked cheia de carácter, muito graças ao seu tricilíndrico de 675 cc, capaz de debitar 90 cv às 11.000 rpm e um binário máximo de 68 Nm às 8.250 rpm, bem como ao notável trabalho de design efetuado pelo estúdio italiano Modena 40. Com a edição especial Champion Blue, a 675NK apresenta a decoração oficial da equipa CFMoto Racing, que participa nos campeonatos do mundo de Moto2 e Moto3, tornando-se ainda distinta.

Assim, inspirada nas cores que representam a CFMoto nos Campeonatos do Mundo de Moto2 e Moto3, a nova decoração assume o azul como elemento dominante, combinado com grafismos de inspiração racing que conferem à 675NK uma presença ainda mais notada.

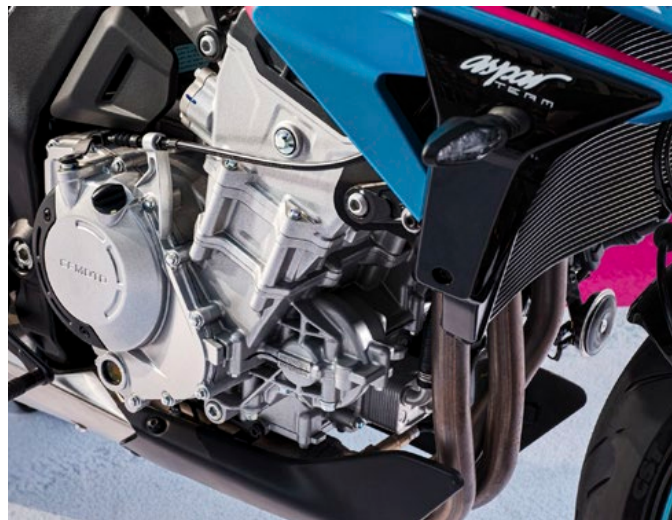
Mais do que uma nova cor, a Champion Blue estabelece uma ligação visual mais direta ao

ambiente das pistas, sem alterar a sua essência, desenvolvida para combinar desempenho, agilidade e tecnologia, tudo numa moto de utilização diária.

MAIS DESTAQUES

A configuração de três cilindros em linha proporciona uma entrega de potência progressiva e uma resposta dinâmica, possui controlo de tração regulável em 3, enquanto o quickshifter unidirecional (apenas para subir mudanças) permite passagens de caixa mais rápidas, reforçando o carácter desportivo do modelo. Com apenas 189 kg em ordem de marcha, assento a 810 mm do solo e depósito de combustível com 15 litros de capacidade, a 675NK oferece uma combinação equilibrada entre facilidade de utilização, agilidade e controlo.

Relativamente à ciclística, conta com suspensões KYB ajustáveis, com uma forquilha dianteira invertida de 41 mm e monoamortecedor traseiro, »



APRESENTAÇÃO CFMOTO 675NK CHAMPION BLUE



ambos com 130 mm de curso. Na travagem, a 675NK recorre a componentes JJuan nos dois eixos. À frente, equipa duplo disco de 300 mm com pinças radiais de quatro pistões, enquanto atrás dispõe de um disco de 240 mm, garantindo uma resposta eficaz e progressiva.

Em termos de tecnologia, tem um conjunto de equipamentos e soluções de conectividade que complementam a experiência de condução, caso do ecrã TFT de 5" que permite aceder de forma clara às principais informações da moto e integra o sistema de navegação MotoPlay através de projeção. A ligação à aplicação CFMoto Ride acrescenta funcionalidades de conectividade, enquanto a T-BOX permite atualizações OTA. Já a iluminação Full LED e as ligações USB Tipo A e Tipo C completam um conjunto pensado para tornar a utilização diária mais prática.

DISPONIBILIDADE E PREÇO

Com esta edição especial Champion Blue, a CFMoto acrescenta uma dimensão ainda mais emocional à 675NK. A combinação entre a decoração inspirada na competição, o motor tricilíndrico e uma ciclística orientada para uma condução dinâmica reforçam a personalidade de

uma das naked mais marcantes da marca.

Esta Champion Blue está já disponível para encomenda na rede nacional de concessionários oficiais CFMoto e existirá também uma versão para os portadores de carta de condução da categoria A2 (35kW).

Relativamente ao preço de venda ao público é de 6.980€, ao qual acrescem as despesas de documentação, transporte, ISV e IUC. //





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO *STARK FUTURE VARG MX E EX FACTORY EDITION*



Elétricas DE RAÇA APURADA

A Stark Future já apresentou as Stark Varg MX e EX Factory Editions, duas motos de edição limitada, fruto de anos de testes, desenvolvimento e competição ao mais alto nível do motocross e enduro.

A Stark Future continua empenhada em desenvolver as suas motos de motocross e enduro de elevada performance e nesse sentido apresentou as novas Stark Varg MX e EX Factory Edition. São duas edições especiais, limitadas e numeradas, que elevam o desempenho das suas motos elétricas através de uma ciclística revista, redução de peso (cerca de 117 kg na MX e 119 na EX) e uso de componentes normalmente reservados às equipas oficiais de competição.

Com o apoio direto do diretor da Stark Future Racing, o antigo piloto e campeão mundial Sébastien Tortelli, estão mais competitivas do que nunca. Destacam-se as suspensões KYB Factory A-Kit, com componentes em titânio, Controlo Dinâmico de Tração, um assento de alta aderência e uma série de refinamentos concebidos com um objetivo em mente: dar aos condutores mais confiança para explorar ao máximo o desempenho da sua Varg.

As edições de fábrica serão produzidas num único lote global, limitado a 200 unidades do VARG MX Factory Edition e 300 unidades do VARG EX Factory Edition, para todo o mundo.

VARG MX FACTORY EDITION

A MX Factory Edition foi concebida para os pilotos que procuram a interpretação mais fiel possível da configuração de motocross desenvolvida pela Stark Future para competição. Com um acabamento exclusivo em vermelho Stark da Factory Edition, combina a mais recente plataforma VARG de 7,2 kWh com o kit completo KYB Factory A, componentes leves em titânio e pneus Dunlop MX34.

A suspensão, o peso reduzido e o maior contacto com o condutor trabalham em conjunto para proporcionar maior precisão à entrada das curvas, estabilidade melhorada nas travagens com irregularidades no asfalto e mais confiança ao retomar a aceleração. Não se trata de adicionar mais potência. Trata-se de dar ao piloto mais confiança para utilizar o desempenho que já possui.

VARG EX FACTORY EDITION

A EX Factory Edition aplica a mesma filosofia ao enduro. Com um acabamento exclusivo em grafismo Forest Grey Factory Edition, combina a plataforma VARG EX de 80 cv com o kit completo A-Kit KYB Factory, configurações de suspensão específicas para >>





enduro, pneus Dunlop Geomax EN91, proteção de disco dianteira e traseira e protetores de mãos.

Foi desenvolvida para manter a performance e comportamento em trilhos técnicos, terrenos de enduro extremo, troços de alta velocidade e longos dias na estrada. A EX Factory Edition mantém também a homologação completa para utilização em via pública, combinando o desempenho desenvolvido para competição com a versatilidade necessária para conduzir enduro de forma legal na estrada.

A ANÁLISE DE SÉBASTIEN TORTELLI

O antigo piloto e atual diretor da Stark Future Racing é bem claro:

Competir e desenvolver motos campeãs tem sido o trabalho da minha vida. Desde que entrei para a Stark, continuamos a melhorar a VARG através de testes e competições ao mais alto nível. Cada corrida ensinou-nos algo, e tudo o que aprendemos foi incorporado na moto.

A VARG já tem o desempenho necessário. Com as Factory Editions, o foco foi dar aos condutores mais aderência, mais precisão e mais confiança para explorar ainda mais este desempenho.

São construídas exatamente como eu construiria as minhas.

PREÇOS E DISPONIBILIDADE

Sendo edições tão exclusivas, nomeadamente por causa das suspensões KYB Factory A-Kit (vendidas individualmente custam mais de 5.000€) e pelo número reduzido de unidades produzidas, 500 unidades no total, é natural que o preço final acabe por refletir isso mesmo.

A Varg MX Factory Edition tem um preço de referência de 15.990 Euros.

Já a Varg EX Factory Edition apresenta um valor de referência de 16.990 Euros.

Neste momento já podem ser encomendadas, caso ainda não estejam esgotadas, e mais informações podem ser obtidas no respetivo site. //



DESCONTO ESPECIAL DE VERÃO
ATÉ

01 a 30 setembro

GAMA FREECOM

30%
DESC.



CLIQUE PARA SABER ONDE

Visite um distribuidor Cardo perto de si durante o mês de Setembro e beneficie de descontos até 30% na gama Freecom.





Modelos e preços IRRECUSÁVEIS

Uma gama relativamente compacta que cobre segmentos bastante distintos, com características e preços muito atrativos e uma garantia de cinco anos.

Recentemente fomos convidados para a apresentação de uma marca de motociclos nova em Portugal. Chama-se TVS, é indiana e até agora era praticamente desconhecida do público português. Representada em Portugal pelo Grupo Multimoto, a TVS chega ao nosso mercado com uma história de mais de 100 anos e uma impressionante dimensão industrial que merece ser conhecida.

Atualmente presente em mais de 90 países, a TVS já produziu mais de 64 milhões de veículos ao longo da sua história. Só no último ano fabricou cerca de 5,5 milhões de unidades e actualmente emprega mais de 65.000 colaboradores.

Para 2026, mesmo perante uma conjuntura internacional pouco favorável, a TVS acredita conseguir atingir os 6,4 milhões de unidades produzidas, objetivo que lhe permitiria alcançar a segunda posição entre os maiores construtores mundiais. Nada mau para uma marca que muitos portugueses estão agora a descobrir.

Uma história que começou há mais de um século
A história da TVS começou em 1911, em

Madurai, na Índia, inicialmente como uma empresa ligada ao transporte de passageiros. Em 1929 deu um novo passo, expandindo a sua atividade para a comercialização de veículos em geral. Em 1961 começou a produzir componentes para a indústria automóvel e, em 1979, entrou finalmente no mundo dos veículos de duas rodas. A partir daí, o crescimento foi impressionante.

Em 1997 estabeleceu uma parceria com a Suzuki, em 2013 iniciou uma colaboração com a BMW Motorrad e, em 2020, deu um dos passos mais importantes da sua história ao adquirir a histórica marca britânica Norton.

Em 2024 chegou oficialmente à Europa através do mercado italiano e inicia agora uma nova etapa da sua expansão com a entrada em Portugal. Atualmente, a TVS posiciona-se como o terceiro maior construtor mundial de duas rodas.

Adaptar em vez de impor

Um dos aspetos que mais chamou a atenção durante a apresentação aos media foi a filosofia da marca. A TVS considera que uma das suas principais vantagens competitivas é a capacidade de adaptar os seus produtos às necessidades do mercado, em vez de simplesmente tentar vender o mesmo produto em todos os países. »





» Galeria de fotos aqui



É uma estratégia particularmente importante num setor onde as necessidades de um motociclista europeu podem ser muito diferentes das de um utilizador asiático. O objetivo declarado da marca é oferecer soluções de mobilidade emocionantes, responsáveis, sustentáveis e seguras.

Um modelo diferente para cada gosto

A gama apresentada em Portugal é relativamente compacta, mas cobre segmentos bastante distintos. Na entrada da gama encontramos duas scooters de 125 cc: a NATORQ 125 e a Jupiter, claramente orientadas para a mobilidade urbana, e de que falaremos noutro artigo.

Subindo de cilindrada surge a Ronin 250, uma scrambler de baixa cilindrada com uma personalidade muito própria. Para quem procura uma condução mais desportiva, a TVS apresenta a RTR 310, uma streetfighter bastante interessante, e a RR 310, uma supersport desenvolvida com forte inspiração no departamento de competição da marca. Com estas tive oportunidade de ter um breve contacto.

E, para quem prefere aventura e pequenas incursões na terra, irá também chegar ao nosso

mercado, num futuro próximo, a RTX 300, a proposta Adventure da TVS.

É precisamente esta diversidade que poderá permitir à marca construir uma presença sólida no mercado português, em vez de depender de apenas um ou dois modelos.

Competição como laboratório

A ligação à competição é também um elemento importante na estratégia da TVS. Tal como já vimos noutras marcas que cresceram rapidamente nos últimos anos, a pista funciona como um verdadeiro laboratório de desenvolvimento tecnológico e de imagem. A experiência adquirida nas competições é posteriormente transferida para os produtos destinados ao público. É uma abordagem que temos acompanhado nos nossos testes e que será particularmente interessante observar na gama da TVS.

O verdadeiro teste começa agora

Uma apresentação estática permite conhecer uma marca, mas não permite perceber verdadeiramente se uma moto é boa. Para isso precisamos de fazer aquilo que mais gostamos: andar de moto.

Por isso, apesar do breve contacto, será nos



Montana XR1 125 evo

A mesma de sempre, mas melhor que nunca.



Tua por 3.699€*

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

Cores ● Vermelho ● Azul ● Branco ○ Preto



VER VÍDEO XR1 125 EVO

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA



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

próximos tempos que iremos apresentar os nossos testes dinâmicos e revelar as nossas impressões sobre alguns dos modelos da gama da TVS.

Será então que poderemos perceber se a experiência industrial de mais de um século, a dimensão internacional e as parcerias com grandes fabricantes se traduzem efetivamente em produtos capazes de convencer o motociclista português.

O veredito

A chegada da TVS representa mais concorrência, o que significa mais escolha, maior pressão sobre os preços e, sobretudo, fabricantes obrigados a oferecer cada vez mais qualidade e equipamento a preço razoável, para conquistar o cliente.

A TVS chega com uma história centenária, uma dimensão industrial impressionante, presença internacional e uma gama suficientemente diversificada para atacar vários segmentos. Agora falta transformar números em experiências e tecnologia em emoções. Pode, nas próximas linhas, ficar a conhecer melhor os modelos que pude experimentar:

TVS RR 310

Motor monocilíndrico a 4 tempos com arrefecimento a líquido e 312,12 cc, alimentado por acelerador eletrónico Ride-by-Wire com 4 modos de condução. Potência máxima de 38 CV às 10 000 rpm e binário máximo de 29 Nm às 7 900 rpm, através de caixa manual de 6 velocidades e transmissão final por corrente.

Ao nível das ajudas eletrónicas, inclui ABS de canal duplo (com modo Supermoto que permite desativar o ABS traseiro), controlo de tração e travões de disco de 300 mm à frente e 240 mm atrás, assinados pela ByBre. A embraiagem deslizante Race Tuned vem acompanhada por um quickshifter Up & Down.

O quadro é multitubular e a suspensão KYB inclui forquilha invertida na frente e monoamortecedor monotubo de pistão flutuante atrás.

O interface do utilizador assenta num ecrã TFT de 5 polegadas de alta resolução, que apresenta velocidade, mudança engatada, conta-rotações, autonomia, pressão dos pneus, manutenção e navegação, através do sistema SmartXonnect™, que liga ao smartphone.





TVS RTR 310

Motor monocilíndrico de 4 tempos, arrefecido a líquido, com 312,12 cc. Potência máxima de 35,6 CV às 6 700 rpm e binário máximo de 28,7 Nm às 6 650 rpm, com caixa manual de 6 velocidades e transmissão por corrente. A altura do assento é indicada como 800 mm, com distância entre eixos de 1358 mm; peso e capacidade do depósito não constam da página.

O conjunto de ajudas eletrónicas é extenso: ABS de dois canais (incluindo ABS em curva), controlo de tração RT-SC, sistema de aviso de travagem de emergência, assistente de arranque em subida e os controlos CTC, SDC, RLC e WC. Tem ainda cruise control integrado. A versão Ultimate acrescenta controlo dinâmico de estabilidade de competição, suspensões totalmente ajustáveis, TPMS e Keyless System. A suspensão KYB inclui forquilha invertida com jarras de 41 mm e monoamortecedor ajustável em 7 posições.

O interface do utilizador é um ecrã TFT horizontal de 5 polegadas, que mostra velocidade, mudança, autonomia, pressão dos pneus, chamadas, música, navegação passo a passo e modos de condução, com personalização de temas gráficos e sincronização de notificações do smartphone.

TVS RONIN 250

Motor monocilíndrico de 4 tempos, 4 válvulas, arrefecido a óleo, com 225,9 cc e um diâmetro/curso de 66 x 66 mm. A potência máxima é de 20,4 CV às 7 750 rpm e binário máximo de 19,93 Nm às 3 750 rpm, com caixa manual de 5 velocidades e transmissão por corrente. A capacidade do depósito é de 14 litros, permitindo uma autonomia teórica de 601 km.

Ao nível da travagem, combina um disco dianteiro de 240 mm com um travão de tambor traseiro de 130 mm, com a tecnologia Syncro SBT a distribuir a força de travagem entre as duas rodas. Tem também embraiagem deslizante Race Tuned. A suspensão inclui forquilha invertida com jarras de 41 mm na frente e monoamortecedor de gás com pré-carga regulável na traseira. A iluminação é Full LED com assinatura "T-Face".

O interface consiste numa consola digital de instalação assimétrica, deslocada para a esquerda, com um ecrã LCD, que mostra velocidade, mudança engrenada e autonomia. Através do sistema SmartXonnect™, oferece conectividade Bluetooth para notificações, mensagens e chamadas. //





Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

Perceções

O mundo das manchetes continua ocupado por um alarmismo constante. A sinistralidade rodoviária converteu-se num tema de impacto fácil nos média, especialmente quando envolve motociclos. Cada acidente é uma tragédia humana, profunda e irreparável para quem a vive na pele. No entanto, convém olhar para a frieza dos números antes de embarcarmos no ruído mediático. Há mais acidentes fatais com motos este ano? A avaliar pelo tom das notícias, dir-se-ia que explodiu uma guerra aberta contra as duas rodas. Mas a resposta é não. Os dados mais recentes da ANSR mostram que os números estão em linha com o ano passado. Sendo a perda de vidas sempre trágica, resta perguntar: por que motivo tudo parece agora mais negro e urgente? Quero acreditar que a intenção por trás deste foco seja nobre, a redução efetiva dos acidentes. Mas será mesmo?

Este ano, passei a fazer parte dessa estatística. Fui vítima de um acidente grave que me deixou mazelas na coluna e um traumatismo craniano, felizmente, lesões recuperáveis. Conheço por experiência própria o que a narrativa pública teima em ignorar. Na comunicação social, é habitual pintar o motociclista com as cores da irresponsabilidade, quase como vândalos que, por puro capricho, decidem projetar voluntariamente os seus corpos contra toneladas de metal.

Só que os factos teimam em desmentir as perceções generalistas. Quando analisamos a realidade sem preconceitos, percebemos que o perigo não reside num instinto suicida coletivo. Reside, sim, na geografia / Perfil cego das nossas estradas e nos comportamentos de outros utilizadores da rodovia. O risco real esconde-se nas avenidas urbanas, nos cruzamentos esquecidos, nas rotundas traiçoeiras e nas estradas nacionais.

O meu caso serve de espelho a esta realidade. O embate aconteceu na Estrada Nacional 4, em pleno Alentejo. Como dita a regra silenciosa destes sinistros, ocorreu num entroncamento, ou, sendo mais precisa, num acesso

a uma propriedade privada, mais um entre tantos outros. Quem projeta estas infraestruturas já parou para avaliar as condições em que muitos veículos entram ou saem das vias principais? Alguém mediu o risco real de permitir acessos sem visibilidade, onde um veículo surge de repente, transformando uma viagem tranquila numa colisão inevitável? Onde há cruzamentos, há quase sempre um automóvel a cortar a prioridade a uma moto. Onde há rotundas, há manchas de óleo, desrespeito pelas faixas de rodagem e um rol de armadilhas diárias: buracos, lombas, juntas de dilatação e depressões no asfalto.

Quem escreve as notícias deveria fazer uma rápida consulta aos dados e colocar as perguntas certas. Quando ocorre uma colisão entre um automóvel e um motociclo, as estatísticas indicam que a culpa é maioritariamente do condutor do automóvel. A própria ANSR aponta que a fraca visibilidade do motociclista está presente em 70% destes acidentes. A maioria dos sinistros acontece em intersecções e acessos, precisamente porque os automobilistas mudam de direção ou entram na via principal sem ver a aproximação da moto, desrespeitando a cedência de passagem. O tamanho reduzido do veículo de duas rodas faz com que seja facilmente ocultado pelos pilares dos carros ou pelos ângulos mortos dos espelhos. A culpa, afinal, raras vezes é de quem cai.

Após o acidente, decidi não me remeter ao silêncio. Questionei formalmente as entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias e as autoridades fiscalizadoras sobre as falhas óbvias e os riscos estruturais daquele troço na EN4. Como seria de esperar, o silêncio institucional dura há dois meses.

A dita "guerra à sinistralidade" está na moda e vende bem. O Ministério da Administração Interna mostra-se pronto a punir, e bem, quem adota comportamentos perigosos na estrada. Mas quem pune a negligência gritante na manutenção das infraestruturas? Quase recuperada e prestes a regressar ao asfalto, continuo à espera de uma resposta que talvez nunca chegue. //

SV-7 EX



**A CADA BATIDA,
INTENSIFICA-SE
A EXPERIÊNCIA.**

5
ANOS
GARANTIA
SUZUKI

日本製

MADE IN JAPAN

Descobre aqui tudo!



SUZUKI
By Your Side



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt

VERDADEIRA baby GS



BMW F 450 GS

A nova coqueluche da BMW corre o risco de se tornar uma das motos mais populares do nosso mercado de trail/aventura na categoria de baixa/média cilindrada e atrevo-me a afirmar que está condenada ao sucesso, pois esta moto tem muitos atributos e vai rapidamente fazer esquecer a sua antecessora, a BMW G 310 GS, tal o avanço que representa!

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

Basta olhar para esta moto para se perceber que é uma verdadeira BMW! A qualidade de construção, a atenção ao detalhe, o cuidado nos acabamentos e na escolha de materiais, a harmonia das cores, em particular nesta edição especial Trophy em azul "racing" metalizado, com destaques em vermelho e branco, tudo nela faz sentido.

Como vamos perceber mais à frente, não se trata de uma pura moto de enduro, nem foi esse o objetivo da marca bávara. Em caso de dúvida, basta ver que não vem equipada com as rodas de medida standard para o off-road. Assim, em vez de rodas de 21 e 18 polegadas, o temos rodas de 19 e 17 polegadas, mas não lhe faltam qualidades no off-road, mais ainda se tiver montados uns pneus com um cardado mais agressivo que estes Maxxis Maxxplore que traz de série. São uma solução de compromisso para circular na estrada e fora dela, na mais pura tradição GS (Gelände und Strasse), ou seja, off-road e asfalto.

NO TOPO DA HIERARQUIA DO SEU SEGMENTO

Não há como negar o óbvio: as motos de estilo e perfil mais aventureiro com uma cilindrada mais contida, nomeadamente até 500 cc, estão na moda e não vão deixar de o estar tão depressa! Depois de vários anos quase esquecidas gozam agora de uma popularidade extrema e o facto de surgirem várias bicilíndricas, como esta BMW, reforça que são uma aposta ganha e muito equilibrada.

Com um pequeno esforço mental vamos encontrar quase uma dezena de modelos de perfil similar, atualmente à venda, como por exemplo a popular CFMoto 450 MT, a evocativa Kawasaki KLE 500 ou a recém-chegada Moto Morini Allthrike 450, mas existem outras concorrentes, isto sem sequer pensar na oferta de modelos de apenas um cilindro, caso da Royal Enfield Himalayan 450 ou da KTM 390 Adventure.

A dotação de equipamento de série desta pequena BMW é francamente generosa e inclui, por exemplo, punhos aquecidos, iluminação full LED e um excelente ecrã TFT, sendo que, como habitual, o catálogo de acessórios é quase infinito! As >>



» Galeria de fotos aqui





"A ILUMINAÇÃO FULL LED, ALÉM DO BONITO EFEITO ESTÉTICO (PARECE QUE RESULTA MELHOR QUE NA IRMÃ MAIS VELHA)"

possibilidades são tantas que facilmente temos uma moto diferente de todas as outras!

O preço de venda, que começa nos 7.200€, mais despesas, na versão base, não se pode considerar uma pechincha, mas se avaliarmos friamente também não se pode considerar exagerado, além de que no mercado de usados terá mais valor que a sua concorrência. Mesmo esta versão Trophy, que representa um custo acrescido de 796€, marcará vários pontos a seu favor e pode bem justificar o custo adicional.

Além da decoração verdadeiramente inspirada, vem com umas bonitas jantes negras, com raios cruzados, quadro pintado de branco, robustas proteções de punhos, de cárter e laterais do motor, poisa-pés específicos, modo de condução Enduro Pro, assistente de mudança de velocidades Pro. Está equipada até uma embraiagem centrífuga a que a marca chama ERC (Easy Ride Clutch) e que é uma verdadeira pedrada no charco.

COMPORTAMENTO NO OFF-ROAD

Tal como já referimos antes, esta baby GS não é uma pura moto de enduro, mas não se nega a uma utilização mais aventureira, sendo ajudada por umas suspensões reguláveis com um curso de 180 mm e uma altura do assento de 845 mm.

No off-road, mesmo que não seja muito radical, o peso é um dos nossos maiores inimigos e a BMW sabe disso, pois encontrou forma de mitigar o problema. Mesmo com uma boa dotação de equipamento, nomeadamente de proteção, um peso em ordem de marcha de 178 kg é um resultado muito positivo e deve-se a várias estratégias, caso das tampas do motor em magnésio. Quando é para reduzir peso, todos os gramas contam!

A condução em pé faz-se com facilidade pois os poisa-pés têm um excelente serrilhado para fixar as botas e os joelhos apoiam-se bem no depósito. O guiador é largo o suficiente e tem boa pega, mas para alguém mais alto podem ser necessários uns #raisers" de guiador, sendo que para os meus 1,74 metros de altura e perna curta está perfeito assim!

O travão dianteiro, composto por um único disco Brembo de 310 mm e pinça de quatro pistões, tem uma mordida muito forte, perfeita para o asfalto, mas a exigir alguma atenção fora de estrada. Já na traseira, um disco de 240 mm cumpre perfeitamente a sua função.

Em termos de tecnologia está lá tudo e de forma simples, como se espera de uma moto deste perfil: escolher o modo de condução Enduro Pro (permite desligar o controlo de tração e o ABS na roda traseira) e vamos curtir fora de estrada, apenas





420 CC
48 CV
7200 €

» Mais dados técnicos aqui



"O SEU BICILÍNDRICO PARALELO DE 420 CC DEBITA 48 CV ÀS 8.750 RPM E UM BINÁRIO DE 43 NM ÀS 6.750 RPM, ESTANDO NO LIMITE DA CATEGORIA A2"

limitados por estes pneus mistos. Em caso de paragem da moto, ao arrancarmos fica em memória a configuração anterior, não sendo necessário voltar a repetir a programação.

COMPORTAMENTO NO ASFALTO

Ainda que a sessão fotográfica tenha sido quase toda feita em ambiente off-road pude rodar vários dias com a 450 GS no asfalto que é onde ela brilha ainda mais! Numa utilização citadina, em vias rápidas ou numa qualquer autoestrada esta moto torna-se verdadeiramente surpreendente e até parece ter mais energia do que a sua cilindrada indica!

O seu bicilíndrico paralelo de 420 cc debita 48 cv às 8.750 rpm e um binário de 43 Nm às 6.750 rpm, estando no limite da Categoria A2, mas o que se destaca mesmo é a alegria do motor! A forma limpa e rápida como sobe de rotação, a maneira como a caixa permite explorar o motor ou a quase ausência de vibrações, tirando ali por volta das 6.000 rpm, mas nem essas chegam a ser incomodativas. Aposto que, em breve, vamos ver este motor noutros modelos BMW, talvez numa naked e mesmo numa desportiva e

não vos vai desiludir.

A moto curva sobre carris, é bastante confortável para condutor e passageiro, o quadro é neutro, a proteção aerodinâmica é razoável, as suspensões são eficazes e o sistema de travagem é do melhor que existe no segmento, com destaque para a dianteira que oferece uma mordida incisiva e forte, que se agradece no asfalto. Fica mais que provado que não há necessidade de um segundo disco à frente, reduzindo peso e custos.

O ecrã TFT de 6,5 polegadas é um velho nosso conhecido e não merece reparos, havendo até um modo de visualização mais desportivo. A iluminação full LED, além do bonito efeito estético (parece que resulta melhor que na irmã mais velha) ilumina muito bem e transmite muito carácter. Os comandos, que bem podiam ser retroiluminados, são os habituais na marca, com boa qualidade de construção, um toque muito agradável e estão bem localizados.

Em suma, numa utilização mais asfáltica esta BMW é uma grata surpresa e vai fazer as delícias de quem tiver uma. Prevejo até que venha a haver listas de







espera para a entrega, tal como sucede na Índia, onde é produzida pela TVS Motor e os exemplares produzidos não chegam para as encomendas.

A EMBRAIAGEM ERC: EVOLUÇÃO OU REVOLUÇÃO?

Para o fim deixo um ponto verdadeiramente inovador desta BMW, mas que poderá não ser consensual. No mundo das duas rodas sistemas de embraiagem centrífuga já são conhecidos e este tem nítidas semelhanças com a E-Clutch que conhecemos da Honda, mas ainda não tinha chegado ao mercado em motos de uma cilindrada tão baixa. Certamente que outras marcas vão fazer o mesmo, mas a sua utilização não é consensual.

Em termos práticos, o sistema de “Embraiagem Fácil” da BMW até tem algumas semelhanças com as scooters. Porém, aqui temos que ser nós a colocar e a retirar as mudanças, mas até nos podemos esquecer que a manete existe! Basta antes de arrancar colocar em posição neutral e o motor acorda para a vida sem ser necessário nunca mais usar a embraiagem, se assim o desejarmos.

No uso asfáltico este sistema é uma delícia, deixando-nos sempre escolher se queremos usar ou não a embraiagem, mas não faz o trabalho por

"O **ECRÃ TFT** DE 6,5 POLEGADAS É UM VELHO NOSSO CONHECIDO E NÃO MERECE REPAROS, HAVENDO ATÉ UM MODO DE VISUALIZAÇÃO MAIS DESPORTIVO."

nós, ao contrário de uma caixa automática e não é à prova da nossa burrice. Por exemplo, se chegar a um semáforo em terceira, parar, e nada fizer, quando for para arrancar a moto não reduz para segunda ou primeira. Dá no painel a indicação para eu reduzir, mas se não o fizer vai tentar arrancar nessa mudança, obrigando a um esforço adicional dos discos da embraiagem.

No uso off-road o uso do sistema ERC é interessante porque a moto nunca vai abaixo e posso usá-la quando quiser, mas deixou algumas reservas. Por um lado, por exemplo para arrancar, só próximo das 3.000 rpm é que se sente a embraiagem a cumprir a sua função, mas o mais estranho não é isso: cada vez que parar, desligando ou não o motor, a moto desembraia sempre a mudança e isso pode ser problemático em especial no off-road já que não existe um sistema mecânico ou eletrónico que funcione com uma ligeira pressão no travão de trás e evite que a moto se mova sozinha. É, sem dúvida, algo a rever.

NOTAS FINAIS

Assumo que, neste caso, fui apanhado de surpresa por esta BMW! Superou as minhas expectativas em quase todos os requisitos, nomeadamente ao nível mecânico, incluindo a velocidade de ponta! A marca

declara uma velocidade máxima de 165 km/h e numa qualquer autoestrada alemã atinge esse valor com inusitada facilidade, embora a sua velocidade de cruzeiro seja sensivelmente no limite legal, numa altura em que o motor não vai em esforço e está mitigado o risco de os pontos da nossa carta de condução voarem!

Uma moto leve, muito fácil de conduzir, com um som de motor e escape que não desilude (imagino que ainda melhor com o Akrapovic da lista de acessórios), excelente qualidade de construção, bons níveis de conforto e uma dotação de equipamento muito aceitável também fazem parte dos seus predicados.

Neste momento e até outubro a marca tem a decorrer os seus BMW Summer Days e esta 450 vai ser garantidamente a moto que muita gente vai querer experimentar e não vão ser apenas motociclistas recém-encartados ou com pouca experiência. Afinal de contas, apesar da baixa cilindrada, esta moto vai cativar diversos tipos de amantes das duas rodas, tendo uma forte componente emocional, sem descurar o lado racional em que até os consumos que, com alguns exageros à mistura, rondam os 4 litros por cada 100 km.

Em suma, parabéns BMW! Acertaram em cheio no alvo! Habemus moto! //



EQUIPAMENTO

Capacete Progrid
Óculos Progrid
Luvas Progrid
Camisola e calças Answer Racing
Botas Gaerne SG12



Pequena SÓ NO NOME

KOVE 350 RR

A Kove apresentou uma pequena desportiva que nos faz voltar a sorrir dentro do capacete.

Texto: Miguel Rico **Fotos:** Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





*"BASTA OLHAR PARA A **KOVE 350 RR**
PARA PERCEBER QUE A COMPETIÇÃO
FAZ PARTE DO SEU ADN."*

Há motos que impressionam pela potência, outras pelo estatuto da marca. E depois existem aquelas que simplesmente nos deixam divertir. A KOVE 350 RR pertence claramente a este último grupo.

Durante dois dias de testes em Barcelona tive oportunidade de experimentar vários modelos da marca de Chongqing, mas foi precisamente esta pequena desportiva que acabou por me conquistar. No final de cada sessão havia um denominador comum: tirava o capacete com um enorme sorriso na cara.

E isso, para quem gosta verdadeiramente de motos, vale muito mais do que qualquer ficha técnica.

ADN DE COMPETIÇÃO

Basta olhar para a KOVE 350 RR para perceber que

a competição faz parte do seu ADN.

A apresentação internacional contou com a presença de Beñat Fernandez, piloto oficial da KOVE e campeão do mundo de SuperSport integrado no calendário de Moto GP, uma demonstração clara da importância que a marca atribui ao desporto motorizado. Mais importante ainda é perceber que esse investimento não fica apenas nas pistas. A tecnologia e a experiência acumuladas chegam efetivamente aos modelos de produção.

É precisamente essa ligação entre competição e estrada que se sente logo nos primeiros metros.

LEVEZA É A PALAVRA CHAVE

A primeira sensação ao subir para a moto e começar a desfrutar é de enorme facilidade. Com apenas 149 kg a vazio e 164 kg em ordem de marcha, a 350 RR parece quase uma bicicleta quando comparada com muitas das desportivas atuais. Tudo acontece com naturalidade: mudar de direção, corrigir»



344 CC
47 CV
4997 €

» Mais dados técnicos aqui



*"O MOTOR BICILÍNDRICO DEBITA 47 CV,
O LIMITE MÁXIMO PERMITIDO PARA A CARTA A2,
E ENTREGA 32 NM ÀS 9.000 RPM"*

uma trajetória ou simplesmente posicionar a moto na curva exige muito pouco esforço.

A altura do assento, de 790 mm, torna-a igualmente acessível a um grande número de motociclistas, enquanto a posição de condução consegue encontrar um equilíbrio interessante entre desportividade e conforto. Senti-me imediatamente à vontade.

UM PEQUENO MOTOR... COM MUITA VONTADE

O motor bicilíndrico debita 47 cv, o limite máximo permitido para a carta A2, e entrega 32 Nm às 9.000 rpm. Mas o que realmente impressiona é a forma como sobe de rotação.

As 12.000 rpm chegam rapidamente e convidam constantemente a explorar a zona mais alta do conta-rotações, proporcionando uma experiência muito divertida sem nunca intimidar o condutor.

A entrega de potência é progressiva, previsível e suficientemente suave para inspirar confiança mesmo aos motociclistas menos experientes.

Os dois modos de condução, Sport e Eco, permitem adaptar facilmente a resposta do acelerador às diferentes utilizações.

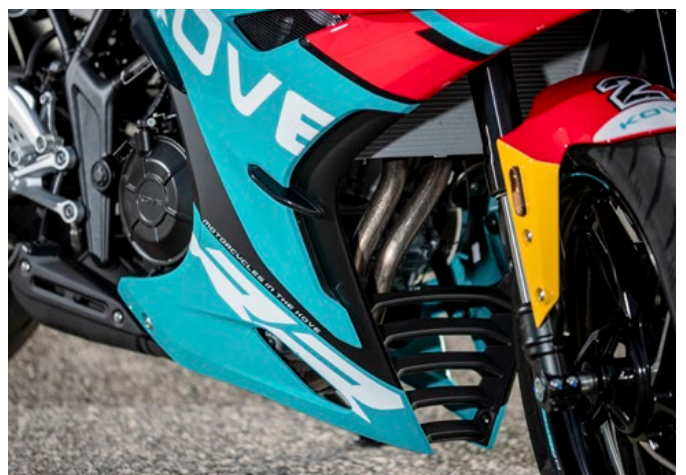
FEITA PARA APRENDER E ... DIVERTIR

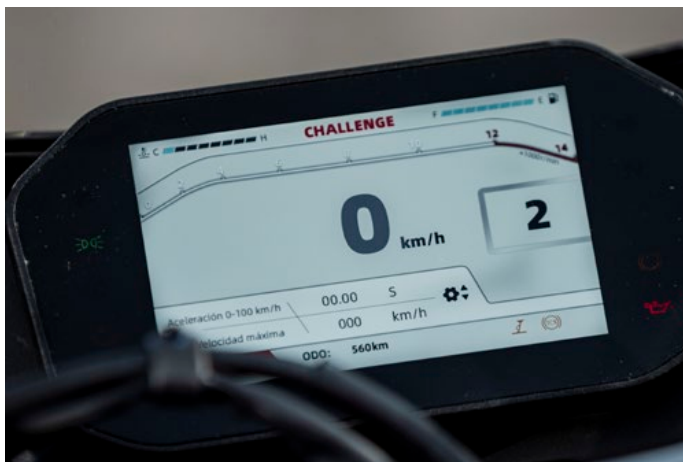
Grande parte do teste decorreu em circuito fechado (Castellolí, Barcelona), o ambiente ideal para perceber a verdadeira personalidade desta pequena desportiva. A travagem revelou-se um dos pontos fortes.

Na frente encontramos um disco de 320 mm com pinça Taisko de dois pistões, enquanto atrás trabalha um disco de 220 mm.

O conjunto transmite uma excelente sensação de







controlo e oferece aquela confiança adicional que todos procuramos quando começamos a travar mais tarde para uma curva.

O ABS dispõe de três níveis de intervenção, podendo igualmente ser desligado, tal como o controlo de tração.

Outro detalhe pouco habitual nesta faixa de preço e de cilindrada é a presença de Launch Control, pensado para otimizar os arranques entre semáforos, além da embreagem assistida, que torna a utilização ainda mais agradável.

TECNOLOGIA ACIMA DA MÉDIA

A KOVE não quis poupar no equipamento. O ecrã TFT de 7 polegadas oferece dois modos de visualização, Racing e Clássico, incluindo também conectividade Bluetooth para smartphone.

O conjunto eletrónico é surpreendentemente completo para uma moto que custa 4.997 euros (valor ao qual acrescem transporte, matrícula e ISV).

Também merece destaque o braço oscilante em alumínio, uma solução normalmente reservada a modelos mais caros, bem como os pneus CST Ride Migma S1, montados em jantes de 17 polegadas, com medidas 110/70 à frente e 150/60 atrás. »

"O **ECRÃ TFT** DE 7 POLEGADAS OFERECE DOIS MODOS DE VISUALIZAÇÃO, RACING E CLÁSSICO, INCLUINDO TAMBÉM CONECTIVIDADE BLUETOOTH PARA SMARTPHONE."

UMA ESTRATÉGIA INTELIGENTE

A KOVE tem apenas sete anos de existência, mas percebe-se claramente qual é a estratégia da marca.

Ao investir fortemente na competição e ao transferir essa experiência para motos acessíveis, procura conquistar uma nova geração de motociclistas desde o início da sua vida sobre duas rodas.

Quem compra uma primeira desportiva divertida, bem equipada e fiável tende a criar uma ligação emocional à marca. E essa fidelização pode ser decisiva no futuro.

A existência de uma rede de concessionários e assistência já bastante alargada, aliada a cinco anos de garantia, reforça ainda mais a confiança no produto.

UM MOMENTO QUE NÃO IREI ESQUECER

Há dias que ficam gravados para sempre na memória de qualquer motociclista, e este foi um deles. Não é todos os dias que temos oportunidade de rodar num circuito. Muito menos de partilhar a pista com um campeão do mundo.

O momento em que Beñat Fernandez me ultrapassou pelo exterior de uma curva foi daqueles instantes que ficam para sempre guardados. Em poucos segundos percebemos verdadeiramente o que distingue um piloto de classe mundial de todos

os restantes. Foi um privilégio assistir de tão perto à diferença que faz o talento.

VEREDITO

A KOVE 350 RR não pretende competir com as superdesportivas de elevada cilindrada. Nem tal faria sentido.

O seu objetivo é outro: oferecer uma moto acessível, extremamente divertida, leve, fácil de conduzir e suficientemente bem equipada para permitir a qualquer jovem motociclista começar a explorar o mundo da condução desportiva com total confiança.

E consegue fazê-lo de forma brilhante. Depois de dois dias a testar vários modelos da marca, esta foi, sem margem para dúvidas, aquela com que mais me diverti. Nem sempre a moto mais potente é aquela que proporciona mais emoções.

Às vezes basta uma ciclística muito bem afinada, um motor que gosta de subir de rotação e um conjunto que transmite confiança para nos lembrar porque gostamos tanto de andar de moto. E a KOVE 350RR fez exatamente isso.

E o melhor indicador que posso dar é muito simples: mesmo habituado a motos bastante mais substanciais, nesta, sempre que tirava o capacete eu estava a sorrir! //



ELEGÂNCIA Versátil



NORTON ATLAS APEX 585

A TVS, o terceiro maior fabricante indiano de motocicletas, escolheu para dar continuidade ao ressurgimento da histórica marca britânica Norton, adquirida em processo de insolvência em abril de 2020, com um elegante modelo ajustado às expectativas de uma utilização polivalente.

Texto: Alan Cathcart **Fotos:** Marca

A renascida Norton lançou o modelo topo de gama, a Manx R, dotada de um motor V4 de 1200 cc com um design fluido e vocação para o uso quotidiano, que oferece uma visão bem distinta dentro da categoria das ultrabikes. Mas com preços a partir de 20 mil libras, não será um modelo de grande volume de vendas.

Por isso, chega agora a vez de apresentar a sua outra nova plataforma, apresentada na EICMA 2025, em novembro passado, dirigida a um público bem mais alargado: a Atlas, dotada de um bicilíndrico em linha, com 585 cc e um preço inferior a metade daquele valor.

Já em produção na gigantesca fábrica da TVS em Hosur, nos arredores de Bangalore, a mesma unidade fabril onde é produzida a BMW F450 GS, um modelo da marca aleã cujo desenvolvimento coube em larga medida à TVS e cuja produção integral também está a seu cargo, com um motor bicilíndrico em linha DOHC, de oito válvulas, mecanicamente semelhante ao da nova plataforma Norton, mas de cilindrada ligeiramente inferior, .

A Atlas é um modelo de vocação generalista e representa a entrada da empresa indiana no ultracompetitivo segmento das ADV de média cilindrada, entre os 400 e os 800 cc. Trata-se atualmente do maior segmento de mercado a nível mundial acima dos 250 cc, disputado, segundo a minha última contagem, por 14 fabricantes diferentes, da Honda e da Yamaha à Aprilia e à Moto Morini, passando por vários construtores chineses como a CFMoto.

E com a rival indiana da TVS, a Royal Enfield, prestes a entrar na disputa com a versão bicilíndrica da icónica Himalayan, agora em 750 cc, é expectável que a Atlas seja um elemento-chave no lançamento da marca Norton no mercado doméstico da TVS.

No Reino Unido, o modelo já apresenta um preço muito competitivo face à concorrência, custando 8250 libras (9635 Euros) na versão de base (nдр: ainda não há preço definido para Portugal prevendo-se a sua chegada ao nosso país em finais de Setembro), disponível em cinco cores, com garantia de três anos sem limite de quilometragem e intervalos de manutenção de 10.000 quilómetros.

Este valor fica abaixo de rivais como a Yamaha Tracer, a Honda Transalp e a Triumph Tiger Sport 660, »



» Galeria de fotos aqui





"ESTE **MOTOR COMPACTO** E INOVADOR ESTÁ INSTALADO COMO ELEMENTO ESTRUTURAL (AUTOPORTANTE) NUM QUADRO TUBULAR DE AÇO"

todas com motores de maior cilindrada, mas com um nível de desempenho equiparável ao da versão mais equipada desta Norton, que ainda assim vem de série com um conjunto de eletrónica e ajudas ao condutor superior ao desses modelos.

"Queríamos que a Atlas fosse uma verdadeira todo-o-terreno... no sentido de ser polivalente, uma moto com desempenho de topo de gama em estrada, mas também com grande usabilidade no dia a dia: um pacote versátil, capaz de ser conduzido depressa em estradas sinuosas, mas também de transportar bagagem, um passageiro, e de ser usado nas deslocações diárias", afirma Brian Gillen, diretor de tecnologia (CTO) da Norton.

"Mas, para tornar a Atlas também capaz em piso irregular, analisámos com muita atenção a ergonomia do condutor, a esbelteza da moto, a facilidade de movimento quando se está de pé sobre os pausa-pés, entre outros aspetos. A posição dos pausa-pés, a relação entre estes, o assento e o guiador, e os pontos de contacto dos joelhos, onde se consegue apertar quando se está de pé, tudo isto teve de ser definido, e depois, claro, transposto para a GT. Ao mesmo tempo, quisemos equipá-la com todas as ajudas eletrónicas, sistemas de segurança e funcionalidades que hoje se esperam de uma Adventure."

GT? A Atlas estará então disponível em duas versões

assentes numa plataforma comum: a GT, uma sport tourer mais vocacionada para a estrada, que chegará ainda este ano, equipada com jantes de 17 polegadas à frente e atrás, calçadas com pneus totalmente de estrada, suspensões de curso mais curto, distância entre eixos reduzida, entre outras diferenças.

A Atlas já disponível nos concessionários ingleses da Norton (NDR: e brevemente a chegar a Portugal) é o modelo ADV, com roda dianteira de 19 polegadas, pneus adequados e 180 mm de curso de suspensão em ambos os eixos.

A atual dupla de modelos Atlas é propulsionada por um motor concebido de raiz, com cotas de cilindrada de 78 x 61,2 mm, um binómio diâmetro/curso bem distinto do motor da Manx R (82 x 56,8 mm), com as dimensões de curso mais longo orientadas para um maior binário e uma flexibilidade global superior.

Funcionando com uma taxa de compressão elevada de 12,2:1 para os padrões de uma ADV, dispõe de um sensor de detonação, para contrariar os efeitos de combustíveis de má qualidade em locais mais remotos, e entrega uma potência anunciada de 69 cv / 51,5 kW às 9300 rpm, com um binário máximo de 57,5 Nm às 7300 rpm. Uma embraiagem deslizante em banho de óleo e um quickshifter bidirecional de série combinam-se com uma caixa de seis velocidades de tipo cassette, ao estilo das utilizadas em competição. »

585 CC
69 CV
PREÇO SOB
CONSULTA

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O PARA-BRISAS, DE ASPETO RELATIVAMENTE DISCRETO, OFERECEU UMA PROTEÇÃO SURPREENDENTEMENTE BOA"

Tal como na maioria das suas rivais ADV de média cilindrada, o motor da Norton Atlas tem uma cambota a 270°, pensada para conferir carácter ao motor e, ao mesmo tempo, melhorar a tração. É como ter o melhor dos dois mundos: a dinâmica e a sonoridade características de um V2, aliadas ao acondicionamento mais compacto e aos custos de produção mais reduzidos de um bicilíndrico em linha.

Mas, de forma pouco habitual, cada uma das culatras DOHC de quatro válvulas tem a árvore de cames de escape acionada por corrente a partir da cambota, sendo depois a árvore de cames de admissão acionada por uma engrenagem cilíndrica, o que permite um acondicionamento mais compacto; além disso, existe uma inclinação bastante acentuada nas condutas de admissão, o que otimiza a eficiência de arrefecimento e o fluxo de ar de admissão.

Esta não é a única inovação de destaque neste

motor totalmente novo, que apresenta ainda cilindros com revestimento de plasma, uma característica normalmente reservada a motociclos desportivos de gama alta. Esta solução permite paredes muito mais finas nos cilindros, o que reduz o peso e diminui igualmente o atrito entre o pistão e a camisa do cilindro.

Tal traduz-se simultaneamente numa melhoria de desempenho e de durabilidade, um aspeto essencial em modelos ADV vocacionados para percorrer grandes quilometragens. Outra inovação relacionada é o cárter húmido do motor da Atlas, com duas bombas de óleo, um sistema que reduz as perdas de potência associadas ao arrasto e ao atrito de bombagem do óleo, através de uma bomba que cria vácuo no interior do cárter.

Este motor compacto e inovador está instalado como elemento estrutural (autoportante) num



quadro tubular de aço, acompanhado de um braço oscilante em alumínio fundido, com particular ênfase, refere Gillen, na centralização da massa mecânica do motociclo, em prol de uma direção mais leve e previsível.

A suspensão é da KYB, com uma forquilha de 43 mm totalmente ajustável em 20 posições, montada com um ângulo de avanço de 25,7° e 101,7 mm de trail, e um monoamortecedor traseiro ajustável em rebound e pré-carga, ambos com 180 mm de curso.

Os travões são da ByBre, subsidiária indiana da Brembo, com discos duplos de 310 mm à frente, mordidos por maxilas radiais de quatro pistões, e um disco traseiro de 270 mm com maxila de duplo pistão, um conjunto que trava uma moto com 188 kg em ordem de marcha meio-seca (com óleo e água, mas sem combustível no depósito de 15,4 litros).

Os pneus de dupla utilização foram concebidos

especificamente para a Atlas pela Eurogrip, empresa de pneus totalmente detida pela TVS e antiga parceira indiana da Michelin. Não surpreende, por isso, que o desenho do piso Explo R Plus recorde a gama Karoo Street da fabricante francesa. O pneu dianteiro 110/80-19 e o traseiro 150/70-17 estão montados em jantes de alumínio fundido, de aspeto leve mas que se revelaram, felizmente, mais resistentes do que aparentam quando testadas sobre rochas vulcânicas irregulares, trilhos de terra de lava e um verdadeiro mar de pedras e seixos.

Tudo isto experimentei a bordo da Atlas na apresentação à imprensa, na Islândia, que, um mês passado o solstício de verão, ofereceu não só o sol da meia-noite, mas também uma vasta gama de condições de piso, associada a alguma exploração em piso irregular pela paisagem lunar do país, inicialmente tornada verdadeiramente exigente por



chuva torrencial e ventos uivantes.

Isto obrigou-me a inclinar a moto cerca de 30°, apenas para seguir em linha reta, acompanhando o oleoduto que transporta água quente desde o vulcão ativo rumo a Reykjavik, a capital mais setentrional do mundo. Foi um verdadeiro teste, em condições reais, às capacidades desta nova e acessível Norton em condições extremas, felizmente complementado por uma boa dose de condução em piso seco no regresso à base, já a meio da tarde.

Um exame que a Atlas Apex que eu conduzia superou com distinção.

A Apex é versão mais equipada do modelo de base, com um preço de 9450 libras, que, além de tudo o que já vem incluído na já bem equipada versão de entrada, acrescenta um sistema de travagem mais avançado, com travagem combinada, função Hill Hold, punhos aquecidos com três níveis, monitorização da pressão dos pneus, um para-brisas ajustável em três posições (que, infelizmente, exige as duas mãos para subir ou descer, o que impede o ajuste em andamento).

Existe ainda um protetor de cárter em alumínio, um porta-bagagens traseiro que também serve de pega para o passageiro, um farol dianteiro LED

dinâmico que aumenta o brilho acima dos 56 km/h, piscas dianteiros LED elegantemente integrados nos protetores de mãos, luzes de curva LED, e ainda uma engenhosa iluminação de boas-vindas ("puddle lamp") que projeta o emblema da Norton, iluminando a zona junto à moto quando esta está estacionada com pouca luz.

Todo este equipamento adicional custa mais 1200 libras e representa uma penalização de 4 kg no peso, elevando o total para 192 kg, também em ordem de marcha meio-seca.

E tudo isto envolto num design ultradistinto, extremamente elegante e testado em túnel de vento, com um evidente ar de família com a Manx R, incluindo uma conduta de radiador patenteada que direciona o ar quente de escape para debaixo do motociclo, em vez de o dirigir para as pernas do condutor.

Este é o trabalho de uma equipa de design liderada por Bal Ghataore, que se juntou à Norton há dois anos e que era, até então, mais conhecido por ter concebido um par de modelos rivais bem diferentes: a BSA 650 Gold Star, de estilo retro, e a sua derivada, a 650 Scrambler. »







"A ESTRATÉGIA DE **DESIGN DA NORTON** CONFERE À ATLAS CONTINUIDADE VISUAL, MANTENDO SIMULTANEAMENTE O SEU PRÓPRIO CARÁCTER"

A Atlas foi criada sob a supervisão geral de Simon Skinner, Diretor de Design da Norton, que fora inteiramente responsável pela malograda dupla Nomad/Ranger, há dez anos, quando ocupava o cargo de responsável por todo o produto na anterior empresa Norton.

E basta olhar para qualquer Range Rover atual para perceber a influência de Gerry McGovern, Conselheiro Criativo Principal da Norton, que até recentemente desempenhava a mesma função na JLR (Jaguar/Land Rover), no design da Atlas. Com fixações praticamente invisíveis e uma ausência quase total de elementos visuais supérfluos, a Atlas apresenta um aspeto limpo e fluido, único na categoria ADV, contrastando com o ar agressivo de muitas das suas rivais europeias e com o desenho mais fragmentado de algumas concorrentes orientais.

"A estratégia de design da Norton confere à Atlas continuidade visual, mantendo simultaneamente o seu próprio carácter", é a descrição oficial da marca. "A ênfase na modernidade, na integração e numa forma disciplinada, ajudou a moldar uma identidade visual reconhecidamente britânica, sem depender da nostalgia." Concorro, embora John Bloor talvez não concordasse!

O resultado é também um motociclo acessível e que se revelou muito confortável assim que o tempo

islandês serenou, mais tarde nesse dia. Com 1,80 m de altura, tive de ficar em bicos dos pés para passar a perna sobre a traseira bastante alta da Norton, na ausência de descanso central (uma pena!), e, depois de garantir que o descanso lateral estava apoiado em solo firme, revelou-se mais fácil usar o pouso-pés esquerdo para subir para o assento duplo, de peça única e bastante escalonado.

Uma vez sentado, graças à zona estreita atrás do depósito de combustível bem desenhado e que os joelhos abraçam com facilidade, a sensação foi de grande acomodação, fazendo-me sentir, apesar da posição de condução elevada, que estava sentado dentro da Norton, e não empoleirado sobre ela, transmitindo uma sensação de cumplicidade com a moto que inspira confiança. É também um lugar bastante espaçoso, graças à distância entre eixos relativamente longa, de 1465 mm.

Contudo, achei a posição de condução talvez demasiado ereta. Teria apreciado que o guidador de alumínio, largo e de secção afilada, numa só peça (e não o guidador de aço que esperava a este preço), fosse ligeiramente mais baixo, para permitir uma posição de condução em estrada um pouco mais inclinada para a frente. É provavelmente aí que a Atlas será mais utilizada, já que a sua capacidade em piso irregular está condicionada pelos pneus, vocacionados »

CAISMOTOR

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



NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

3.499€
ANTES ~~3.899€~~

DESCONTO -400€





sobretudo para asfalto, e pelas dimensões das jantes.

Mas isso também torna a Atlas uma boa moto para uso urbano, com uma visão clara sobre os tejadilhos dos automóveis, permitindo planear o caminho no trânsito. E o para-brisas, de aspeto relativamente discreto, ofereceu uma proteção surpreendentemente boa mesmo a alta velocidade (que na Islândia significava 120 km/h, monitorizados por radar, em qualquer zona próxima de povoações), embora exista uma opção mais larga e envolvente na extensa lista de acessórios da Atlas, juntamente com assentos mais altos e mais baixos, e várias opções de bagagem, que no total podem somar uns generosos 84 litros.

Mas o melhor de tudo é o conforto do assento, muito bom, com um acolchoamento suficientemente macio para ser acolhedor, mas firme o bastante para dar bom apoio ao longo de um dia inteiro de condução. E, de pé em piso irregular, o conforto mantém-se: a equipa de Gillen conseguiu tornar a Atlas fácil de segurar entre as pernas.

Acionar o motor de arranque da Atlas é o bilhete de entrada para um som de escape bastante particular, que os engenheiros da Norton, felizmente, não se preocuparam em silenciar excessivamente, apesar da conformidade deste motor com a norma Euro 5+. O motor revela-se bastante enérgico ao

*"TANTO O MODELO DE BASE ATLAS COMO A APEX APRESENTAM O MESMO **PAINEL TFT TÁTIL** DE OITO POLEGADAS E O EXTENSO PACOTE ELETRÓNICO ENCONTRADO NA MANX R""*

longo de toda a gama de rotações, tanto no modo Tour como no Sport, e é também extremamente suave em todos os regimes, de tal forma que, mesmo levando-o até às 9000 rpm, não surgiram vibrações incómodas.

Arranca de forma limpa, com uma embraiagem de acionamento relativamente leve, o que também torna esta moto útil em cidade, com relações bem escolhidas, e que a partir das 3500 rpm, é possível acelerar a fundo sem qualquer folga ou solavanco na transmissão. A curva de binário é muito ampla, com uma entrega de potência linear, sendo que 98% do binário máximo fica disponível às 4700 rpm. Por isso, não é necessário mudar de relação de caixa com a frequência que esperava neste modelo de média cilindrada, embora, quando o faça, tenha constatado que o quickshifter está bem afinado, permitindo mudanças limpas e precisas em ambos os sentidos.

Ao reduzir duas velocidades para uma ultrapassagem, este surpreendentemente enérgico modelo de média cilindrada mostrou estar à altura da herança desportiva da Norton, avançando com vontade para ultrapassar o carro à frente. É um conjunto agradável e reativo.

Um conjunto que, aliás, reage bem a afinações na suspensão, já que as regulações de fábrica do amortecedor traseiro KYB estavam demasiado duras quando fui buscar "a minha" Atlas Apex a Reykjavik.

Ainda que de acesso pouco prático, existe uma gama de ajuste de 12 posições, e três cliques a menos de pré-carga da mola produziram a esperada melhoria em termos de conforto e complacência de condução.

Provavelmente tinha sido configurado para transportar um passageiro, ou talvez bagagem. Uma palavra também para os pneus TVS, que ofereceram uma boa aderência em piso molhado, de uma forma que nunca antes tinha encontrado em borracha de fabrico indiano e que se comportaram bem também em piso irregular, ainda que, inevitavelmente, tenham patinado um pouco à procura de aderência no mar de pedras molhadas que atravesssei numa determinada fase do percurso.

Tanto o modelo de base Atlas como a Apex apresentam o mesmo painel TFT tátil de oito polegadas e o extenso pacote eletrónico encontrado na Manx R, com o ecrã operado através de um joystick no guiador esquerdo, enquanto a conectividade Bluetooth permite que a moto comunique com a aplicação Norton Rider para as funções habituais, incluindo estatísticas de condução e informação sobre manutenção, bem como atualizações de software OTA.

Há uma grande quantidade de capacidade digital nesta moto para uma concorrente na categoria das ADV de média cilindrada, o que torna o modelo de base praticamente uma pechincha. Uma unidade de





medição inercial (IMU) de seis eixos, da Bosch, modelo 10.3ME, serve de base a ajudas ao condutor sensíveis à inclinação, incluindo ABS em curva, controlo de tração e cruise control sensível à inclinação.

Existem cinco modos de condução, todos facilmente alternáveis em andamento através de um interruptor no guiador direito, desde que o acelerador esteja fechado. São eles: Rain (potência bastante reduzida); Urban (resposta do acelerador atenuada, com o ABS traseiro desativado); Sport (como o nome indica); Tour (o modo mais equilibrado, que utilizei a maior parte do tempo, mesmo em pisos irregulares no interior islandês); e Enduro (no qual o controlo de tração e o ABS traseiro ficam desativados).

Cada um destes modos permite um ajuste fácil dos vários parâmetros através do painel TFT, de fácil leitura e tão simples de usar como um smartphone. A propósito, existe uma tomada de alimentação USB-C sob o ecrã. A eletrónica inclui ainda o chamado controlo de binário negativo (drag-torque control), que é essencialmente uma forma de travão-motor com outro nome, e que pode ser ativado ou desativado através do painel.

O sistema keyless faz parte do equipamento da Atlas, estendendo-se também ao assento e ao depósito de

combustível, embora, de forma pouco prática, seja necessário premir o botão "unlock" no comando cada vez que se pretende ligar a moto, em vez de bastar estar simplesmente junto dela.

Em piso seco, a Atlas revela-se leve e de direção fácil, é um motociclo acolhedor e maneável, ideal para longas distâncias. Ao criá-la, a Norton conseguiu encontrar com sucesso o equilíbrio entre desempenho apelativo e acessibilidade para condutores menos experientes, para quem a zona estreita junto ao depósito e a massa centralizada tornarão a moto amigável, mesmo para condutores mais baixos, que não devem sentir-se intimidados pela altura do assento.

Com a sua roda dianteira de 19 polegadas e uma geometria de direção relativamente compacta, a Atlas revelou-se estável mas ágil numa sucessão de curvas em terceira velocidade, travando também bastante bem, uma vez habituado ao bem concebido conjunto de travagem da ByBre.

Apesar de contar com linhas de travão em aço entrançado, de qualidade equiparável às de competição, o sistema incorpora, na realidade, uma resposta graduada ao acionar a maneta do travão dianteiro: a resposta inicial é bastante



suave, ideal para desacelerar de forma progressiva antes de uma curva, ou para uso em piso irregular, onde geralmente se pretende uma resposta mais gradual do que abrupta.

Mas, ao apertar com mais força, ou simplesmente esperando um pouco, o efeito de travagem intensifica-se. Leva algum tempo a habituarmo-nos a esta característica, até percebermos que se trata, na verdade, de um sistema muito bem pensado e adequado a um motociclo polivalente como este.

Levada para fora de estrada, pela paisagem vulcânica islandesa, a Atlas demonstrou a sua versatilidade em percursos onde os pisos soltos fazem parte da viagem. Os pneus oferecem aderência adequada ao tipo de condução em caminhos de gravilha a que a maioria dos proprietários provavelmente limitará as suas incursões fora de estrada, já que este não é um modelo dedicado ao trail puro.

A roda dianteira de 19 polegadas e os 220 mm de distância ao solo garantem o essencial para explorar piso irregular, mas a Atlas é, sem margem para dúvidas, uma Adventure Tourer capaz, e não uma Enduro leve. Como tal, com o seu sofisticado pacote eletrónico, é uma alternativa apelativa e de excelente relação qualidade/preço num mercado

global muito disputado, combinando um motor bicilíndrico em linha de 585 cc, suave, vivo e amigável, com um design distintivo, uma eletrónica de gama alta e um equipamento bem escolhido.

O modelo de base Atlas, de aspeto distintivo, agradará a clientes que procuram uma boa relação qualidade/preço, aliada a um nível de desempenho decente, enquanto a versão Apex se destinará a quem procura maior capacidade, graças a uma especificação reforçada, especialmente indicada para viagens mais longas. Como primeiro modelo de produção em volume da Norton sob gestão indiana, com o qual a TVS ataca o segmento mais competitivo do mercado motociclístico, trata-se de um passo essencial no crescimento da empresa.

O facto de a Atlas ostentar um nome histórico no depósito será irrelevante para muitos clientes, demasiado jovens para se lembrarem dos dias de glória desta magnífica marca britânica. Mas, como concorrente credível e tecnologicamente sofisticada no mercado das ADV de média cilindrada, vale bem a pena fazer-lhe um test-ride.

Mas agora a grande questão é: qual será o próximo modelo (depois da Atlas GT) que irá usar esta nova plataforma de média cilindrada Norton/TVS? //



Ambiciosamente SIMPLES

QJMOTOR SRK 800

Estilo, quatro cilindros, muita tecnologia e um preço que obriga a olhar 2 vezes.

Texto: Miguel Rico **Fotos:** Marca

O segmento das naked de média cilindrada nunca esteve tão competitivo. As marcas europeias e japonesas continuam a dominar as preferências dos motociclistas, mas há fabricantes chineses que já deixaram de querer apenas acompanhar a concorrência. Agora querem liderar pela relação entre preço, equipamento e qualidade.

A nova QJ Motor SRK 800 é um excelente exemplo dessa ambição. Com um motor de quatro cilindros em linha, muita eletrônica, componentes de marcas reconhecidas e um preço de 7.490 euros, chega ao mercado para obrigar muitos potenciais compradores a repensarem as suas escolhas.

Tive oportunidade de a experimentar em Barcelona, num teste que combinou uma sessão no circuito de Castellolí e numa das melhores estradas de montanha da região. O resultado? Uma moto que me surpreendeu bastante.

UM QUATRO CILINDROS COMO JÁ QUASE NÃO SE FAZEM

Num mercado onde os bicilíndricos são cada vez mais a norma, encontrar um motor de 778 cc, DOHC de 16 válvulas e quatro cilindros em linha já é, por si só, uma excelente notícia para quem aprecia este tipo de mecânica.

Os 95 cv e os 75 Nm de binário às 8.500 rpm chegam de forma muito progressiva. Não existe um “pontapé” repentino; a entrega é linear, previsível e extremamente agradável, permitindo desfrutar da condução tanto em estrada como em circuito.

Durante o teste apenas notei uma ligeira vibração entre as 5.000 e as 6.000 rpm, uma faixa de utilização relativamente comum em estrada. Não chega a incomodar, mas é um dos poucos aspetos que merece referência.

Outro ponto interessante é a possibilidade de limitar a potência para 35 kw, permitindo que também possa ser conduzida por titulares da



» Galeria de fotos aqui



carta A2, ficando preparada para acompanhar a evolução do motociclista.

COMPACTA, EQUILIBRADA E MUITO DIVERTIDA

Desde os primeiros quilómetros percebe-se que esta é uma naked muito bem conseguida.

Com 190 kg em vazio e 207 kg em ordem de marcha, transmite uma enorme sensação de leveza e equilíbrio. As mudanças de direção acontecem de forma intuitiva e rápida, tornando-a particularmente divertida nas estradas sinuosas.

Foi precisamente esse tipo de percurso que encontrámos nas montanhas em redor do circuito de Castellolí. Curvas rápidas, mudanças constantes de inclinação e temperaturas superiores aos 30 graus criaram o cenário perfeito para perceber o comportamento da moto.

A SRK 800 revelou sempre uma condução previsível, precisa e muito fácil de explorar, transmitindo confiança mesmo quando começamos a aumentar o ritmo.

UM DIA ENTRE ESTRADA... E CIRCUITO

A possibilidade de testar uma naked tanto

em estrada como em pista permite conhecer verdadeiramente as suas capacidades dinâmicas.

No circuito de Castellolí, com os seus 4,2 quilómetros, foi possível explorar travagens fortes, acelerações prolongadas e mudanças rápidas de direção.

A travagem foi um dos aspetos que mais me impressionou pela positiva.

Na dianteira encontramos dois discos de 320 mm mordidos por pinças Brembo de quatro pistões, enquanto atrás trabalha um disco de 260 mm com pinça Brembo de dois pistões. Todo o sistema é apoiado por ABS Bosch com função Cornering, permitindo travar já em inclinação com um elevado nível de segurança.

A confiança transmitida foi tanta que permitia chegar aos 200 km/h na reta do circuito antes de travar forte para a curva seguinte, sempre com enorme estabilidade.

SUSPENSÕES E CICLÍSTICA AO NÍVEL DO RESTO

O quadro e o braço oscilante em alumínio ajudam a manter o peso controlado e contribuem para a





"É UM CONJUNTO QUE **TRANSMITE MATURIDADE** E QUE DIFICILMENTE DEIXA A SENSACÃO DE ESTARMOS PERANTE UMA MOTO DE COMPROMISSO."





"É UMA CANDIDATA MUITO SÉRIA A TORNAR-SE UMA DAS **MELHORES PROPOSTAS** NA SUA CATEGORIA."

excelente precisão da ciclística.

As suspensões Marzocchi, totalmente reguláveis à frente e atrás, mostraram-se muito equilibradas, oferecendo conforto em estrada sem comprometer o comportamento quando a condução se torna mais exigente.

É um conjunto que transmite maturidade e que dificilmente deixa a sensação de estarmos perante uma moto de compromisso.

TECNOLOGIA SEM COMPLEXOS

Um dos maiores argumentos desta SRK 800 é, sem dúvida, o equipamento.

A lista é extensa e pouco habitual neste nível de preço:

- Três modos de condução: Normal, Sport e Rain
- Controlo de tração desligável.
- Quickshifter bidirecional.
- Cruise Control.

- TPMS (monitorização da pressão dos pneus).

- ABS Bosch com função Cornering.

- Ecrã TFT de 5 polegadas com conectividade Bluetooth e emparelhamento com smartphone.

- Iluminação integral em LED.

- Manetes de travão e embraiagem reguláveis.

- Jantes de 17 polegadas equipadas de origem com pneus Pirelli Angel GT, nas medidas 120/70 à frente e 180/55 atrás.

UMA PROPOSTA MUITO RACIONAL

Num mercado onde muitas naked de média cilindrada ultrapassam facilmente os dez mil euros, a SRK 800 apresenta argumentos difíceis de ignorar.

O preço competitivo junta-se a um nível de equipamento muito completo, componentes premium, um motor de quatro cilindros cada vez mais raro e uma garantia de seis anos, reforçando ainda mais a confiança da marca no produto.





778 CC
95 CV
7490 €

» Mais dados técnicos aqui



VEREDITO

A QJ Motor SRK 800 não tenta reinventar o segmento. O que faz é pegar em tudo aquilo que os motociclistas realmente valorizam, um bom motor, excelente ciclística, travagem de qualidade, muita eletrónica e componentes de referência, e colocá-lo numa moto com um preço extremamente competitivo.

É uma naked equilibrada, divertida, fácil de conduzir e suficientemente competente para agradar tanto ao motociclista experiente como a quem procura subir de categoria.

Perante a oferta atual das marcas europeias e japonesas, esta QJ Motor tem argumentos perfeitamente válidos para entrar na lista de qualquer comprador. E, acima de tudo, obriga a deixar de olhar para a origem da moto e passar a olhar para aquilo que realmente interessa: o que oferece pelo valor pedido.

No final deste teste, fiquei com a sensação de que a SRK 800 não é apenas mais uma alternativa. É uma candidata muito séria a tornar-se uma das melhores propostas na sua categoria. Uma moto que merece, sem qualquer dúvida, ser experimentada antes de tomar uma decisão de compra. //







Pedro Pereira

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

Para que serve o smartphone quando andamos de moto?

Depois de no mês passado a minha reflexão ter abordado a indumentária que muitos de nós usamos no verão para andar de moto, entendam-se calções, t-shirt, chinelos e por aí adiante, em agosto a abordagem é sobre o (ab)uso dos smartphones na condução que se está a tornar numa verdadeira praga.

Sejamos claros: não tenho qualquer moralidade para condenar quem gosta de escutar a sua playlist favorita enquanto anda de moto, para ter apoio na navegação, nomeadamente em estradas ou locais desconhecidos ou mesmo para quem consegue ter “reuniões de trabalho”, falar com a família ou emitir pareceres técnicos enquanto está agarrado ao guiador, mas tem que haver bom senso.

Já não são apenas os condutores de automóveis a cometer disparates na condução por causa do telemóvel, esse fenómeno chegou, em força, também ao universo das duas rodas e aqui consegue ser bastante mais perigoso, basta pensar no risco de queda que é exponenciado. Sem querer ser sectarista, basta ver o exemplo dos profissionais que fazem entregas de moto.

Para agudizar o problema, as marcas disponibilizam ecrãs cada vez maiores, 6 ou 7 polegadas estão a tornar-se o novo normal e surgem novas funcionalidades. Já começa a ser possível ler e enviar mensagens na condução, gravar vídeos que são imediatamente disponibilizados nas redes, fazer compras ou pagamentos e assim sucessivamente. Parece que não há limites, mas o problema é que a distração e a probabilidade de acidente aumentam na mesma proporção.

O Artigo 84.º (Proibição de utilização de certos aparelhos) do Código da Estrada, mesmo desatualizado, é bem claro no seu ponto 1:

1 - É proibida ao condutor, durante a marcha do veículo, a utilização ou o manuseamento de forma continuada de qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a condução, designadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos.

Porém, isso não serve como dissuasor para assistirmos, tantas vezes de forma frenética e até ridícula, a um motociclista a clicar no telemóvel enquanto conduz (preferencialmente sem luvas para o contato ser melhor), no ecrã da moto ou à briga com o intercomunicador do capacete porque não houve previamente tempo para aprender bem o sistema.

Como senão fosse ainda suficiente, está rapidamente a generalizar-se toda uma nova geração de dispositivos perfeitamente compatíveis com CarPlay e Android Auto, muito fáceis de instalar e usar que, integrados com o smartphone, alargam imenso o espectro de aplicações que podemos usar, enquanto conduzimos. Mais uma vez, diminui-se a atenção e incrementa-se a possibilidade de correr mal!

Quando a saga Matrix chegou às salas de cinema, o primeiro filme foi estreado em 1999, ou seja, ainda no milénio passado, parecia um exagero a proposta de realidade alternativa que propunha. Porém, olhando à distância destes 25 anos, parece que Neo (personificado pelo incomparável ator e também motociclista Keanu Reeves) tinha razão: o mundo que conhecemos está mesmo a tornar-se numa simulação criada pelas máquinas, sendo que não queremos sair dela.

Se não existem praticamente restrições à tecnologia (ou são facilmente contornáveis), as autoridades competentes são pouco atuantes e até mesmo as leis e os tribunais facilmente funcionam em proveito do infrator, então só restamos nós para travar o fenómeno.

Mais do que nunca, depende de cada um conseguir criar os seus limites e estabelecer fronteiras que não devem ser ultrapassadas. Não basta começarem a ser criadas restrições a aplicações como o Waze, o Google Maps ou o Coyote. Terá mesmo que partir de cada um, motociclista ou não, uma maior responsabilização ou então a sinistralidade no mundo das duas rodas, com ou sem motor, vai aumentar ainda mais... e a repressão virá logo a seguir!

Depois não se diga que foi por falta de aviso! //

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 30/09/2026, 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





Gama desportiva REFORÇADA

A RACE COLLECTION DA RST PROCURA ABRANGER DIFERENTES NÍVEIS DE UTILIZAÇÃO E EXPERIÊNCIA.

ARST reforçou a sua oferta para os motociclistas que procuram uma condução de carácter desportivo com uma nova Race Collection, composta por fatos de couro, conjuntos de duas peças, luvas e botas, com diferentes níveis de equipamento e preços. A gama foi concebida tanto para utilização em circuito como para saídas de condução mais exigentes em estrada.

A experiência de condução em pista exige características específicas do equipamento, desde a ergonomia e liberdade de movimentos à resistência à abrasão, proteção contra impactos e capacidade de ventilação. É com esse objetivo que a marca britânica RST apresenta uma coleção

orientada para diferentes perfis de motociclistas, incluindo soluções com airbag integrado.

No topo da gama encontra-se o RST Race Dept V4.2 D3O Airbag Leather Suit, o fato de competição com as especificações mais elevadas da marca. Com certificação CE AAA, recorre a proteções D3O de nível 2 e a um sistema de airbag integrado da in&motion, disponível mediante subscrição. A construção combina pele de canguru, pele de vaca premium e tecido técnico AST-R, complementados por reforços de dupla camada, DuPont™ Kevlar® e Superfabric nas zonas mais expostas. O modelo inclui ainda proteções de carbono nos ombros e joelhos e painéis de pele perfurada. O preço recomendado é de 1.599,95 euros.

A coleção inclui também o RST Pro Series D30 Airbag Leather Suit, igualmente certificado CE AAA e equipado com proteções D30 de nível 2 e sistema de airbag in&motion. Construído em pele de vaca premium e tecido AST Pro, dispõe de proteções em TPU, sliders nos cotovelos e joelhos, joroba aerodinâmica e pele perfurada. Está disponível por 1.349,95 euros.

Para quem pretende entrar no universo da condução em circuito, a RST propõe o TracTech EVO D30 Leather Suit, com certificação CE AAA, proteções D30 de nível 2, compatibilidade com sistemas de airbag, reforços de dupla camada de pele e sliders de joelho de libertação rápida. O preço recomendado é de 749,95 euros, existindo também uma versão feminina pelo mesmo valor.

A RST aposta, ainda, numa solução de duas peças para os motociclistas que procuram uma utilização mais versátil. A TracTech EVO D30 Leather Jacket e as TracTech EVO D30 Leather Pants permitem combinar o equipamento num conjunto com características próximas das de um fato integral, através de um fecho de ligação de 360 graus. Ambas as peças possuem certificação CE AAA e proteções D30 de nível 2. O blusão tem um preço recomendado de 399,95 euros, enquanto as calças custam 349,94 euros.

Entre as novidades da Race Collection encontram-se, também, as RST Pro Series GP D30, luvas destinadas a utilização em competição e certificadas CE de nível 1 KP. Fabricadas em pele de canguru e tecido AST-R, incluem proteções D30 nos nós dos dedos, palma e polegar, proteção em fibra de carbono forjada, slider de palma e elementos de proteção em TPR. O preço recomendado é de 179,95 euros.

A gama de luvas inclui ainda as TracTech Evo 4 CE Gloves, com certificação CE nível 1 KP, que combinam pele de vaca e pele de canguru com proteções de carbono, slider de palma, reforços em fibra de aramida e dupla camada de pele na palma. O preço recomendado é de 129,95 euros, enquanto a versão de cano curto TracTech Evo 4 Short CE Mens Gloves custa 99,95 euros.

Para os pés, a RST disponibiliza as TracTech EVO D30 Boots, botas de cano alto certificadas CE 2222 IPS IPA, com proteções de TPU na canela e tornozelo, espuma D30, suporte articulado do tornozelo e estrutura antitorção. O equipamento inclui ainda slider, reforço na biqueira e sola antiderrapante de inspiração racing. O preço recomendado é de 199,95 euros. Existe também uma versão curta, as TracTech EVO Short D30 Boots, certificada CE 1222 IPA e disponível por 149,95 euros. Ambas as botas têm versões femininas.

A Race Collection da RST procura, assim, abranger diferentes níveis de utilização e experiência, reunindo equipamento desenvolvido para quem frequenta o circuito e para motociclistas que procuram transportar para a estrada uma abordagem mais desportiva à condução. //





Grupos AINDA MAIORES

A CARDIO SYSTEMS ANUNCIOU UMA ATUALIZAÇÃO GRATUITA DE SOFTWARE QUE PERMITE AOS UTILIZADORES DOS DISPOSITIVOS PACKTALK DMC DE SEGUNDA GERAÇÃO COMUNICAR EM GRUPOS ATÉ 31 MOTOCICLISTAS E PASSAGEIROS, ALÉM DE INTRODUIZIR NOVAS FUNCIONALIDADES DE COMUNICAÇÃO E CONFIGURAÇÃO REMOTA.

A Cardo Systems anunciou o lançamento do Mesh Boost, uma atualização de software que reforça a capacidade de comunicação em grupo dos dispositivos PACKTALK equipados com a tecnologia Dynamic Mesh Communication (DMC), permitindo agora a ligação até 31 utilizadores. A atualização, disponibilizada gratuitamente através da aplicação Cardo Connect para os dispositivos DMC de segunda geração elegíveis, mais do que

duplica a capacidade anterior e acrescenta duas funcionalidades: Public Mesh, destinada a facilitar a comunicação espontânea entre utilizadores que estejam dentro do alcance, e Remote Grouping, que permite criar previamente um grupo através da partilha de uma ligação gerada na aplicação.

Segundo a Cardo Systems, a tecnologia DMC cria uma rede "auto-regenerável e auto-ajustável", capaz de adaptar as ligações à entrada ou saída de participantes e à alteração das condições

de alcance, sem que seja necessário repetir manualmente o processo de emparelhamento.

Com o Public Mesh, os motociclistas podem optar, através da aplicação Cardo Connect, por comunicar com outros utilizadores DMC que se encontrem nas proximidades. Já o Remote Grouping permite preparar o grupo antes do início da viagem, mesmo quando os participantes se encontram em locais diferentes, sendo os dispositivos ligados automaticamente à rede DMC quando entram no seu alcance.

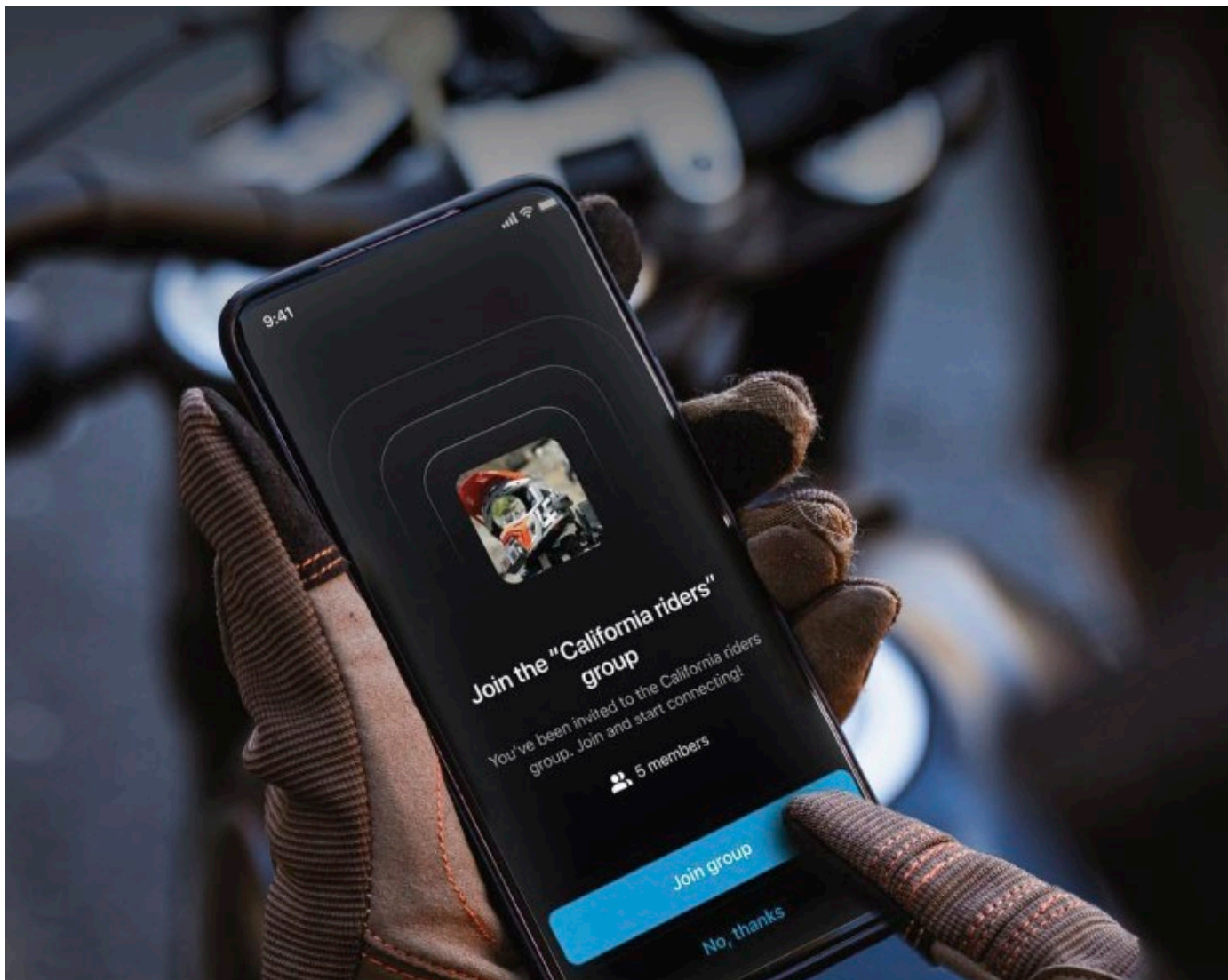
A atualização é compatível com os modelos PACKTALK PRO, EDGE e NEO, entre outros dispositivos DMC de segunda geração elegíveis. Os modelos anteriores do PACKTALK também poderão estabelecer ligação com utilizadores que tenham instalado o Mesh Boost, embora não disponham das novas funcionalidades.

Em comunicado enviado à redação, o diretor de Marketing da Cardo Systems, Dan Emodi,

afirmou que o objetivo do Mesh Boost é tornar a comunicação em grupo "mais simples e mais completa", salientando que a empresa optou por prolongar o desenvolvimento para assegurar os níveis de fiabilidade pretendidos antes do lançamento.

A nova versão da aplicação Cardo Connect inclui ainda uma interface renovada e alterações destinadas a simplificar o acesso às funcionalidades introduzidas pela atualização. Para que estas fiquem disponíveis, a aplicação tem de estar sincronizada com o dispositivo.

O lançamento inicial não abrange as unidades Harley-Davidson nem os dispositivos SCHUBERTH SC-EDGE, para os quais está prevista uma atualização própria durante o último trimestre de 2026. As funcionalidades Private Chat+ e Cellular Intercom, anteriormente anunciadas pela empresa, permanecem em desenvolvimento e serão disponibilizadas posteriormente. //





A travessia DO DESERTO

Há pouco mais de um ano, a KTM esteve a um passo de desaparecer. Hoje, sob a gestão de Gottfried Neumeister, um ex-consultor da Siemens que fundou uma companhia aérea low-cost com Niki Lauda, a marca austríaca voltou a dar lucro.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Marca

A KTM nasceu em 1953 como Kronreif & Trunkenpolz Mattighofen, fundada por Hans Trunkenpolz (mecânico e empresário) e Ernst Kronreif (investidor e cofundador), cujos apelidos determinaram o nome da marca. Foi em 1954 que saiu para o mercado a primeira KTM, a R100.

Durante décadas, a marca manteve estrutura familiar e acionistas austríacos, mas após a morte dos fundadores, a KTM passou a ser gerida por sucessores e administradores ligados à família Trunkenpolz e ao conselho da KTM Motor-Fahrzeugbau AG, até que em 1989, após um declínio acentuado, foi obrigada a declarar falência. A empresa foi então dividida em três partes:

- KTM Sportmotorcycle GmbH (motos)- KTM Fahrrad GmbH (bicicletas)- KTM Werkzeugbau (ferramentaria)

E foi nesta fase que entrou Stefan Pierer, que em 1992 comprou a divisão de motos através da Pierer Industrie AG, e iniciou a reconstrução da marca.

Em 2012 a indiana Bajaj entrou como acionista, mas Pierer manteve o controlo da empresa. Uma nova insolvência e o resgate indiano.

Em 2024, com 101 bancos e instituições financeiras a bater à porta, um acordo extrajudicial tornou-se impossível. A insolvência com autoadministração passou a ser a única opção aceitável, afetando apenas a empresa

produtora, não a entidade cotada em bolsa nem as subsidiárias de vendas.

Mas ultrapassada essa fase, surgiu um novo obstáculo: durante o processo, a KTM não podia assumir compromissos firmes, incluindo encomendas de peças. A fábrica e os fornecedores tinham componentes para produzir apenas 4.200 motos, seis semanas de produção, e depois disso muitos fornecedores, incertos quanto à sobrevivência da KTM, já tinham cancelado encomendas.

A 23 de janeiro de 2025, Gottfried Neumeister sucedeu a Stefan Pierer como CEO da PIERER Mobility AG e consequentemente também da KTM AG, cargo que já ocupava como co-CEO desde setembro de 2024.

Foi Neumeister que determinou a paragem da produção, uma decisão que o próprio descreve como o momento mais difícil da crise: em vez de despedir 1.200 trabalhadores, a alternativa passou por um corte salarial coletivo de 20% para manter todos no ativo. Foi desta decisão que nasceu a narrativa de resgate que hoje sustenta a comunicação da marca junto de concessionários e clientes.

A tábua de salvação chamou-se Bajaj. Segundo Neumeister, a indiana é a melhor solução para a KTM porque as duas empresas trabalham juntas há 17 anos, o que garante estabilidade e continuidade, e a Bajaj é »



descrita como uma empresa "highly professionally-run" com a qual a KTM tem muito a aprender. A relação, sublinha o CEO, não é apenas financeira: a Bajaj reconhece no know-how austríaco, na engenharia de motores e chassis, um ativo que justifica o investimento e a assunção da dívida.

Essa relação consolidou-se ao longo do último ano. A Bajaj Auto assumiu formalmente o controlo da KTM e da Pierer Mobility a 18 de novembro de 2025, com Neumeister confirmado no cargo pelo menos até ao final de 2028. A Bajaj passou a deter 74,9% da Pierer Mobility AG, estrutura que simultaneamente mudou a designação para Bajaj Mobility AG.

Em junho de 2026, a integração avançou também no terreno: a Bajaj do Brasil assumiu as operações comerciais da KTM e da Husqvarna no país, responsabilizando-se por vendas, marketing, serviços e desenvolvimento da rede de concessionários.

NEUMEISTER UM GESTOR DE CRISES, NÃO UM HOMEM DE MOTOS

Neumeister não é, à partida, o perfil clássico para liderar uma das marcas mais radicais do motociclismo mundial. Formado em Administração Internacional de Empresas pela Universidade de Viena, começou como

consultor da Siemens AG na Áustria.

Em 2003, associou-se ao lendário piloto de Fórmula 1 Niki Lauda para fundar a companhia aérea low-cost Flyniki, gerindo o seu desenvolvimento até à venda à Air Berlin. Seguiu-se uma passagem pelo gigante da restauração e catering DO & CO, onde chegou a co-CEO entre 2021 e 2023.

Não sendo um entusiasta de motociclismo é, isso sim, um especialista em reestruturação empresarial, chamado para travar uma hemorragia financeira que ameaçava engolir a marca de Mattighofen.

OS TRÊS ERROS QUE QUASE MATARAM A KTM

Em entrevista, Neumeister foi frontal ao explicar que a crise foi inteiramente autoinfligida. Sublinhou que os problemas foram criados em casa e que a procura global por motociclos não caiu de repente nem houve uma crise generalizada do setor. E baseia a sua afirmação com três causas concretas.

A primeira foi a aposta nas bicicletas. A estratégia de vender bicicletas e e-bicicletas ao lado das motos, para captar clientes jovens e fidelizá-los à marca, colapsou quando o mercado de bicicletas rebentou após a pandemia, com um excesso de produção que fez a procura desmoronar. Essa aventura custou à empresa 400 mi- >>



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





lhões de euros em liquidez.

A segunda foi a compra da MV Agusta, feita numa altura em que as finanças da KTM já estavam sob pressão. Entre o preço de aquisição, o investimento em capital circulante e o pagamento de perdas acumuladas, a operação custou 220 milhões de euros, elevando o total das duas más decisões a 620 milhões.

A terceira, e porventura a mais grave, foi o desalinha-mento entre vendas por grosso e a retalho, já visível em 2022. Nesse ano a rede de vendas foi inundada com mais de 70.000 motocicletas, e em vez de travar a produ-ção em 2023, a empresa continuou a empurrar unida-des para o mercado. Quando Neumeister foi nomeado, encontrou 270.000 motos por vender: 70.000 em stock próprio e 200.000 nos concessionários e importadores em todo o mundo.

O resultado foi um esticar insustentável dos prazos de pagamento, que passaram de 270 para 360 dias. Essa dilatação do capital circulante fez a dívida líquida da empresa disparar de 240 milhões para 1,6 mil mi-lhões de euros em apenas 18 meses.

A SOLUÇÃO: FOCO E SIMPLICIDADE

Segundo Neumeister, o lema da reestruturação em curso é "foco e simplicidade". Na prática, isso significou



a KTM desfazer-se de tudo o que não fosse motociclos. O negócio das bicicletas foi extinto no final de 2025. A MV Agusta, com uma produção de apenas 2.500 unidades anuais foi devolvida à família Sardarov por falta de sinergias reais.

A parceria de fabrico com a CFMoto terminou por decisão conjunta, para permitir à KTM concentrar-se nas suas próprias marcas. E o projeto X-Bow, o automóvel desportivo da casa, está em processo de venda, apesar de Neumeister reconhecer o seu valor técnico.

A simplificação estende-se à própria gama. A marca chegou a ter 84 modelos de enduro e motocross distribuídos por três marcas, com sobreposições absurdas como seis modelos de 300cc dentro do mesmo grupo, por exemplo. O objetivo é reduzir essa complexidade sem perder a amplitude de cilindradas que é, na sua visão, a verdadeira vantagem competitiva da KTM.

Há também um ajuste de discurso. O histórico "Ready To Race" continua a fazer sentido no todo-o-terreno, mas o próprio Neumeister questiona a sua aplicação linear às motos de aventura, que devem funcionar mais como um "canivete suíço", capazes de servir a cidade, a estrada e a gravilha sem cansar o piloto ao fim de 500 quilómetros.

DEVOLVER A CONFIANÇA: CONCESSIONÁRIOS PRIMEIRO

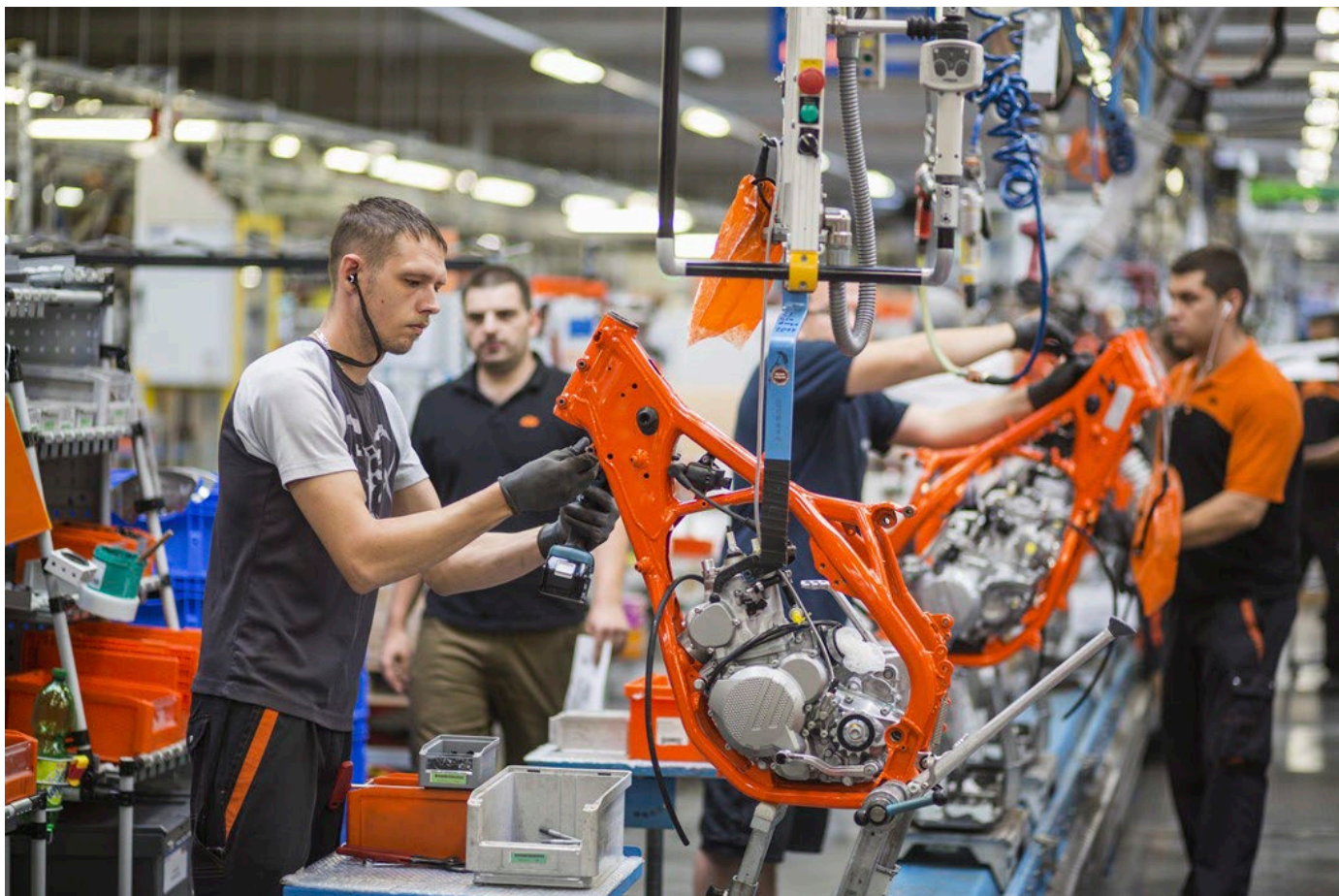
A questão que se põe agora é quando é que os concessionários voltam a ter motos novas? A resposta de Neumeister assenta em três pilares.

Primeiro, o tempo. Passar seis meses sem vendas foi, segundo ele, uma decisão corajosa mas necessária para permitir à rede escoar o stock antigo sem transformar a KTM numa marca de saldos permanentes.

Segundo, o calendário de regresso à produção. A retoma começou a 28 de julho de 2025, com um único turno de montagem, começando pelas KTM 690 e Husqvarna 701. Seguiram-se os modelos de motocross e enduro, e mais tarde os modelos de estrada de gama média, incluindo a 990 Duke R e a 990 RC R. A meta era produzir 56.000 motociclos na Áustria até ao final de 2025, estando previsto um aumento para 110.000 a 120.000 em 2026.

Terceiro, gestos concretos de compensação: motos de cortesia para apoiar clientes, uma nova plataforma de software para simplificar processos com a rede e a extensão da garantia para quatro anos, um sinal direto de que a marca aposta agora mais na qualidade em vez do volume.

Outro gesto, sobretudo simbólico, foi a criação do



"Orange Blood Board", um painel de 15 clientes fiéis convidado a agir como um supervisor informal da marca, para dar sugestões e apontar o que está mal. Mais de 5.000 pessoas candidataram-se voluntariamente em todo o mundo, facto que Neumeister interpreta como uma prova de que a lealdade à KTM, que sobreviveu à crise financeira.

O FUTURO INCERTO DA HUSQVARNA E DA GASGAS

Sobre as marcas irmãs da KTM, ainda não há qualquer decisão sobre quantas serão mantidas, e qualquer decisão será "fact and data driven", e não movida por afinidade emocional, esperando-se uma decisão para breve. Efetivamente os sinais no terreno já apontam para uma redução de ambição, sobretudo no desporto.

A GasGas retirou-se da gestão de uma equipa de fábrica no Mundial de Trial e no Campeonato de Espanha a partir de 2026, passando a um modelo de apoio a privados. A Husqvarna e a GasGas também deixaram de ter presença nas categorias de Moto2 e Moto3 do Mundial de Motociclismo, com a estrutura de desenvolvimento do grupo novamente concentrada em torno da marca KTM. Também a equipa de fábrica de SMX da Husqvarna nos Estados Unidos vai terminar a sua ativi-

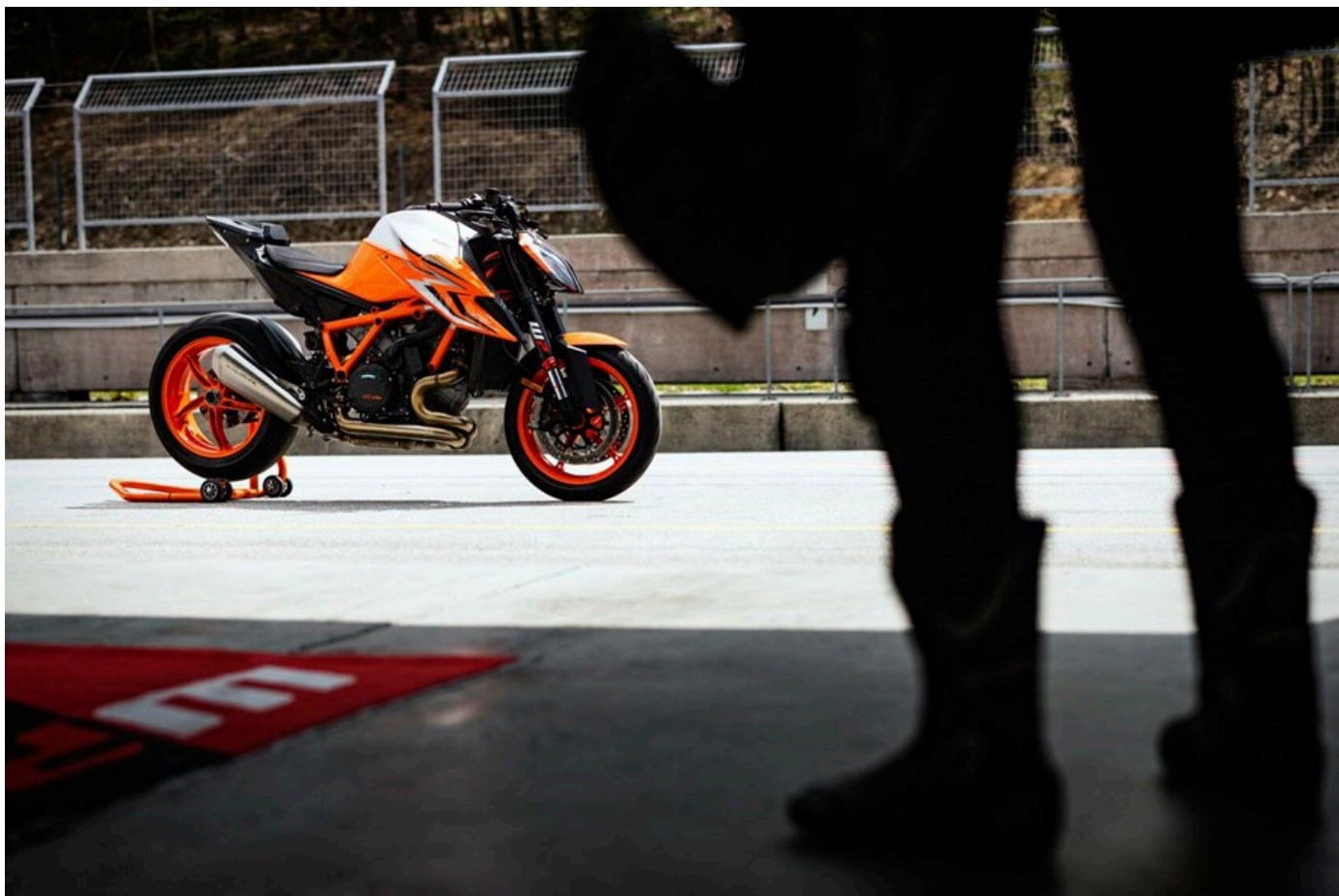


dade depois de 2026.

O dilema, segundo a análise do setor, é claro: manter três marcas próximas entre si dá alcance de rede e flexibilidade comercial, mas manter três identidades desportivas distintas é dispendioso e dilui aquilo que tornava cada marca reconhecível. Por isso nada foi ainda formalmente anunciado quanto à extinção de qualquer uma das insígnias, mas a tendência é de convergência para a marca KTM.

WP ENTRA NOS SISTEMAS DE TRAVAGEM

Uma das grandes inovações consiste no facto da WP



começar a produzir sistemas de travagem. Uma resposta estratégica e quase inevitável à aquisição da Öhlins pela Brembo, já que ao produzir tanto travões como suspensões, a KTM consegue evitar por completo o ecossistema Brembo/Öhlins. Ao controlar os dois extremos da equação de performance, o grupo consegue afinar tudo em conjunto em vez de depender de fornecedores externos, controlando prazos de desenvolvimento, custos de produção e níveis de especificação em toda a gama.

MOTOGP: ORGULHO E REALISMO

No desporto motorizado de elite, os planos da KTM são claros: o "Ready To Race" permanece o núcleo da marca pois o desporto está no ADN da KTM, com o argumento comercial do "ganha ao domingo, vende à segunda" a justificar o investimento, numa marca que se define pelo extremo, não pelo conforto.

Ainda assim, quanto ao futuro do projeto MotoGP tudo dependerá do novo regulamento de 2027 e de um eventual teto de custos e acordo de distribuição de receitas semelhante ao que a Liberty Media implementou na Fórmula 1.

A KTM admite estar aberta a parcerias para partilhar os custos do programa, deixando a porta aberta a um

modelo diferente do atual. No entanto a expectativa é grande, considerando as recentes contratações de Alex Marquez e Fabio Di Fabio Di Giannantonio para a temporada de 2027, aos comandos das novas 850cc, que talvez possam compensar o facto da perda de Pedro Acosta.

BALANÇO UM ANO DEPOIS: OS NÚMEROS COMEÇAM A DAR RAZÃO A NEUMEISTER

A prova mais objetiva de que a estratégia está a funcionar chegou já em 2026. No segundo trimestre deste ano, a margem operacional da Bajaj Mobility AG fixou-se nos 8,7%, uma inversão radical face aos negativos 55,6% registados um ano antes, quando o grupo perdia mais de metade do valor de cada moto vendida.

Essa rentabilidade é atribuída diretamente à reestruturação definida no processo de insolvência e às negociações com credores, incluindo a otimização da relação com importadores e concessionários para evitar novas acumulações de stock.

Resumindo, a KTM é agora uma empresa mais pequena, mais lenta a crescer, mas outra vez rentável. O que já não é é uma empresa europeia! Mais uma das que lentamente vão ajudando a aumentar a relevância do oriente no mercado internacional. //



Mudança DE RUMO

A fabricante norte-americana anunciou uma estratégia plurianual que visa recuperar volumes de vendas, reforçar a rede de concessionários e devolver rentabilidade ao negócio, num plano que marca a primeira grande intervenção do CEO Artie Starrs desde que assumiu a liderança da empresa em maio de 2026.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Marca

A Harley-Davidson, Inc. apresentou recentemente, em Milwaukee, o seu novo plano estratégico, designado "Back to the Bricks", coincidindo com a divulgação dos resultados financeiros do primeiro trimestre de 2026. A estratégia foi apresentada como estando "desenhada para restaurar o desempenho da empresa e gerar um crescimento rentável".

Com o "Back to the Bricks", Artie Starrs o novo CEO da marca, pretende recuperar o terreno perdido pela Harley-Davidson durante a era Zeitz, com uma estratégia direta e pragmática.

Jochen Zeitz, que sucedeu a Matthew Levatich como CEO efetivo a partir de maio de 2020, começou por tentar resolver os problemas criados pelo seu antecessor, logo após o encerramento da fábrica de Kansas City, que à data produzia as V-Rod e os modelos Dyna, e da intenção de transferir a produção para o Extremo Oriente para baixar custos, algo que até chamou a atenção do presidente Trump.

Mas Zeitz não conseguiu conter a erosão da confiança de investidores, de concessionários e da comunidade Harley-Davidson, sobretudo a americana, devido a resultados abaixo das expectativas e à criação de uma gama elitista demasiado cara, a par com decisões es-

tratégicas muito controversas como o novo logotipo a preto e branco, para ser inclusivo, ou a venda por um milhão de dólares de um edifício da Harley-Davidson, no campus da Juneau Avenue, nas imediações do edifício histórico, à Central Standard Craft Distillery, algo que aconteceu em 23 de junho de 2025 e que não foi bem recebido nem pelos trabalhadores nem pelos clientes.

UMA DÉCADA, OU DUAS, DE EROSÃO ESTRUTURAL

Para se compreender a real dimensão do desafio que "Back to the Bricks" procura agora enfrentar, é indispensável olhar para a trajetória histórica de vendas da marca.

O ano de maior volume de vendas da história da Harley-Davidson foi 2006. Nesse exercício, a empresa registou vendas mundiais de 343.981 unidades, um crescimento de 8,5% face às 317.169 unidades vendidas em 2005. Este resultado surgiu no culminar de duas décadas consecutivas de crescimento ininterrupto de receitas, lucros e vendas, um ciclo que a própria empresa celebrava publicamente em 2005 como um marco histórico.

Mas a crise financeira de 2008 travou abruptamente essa trajetória e a produção caiu para cerca de 200.000 unidades já em 2009. Desde então, a curva de vendas »



da marca tem sido descendente. A década mais recente ilustra bem essa erosão contínua.

Comparando o pico de 2006 com o valor mais recente de 2025 (apenas 132.535 unidades), a queda acumulada ronda os 61,5%. Ou seja, a marca vende hoje pouco mais de um terço das motos que vendia no seu auge, há praticamente duas décadas.

É este pano de fundo estrutural, e não apenas a conjuntura recente de taxas de juro elevadas, das tarifas e do sentimento de consumo deprimido, que dá verdadeira urgência à meta de "Back to the Bricks" de retomar um crescimento anual composto de dígito único médio (na casa dos 5%) nas vendas a retalho da Motorcycle Company.

"BRICKS" É UM NOME COM HISTÓRIA

O nome deste plano não é arbitrário. O termo "Bricks" remete diretamente para os tijolos com que foi construída a icónica sede da Harley-Davidson na Juneau Avenue, em Milwaukee. O edifício foi ocupado pela primeira vez em 1906 e, após expansões significativas entre 1910 e 1913, o edifício em tijolo vermelho ficou concluído por volta de 1926, tendo sido classificado no Registo Nacional de Locais Históricos dos EUA em 1994.

"Back to the Bricks" comporta um duplo sentido: o regresso físico ao edifício histórico e o regresso simbólico aos valores fundadores da marca, numa lógica que poderia igualmente ser resumida como "regresso ao passado".

Esta estratégia pretende provar que a Harley-Davidson entra numa nova era, após a saída de Jochen Zeitz. A transição para Artie Starrs, anunciada em outubro de 2025, simboliza uma mudança de rumo num momento em que a empresa procura reconquistar dinamismo, relevância e crescimento global.

Durante o seu mandato, Zeitz tentou reposicionar a Harley com o plano "Hardwire", apostando em modelos de maior margem, racionalização da operação e uma abordagem mais seletiva aos mercados internacionais.

A estratégia, porém, enfrentou ventos contrários: vendas em queda, consumidores a migrarem para motos mais acessíveis, taxas de juro elevadas e uma comunidade Harley cada vez mais crítica de decisões como o fecho de concessionários, a transferência de produção para a Tailândia e algumas iniciativas culturais que dividiram opiniões.

Sem escândalos nem ruturas dramáticas, a saída de Zeitz foi o resultado de um desgaste progressivo e da





perceção de que o plano não estava a devolver à marca o vigor nem o prestígio prometidos.

Com a chegada de Starrs, a Harley-Davidson preparase para redefinir prioridades: ampliar a base de clientes, reforçar a competitividade global e equilibrar tradição com inovação. O desafio é enorme, mas o momento é decisivo.

A escolha de Artie Starrs para substituir Zeitz revela uma intenção clara: trazer para a Harley um gestor com um histórico sólido em expansão global, operações complexas e rejuvenescimento de marcas.

MAS QUEM É ARTIE STARRS?

Starrs construiu carreira na banca de investimento antes de assumir posições de topo na Pizza Hut, onde liderou mais de 18 mil lojas em mais de cem países, e na Topgolf, empresa que transformou num gigante de entretenimento com crescimento acelerado e presença internacional.

A sua experiência em redes de franchising, gestão de grandes equipas e atração de novos públicos é vista como um trunfo para revitalizar a relação com os concessionários e reconquistar segmentos que a Harley tem vindo a perder.

Um dos aspetos mais reveladores do percurso pessoal de Artie Starrs antes de chegar à liderança da Harley-Davidson foi o de o executivo ter visitado a concessionária Maverick Harley-Davidson, em Carrollton, no Texas, ainda em meados de 2025, muito antes de a sua

nomeação ser conhecida publicamente. Nessa altura, inscreveu-se no curso de formação da Riding Academy, obteve a carta de condução para motociclos e comprou a sua primeira Harley-Davidson precisamente naquele concessionário.

Este episódio ajuda a explicar a centralidade que a rede de concessionários ocupa no novo plano estratégico. Starrs terá afirmado que, nos últimos anos, os concessionários da marca acabaram por acumular em stock "demasiados exemplares de muito poucos modelos", um desequilíbrio que "Back to the Bricks" procura agora corrigir através de uma oferta de produto mais alargada e equilibrada.

A marca que simboliza liberdade e a cultura americana procura assim um novo impulso enquanto o mercado observa atentamente para perceber se esta mudança de liderança será o início de uma recuperação sustentada ou apenas mais um capítulo rumo a uma dolorosa extinção.

"BACK TO THE BRICKS" ASSENTA EM VÁRIOS PILARES ESTRATÉGICOS:

De acordo com o comunicado oficial da Harley-Davidson, o plano apresenta cinco eixos principais:

Valorização das vantagens competitivas e do legado da marca, com uma diversidade de canais de receita e a qualidade da rede de concessionários apontadas como alicerces do crescimento futuro.



Reforço do compromisso com a rede exclusiva de concessionários. A empresa está a planear ações para permitir que os concessionários dupliquem a rentabilidade em 2026 e a voltem a duplicar até 2029.

Ações imediatas para recuperar quota de mercado nas áreas onde a marca detém vantagem histórica, com Motociclos novos e usados, Peças & Acessórios, e Vestuário & Licenciamento.

Consolidação financeira, com ações de reestruturação e controlo de custos já em curso, visando maior geração de fluxo de caixa livre e aumento da margem de lucro.

Reforço da equipa de gestão, combinando novas nomeações com quadros que já conheciam a estrutura interna da empresa.

O plano fixa objetivos numéricos claros. A empresa está a apontar para mais de 350 milhões de dólares de EBITDA (lucros antes de impostos) em 2027 para a Harley-Davidson Motor Company (HDMC).

Para o médio prazo, um horizonte que Artie Starrs definiu como sendo de três a cinco anos, os objetivos incluem "fazer mais com menos", ou seja, apostar no crescimento das vendas em detrimento de uma estratégia de pura contenção.

O REGRESSO DA SPORTSTER E CHEGADA DA SPRINT

Nos planos de Artie Starrs, dois lançamentos destacam-se como sinais de continuidade e mudança:

A Sportster regressa à gama, com um motor refrigerado a ar, previsto para os anos-modelo 2027/2028, com um preço de entrada anunciado a partir dos 10.000 dólares e produção doméstica prevista na fábrica de York, na Pensilvânia.

A Sprint, um modelo de entrada ainda mais acessível, previsto para chegar antes da Sportster reformulada, ao longo de 2027. Continuará provavelmente a basear-se no motor monocilíndrico de 440 cc arrefecido a óleo, desenvolvido em parceria com a indiana Hero MotoCorp.

O preço final deverá situar-se ligeiramente abaixo dos 10.000 dólares, mas não deverá cumprir a meta ambiciosa de menos de 6.000 dólares que o antigo CEO Jochen Zeitz tinha referido no verão passado, um ajuste que sinaliza alguma prudência da nova liderança relativamente a promessas anteriores.

ACESSIBILIDADE, PERSONALIZAÇÃO E VALORIZAÇÃO DAS PEÇAS E ACESSÓRIOS

O plano dá também continuidade à recém apresen-



tada plataforma de marketing "RIDE", com foco naquilo que Starrs prefere chamar de "acessibilidade", um conceito mais amplo e elegante do que a simples ideia de preço reduzido, e que prevê o lançamento de 20 novos modelos para os próximos três anos, muitos deles produzidos pela indiana Hero MotoCorp.

Outro eixo relevante prende-se com a valorização do negócio de Peças & Acessórios, historicamente secundarizado e agora identificado como uma fonte-chave de rentabilidade, tanto para a marca como para os concessionários e para os próprios motociclistas.

Nesse sentido, terá sido confirmado, durante a apresentação a investidores decorrida a 5 de maio de 2026, que o mercado de acessórios de pós-venda (aftermarket) passará a ter acesso mais equitativo ao espaço de exposição e ao inventário, nas concessões autorizadas, um ajuste que se cruza com uma recalibração da oferta de modelos "tela em branco" (blank canvas), pensados para estimular a personalização individual.

CONTEXTO E RISCOS IDENTIFICADOS PELA PRÓPRIA EMPRESA

Vale notar que o comunicado formal da Harley-Davidson inclui um extenso conjunto de ressalvas típicas das comunicações a investidores, alertando para riscos que

vão desde tarifas comerciais internacionais, tensões geopolíticas, nomeadamente ligadas ao conflito no Irão, problemas de cadeia de abastecimento, litígios de responsabilidade civil sobre produtos, até à gestão da relação com a Hero MotoCorp como distribuidora e licenciada da marca, e ainda questões associadas à filial financeira Harley-Davidson Financial Services, na qual as sociedades de investimento KKR e PIMCO detêm participações.

Em conjunto, os documentos analisados traçam o retrato de uma empresa que procura reequilibrar-se depois de quase duas décadas de contração de volumes de vendas, apostando simultaneamente em disciplina financeira e num reforço emocional do vínculo com os concessionários e os motociclistas.

O simbolismo do nome "Back to the Bricks" resume bem essa dupla intenção, por um lado o regresso literal às instalações históricas de Milwaukee, por outro um compromisso declarado com os valores fundadores da marca, num momento em que a nova liderança de Artie Starrs procura demonstrar que conhece o produto, os concessionários e os motociclistas, tão bem quanto os números que agora se compromete a entregar, e que a distância a percorrer até regressar aos números de 2006 ajuda a explicar porque é que essa promessa é, ao mesmo tempo, tão ambiciosa e tão necessária. //

A primeira desportiva NACIONAL DE MASSAS

Depois de no mês passado termos apresentado uma fantástica Casal Boss, que ainda continua a seduzir gerações, para o mês de agosto trazemos uma Sachs V5, numa versão vermelha e dourada denominada Lotus Special.

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





Vamos fazer nova viagem até ao século passado para perceber melhor a mística da V5 e da forma como ajudou a mudar o panorama nacional das duas rodas, garantindo um lugar na história e, ao que consta, conseguir o feito de ser o modelo nacional mais produzido. Nas suas diferentes declinações aponta-se para números de produção acima das 70.000 unidades, desde o início da sua comercialização, em finais de 1963, até 1990.

Se pensarmos num pequeno país como Portugal, que na década de 70 tinha cerca de 8,5 milhões de habitantes esse número tem ainda mais impacto, até porque existia muita concorrência, nomeadamente da sua rival Famel XF-17, que chegou ao mercado em 1974 e sobre a qual também havemos de falar, um dia.

Por detrás desta “pequena grande desportiva” está o nome do engenheiro José Diogo Quadros e também de Arménio Rosas. Fruto da sua genialidade e visão chegou ao mercado esta pequena desportiva, de linhas jovens e atrevidas, em que o pequeno motor de 50cc, construído pela alemã Fichtel Sachs, era complementado por uma caixa de 5 velocidades (daí o V5) que veio a fazer furor.

UM POUCO DE CONTEXTUALIZAÇÃO

Mais ou menos isolado, Portugal começava a abrir-se também para o mundo e as pessoas a sentirem necessidade de se deslocar e de serem autónomas, sendo que as das rodas eram parte essencial da mudança, como acontecia na vizinha Espanha ou noutros países europeus, muitos deles ainda a recuperar de severas feridas da guerra.

A vinda para Portugal dos motores Sachs, em

1950, deve-se ao empresário Joaquim Simões Costa que neles viu uma oportunidade de negócio, mais ainda pelo facto de a engenharia portuguesa ser bastante limitada, pelo que desenvolver um motor de raiz era caro e muito complexo. O resto da moto já podia ser feito quase tudo em solo nacional, onde até havia muita experiência para fazer quadros, rodas, cubos, amortecedores, trabalhos de pintura, cromagem, etc.

Depois de vários modelos com maior ou menor sucesso, a nova Sachs V5 foi apresentada em 1963 em Portugal e em 1965, quando já se vendia por cá, no Salão de Motos em Colónia, na Alemanha. Em Portugal já era um sucesso, mas a aceitação no exterior foi muito boa e abriu as portas também à exportação do modelo que era diferente, para melhor do que então existia, e tinha preços ajustados à realidade do mercado, sendo bastante acessível noutros países com maior poder de compra.

O motor Sachs era robusto, fiável e económico, sendo que as linhas desportivas e marcantes, com forte destaque para a forma muito original do depósito de combustível, com as respetivas proteções laterais e cerca do tampão da gasolina e os vários autocolantes a imitar uma bandeira de xadrez, que agradava aos compradores que viam nela uma pequena desportiva.

Numa primeira fase vinha com molas exteriores na suspensão dianteira e o indicador do nível de gasolina era uma útil mangueira na lateral do depósito. Não havia como errar, o único problema era quando essa mangueira se soltava com a vibração ou se ia deteriorando com o contato contínuo com a gasolina!

Até 1990, que foi quando a produção do modelo cessou em definitivo, foram exportadas para vários »



países europeus, mas também África (em particular as ex-colónias) e até para os Estados Unidos e Canadá! Além de diferentes cores (vermelho, verde, amarelo, laranja, preto...) a marca foi lançando uma grande diversidade de versões, onde se inclui esta Lotus, mas também as Sport, Turismo, Racing ou Top Racing. Mais a pensar na exportação foram até produzidas unidades com uma volumosa carenagem dianteira, com dois discos de travão à frente e até malas laterais! Uma motorizada pequena (moped), mas que queria ser como as motos grandes!

O DESTAQUE DO MOTOR SACHS

A ideia da SIS (Sociedade Irmãos Simões) de equipar estas motorizadas com motores Sachs foi simplesmente genial e uma aposta ganhadora. A fábrica alemã Fichtel Sachs (nome dos seus dois fundadores) tinha grande experiência também na produção de motores de pequena cilindrada e aceitou de bom grado alargar as suas vendas para Portugal.

O pequeno motor revelou-se a escolha perfeita e foi evoluindo ao longo dos anos, tal como os respetivos periféricos. Por exemplo, o 50 S de 5 velocidades da década de 60 tinha uma cabeça

de motor mais pequena, com um cilindro de ferro fundido que aquecia imenso, mas melhorou depois com um cilindro diferente. Também ao nível da parte elétrica muita coisa mudou, desde os pratos de bobines e platinados da Bosch de 6V até à mudança para os eletrónicos Motoplat de 6v e posteriormente de 12v.

Também ao nível da caixa de velocidades foram sendo feitas melhorias, mas o facto é que a caixa sempre se revelou bastante precisa e robusta (apesar do vulgar desgaste nas cruzetas), mais ainda quando os termos de comparação eram as produções da Casal e da Zundapp.

Nunca baixando os braços e querendo alargar o leque de clientes, a SIS foi equipando as suas máquinas com o que a marca alemã tinha de melhor. Caso de motores de 80 cc, mais virados para o mercado estrangeiro, motores com caixas de 6 velocidades, com refrigeração a líquido, ao mesmo tempo que ia melhorando os quadros, a posição de condução, as suspensões ou os travões, sem nunca esquecer as decorações.

De origem ou “artilhados”, alguns até aos dentes, os motores Sachs sempre se caracterizaram por serem bastante robustos e, na maior parte dos





casos, as suas avarias e falhas eram mais culpa dos seus proprietários e mecânicos “curiosos” que outra coisa! Gasolina de má qualidade, mistura incorreta de óleo, afinações mal feitas na caixa de velocidades, eletrónico Motoplat mal apertado, carburador mal afinado ou com desgaste nas peças móveis... tinha mais a ver com o trabalho de quem fazia as reparações e as “kitava” do que com o motor propriamente dito!

O facto de ter sido usada pelas forças de segurança, nomeadamente pela PSP, que tinha inúmeros exemplares, diz muito acerca das suas reais capacidades, mesmo quando sujeita a maus tratos e gritante falta de manutenção preventiva.

SENSAÇÕES AO GUIADOR

Há bastantes anos que não conduzia uma, sendo que nos anos 80 cheguei a ter uma Sachs TC 50 em que o motor era o mesmo que equipa este bonito exemplar de 1985 desta V5 Lotus Special, capaz de origem de debitar 6,25 cv às 8.000 rpm, para um peso em ordem de marcha a rondar os 90 kg.

Como refere o Hugo (obrigado Hugo pelo empréstimo) esta V5 está particularmente bem afinada e, com o seu pedal de arranque do lado esquerdo, pega sempre à primeira seja verão ou inverno, o que efetivamente aconteceu comigo! Já tinha muitas saudades daquele barulhinho de abelha atrevida!

Depois de um ligeiro pré-aquecimento fiz-me à estrada, não sem antes apreciar o razoável estado geral deste exemplar e da forma como tudo está bem ao alcance das nossas mãos e pés. Verdadeiramente uma bela V5, que remonta a uma fase em que a marca começava já a agonizar, muito por não ter sabido modernizar-se face à concorrência, sobretudo nipónica e do próprio automóvel. Adicionar um sistema de mistura automática (autolube), melhores suspensões, atualizar a estética e parte elétrica e iria parecer logo outro ciclomotor!

Engreno a primeira velocidade, com auxílio da ligeira embraiagem e lá vou eu, a sonhar que tenho agora umas décadas a menos! A caixa



de velocidades é ótima e durante o tempo que estivemos juntos não ocorreu um único prego (falso neutral)! O motor sobe bem de rotação e mesmo quando é preciso reduzir de forma mais empenhada, responde como seria de esperar, mas não se pode deixar cair muito a rotação que a faixa útil de potência é curtinha e o meu peso tampouco ajuda!

Claro que os travões são algo limitados (sobretudo se formos mais depressa ou com passageiro), apesar de ter um disco dianteiro Grimec. As suspensões gostam de asfalto direitinho, mas depois de alguns quilómetros até nos esquecemos disso e vamos sorvendo o ar à nossa frente e deixamo-nos encantar pelo cantar do escape, ruidoso, mas sem ser omnipresente, a ponto de termos toda a gente a olhar para nós.

Mesmo a carenagem dianteira, que parece muito do tipo old school, dá mais harmonia ao modelo e as suas listas douradas combinam bem com as do depósito, das malas laterais e da traseira e as espetaculares jantes de 7 braços. Ou seja, há harmonia no conjunto e

em 1985 ainda ia resultando, mas tudo estava a mudar rapidamente e a nossa adesão à CEE, Comunidade Económica Europeia, no ano seguinte deu um empurrão nesse sentido!

NOTAS FINAIS

A V5, nas suas diferentes declinações, gerações e quase 30 anos de produção ininterrupta, ganhou um lugar especial no nosso coração e a quantidade de modelos mais ou menos recuperados que vemos nas nossas estradas são um espelho fiel desse facto.

Quantos de nós têm histórias especiais aos seus comandos ou se lembram da célebre anedota do Guarda que mandou parar o condutor duma V5 e o admoesta por levar uma criança entre ele a esposa e ainda outra sentada no depósito, ou seja, um total de 4 pessoas!

Perante tal interpelação o condutor responde orgulhosamente:

- Senhor Guarda! Não me multe! A minha mulher está de esperanças! Daqui a pouco tempo já Vão 5!!! //





Aprilia reina em Silverstone

E MARTIN REFORÇA LIDERANÇA

O Grande Prémio da Grã-Bretanha, em Silverstone, ficará na memória como um dos fins de semana mais dominados por uma única marca na história recente do MotoGP. Ao longo dos três dias, a Aprilia esteve praticamente sempre um passo à frente da concorrência, com destaque para Marco Bezzecchi e Jorge Martin nos treinos e na qualificação, e para Raul Fernandez na corrida principal.

Tudo começou na sexta-feira, com um Treino Livre eletrizante que assinalou o regresso do campeonato após a pausa de verão. Depois de uma primeira meia hora tranquila, dominada pela SuperFile Trackhouse MotoGP Team através de Ai Ogura e Raul Fernandez, a sessão explodiu numa sucessão de voltas cada vez mais rápidas.

Pedro Acosta, Alex Marquez e Marc Marquez, da Ducati Lenovo Team, passaram todos pela liderança provisória, até que Ogura se tornou o primeiro piloto da história a entrar na casa dos 1'56 em Silverstone.

Coube, porém, a Marco Bezzecchi, da Aprilia Racing, o momento decisivo do dia: numa última volta lançada, o italiano cravou um espantoso 1'56.280, quase meio segundo abaixo do recorde anterior, superando Fernandez por 0.335 segundos.

No sábado de manhã, a Q1 reuniu de nomes de peso, com quatro antigos vencedores em Silverstone a lutarem pela passagem à decisiva Q2. Franco Morbidelli e o substituto Iker Lecuona, da BK8 Gresini Racing MotoGP, a substituir Fermín Aldeguer, garantiram o acesso à Q2, deixando Fabio Quartararo pelo caminho por apenas 0.050 segundos.

Na Q2, a fasquia voltou a subir. Bezzecchi aproximou-se de novo do seu registo de sexta-feira, antes de Fernandez estabelecer um novo recorde da pista com 1'56.181. Ogura respondeu, subindo ao segundo lugar provisório, mas a última palavra pertenceu a Jorge Martin, líder do campeonato, que na volta final cravou 1'56.160 e arrebatou a pole a Fernandez por apenas 0.021 segundos.

O resultado foi uma primeira fila inteiramente Aprilia, com Martin, Fernandez e Ogura, numa curiosa coincidência em que os seis primeiros do campeonato

ocuparam as seis primeiras posições da grelha de partida.

SPRINT: MARTIN VENCE CATEGÓRICAMENTE, DUCATI EM CRISE

O sábado à tarde pertenceu por inteiro a Jorge Martin. Da pole, o espanhol teve um arranque perfeito e liderou do início ao fim, conquistando a sua terceira vitória de Sprint de 2026 dando o mote a um dia dourado para a Aprilia, que celebrou o seu primeiro pódio 1-2-3 numa Sprint, com Ogura em segundo e Bezzecchi em terceiro, este último num emocionante regresso à competição depois de cirurgia ao ombro e ao joelho.

Pelo meio, Fernandez, que discutia a segunda posição com Bezzecchi, perdeu a dianteira na curva The Loop e caiu, um contratempo que manchou o seu fim de semana até então imaculado.

Do lado da Ducati, o cenário foi de sofrimento generalizado: Marc Marquez, que chegou a lutar pela frente da corrida, sofreu uma significativa perda de aderência do pneu traseiro nas voltas finais tendo sido ultrapassado sucessivamente por Pedro Acosta, Joan Mir e Franco Morbidelli, segurando o último ponto disponível por apenas 0.027 segundos, em nono lugar.

A vitória de Martin alargou a sua vantagem para 17 pontos sobre Ogura, e o pódio de Bezzecchi devolveu-o à terceira posição do campeonato, na frente de Marc Marquez.

CORRIDA: FERNANDEZ IMPECÁVEL, DUCATI DE NOVO EM APUROS

Se o sábado foi de Martin, o domingo pertenceu a Raul Fernandez. Na primeira curva, tanto Martin como Ogura saíram largos devido aos respetivos dispositivos»





de ajuste de altura da suspensão traseira terem ficado bloqueados, um problema que penalizou de imediato os dois pilotos da Aprilia.

Fernandez, a arrancar de segundo, aproveitou de imediato para roubar a dianteira a Martin e nunca mais a largou. Já na terceira volta, o espanhol tinha batido o recorde de volta da corrida e abria uma vantagem de dois segundos sobre a concorrência.

A prova foi marcada por uma sucessão de quedas pouco habitual, um reflexo das temperaturas elevadas e do comportamento imprevisível da elevada aderência do asfalto de Silverstone. Joan Mir e Alex Rins tocaram-se e caíram ainda na primeira volta.

Seguiram-se, entre as voltas seis e oito, as quedas de Enea Bastianini, Iker Lecuona, Cal Crutchlow e de Francesco Bagnaia, este último exatamente no mesmo local onde tinha caído no ano anterior. Na volta nove, foi a vez de Ai Ogura cair na curva 16 e encerrar de forma abrupta o seu fim de semana, perdendo o segundo lugar do campeonato para Bezzecchi.

Para a Ducati, o desastre não se ficou pelas quedas. O desgaste do pneu traseiro, que já tinha atormentado a equipa italiana ao longo de todo o fim de semana, voltou a fazer-se sentir com força na corrida longa,

e nem Marc Marquez, o piloto mais bem cotado da marca, conseguiu escapar-lhe, sendo forçado a gerir a diferença em vez de atacar, e a terminar a 40 pontos de Martin na luta pelo título.

Na frente, Fernandez geriu com autoridade uma vantagem que chegou a superar os quatro segundos, cruzando a meta com 2.5 segundos de vantagem sobre Martin e tornando-se o décimo segundo vencedor diferente nos últimos doze Grandes Prémios da Grã-Bretanha disputados em Silverstone.

Bezzecchi, ainda em recuperação e bastante comovido e abalado pelo esforço, completou um pódio totalmente Aprilia, em terceiro, subindo ao segundo lugar da classificação geral, mas a 31 pontos do seu colega de equipa. Seguiram-se Alex Marquez, o melhor piloto Ducati do dia, em quarto, e Pedro Acosta e Fabio Di Giannantonio a fecharem o top seis.

Com dez rondas ainda por disputar e 370 pontos por conquistar, Martin reforça claramente a sua condição de favorito. Por seu lado, Marc Marquez precisa urgentemente de uma boa prestação para travar a hemorragia de pontos. A próxima oportunidade vai tê-la já no final de Agosto (de 28 a 30) em Aragão, no Circuito Motorland, praticamente no seu quintal! //

QJMOTOR

SRT 600 SX

5.990€*

SEM LIMITES,
JUST RIDE

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

+ OFERTA DO KIT DE 3 MALAS "ONE KEY"

*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matrícula, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Campanha de oferta do Kit de 3 Malas até 30/09/2026.





Marc Márquez reafirma O SEU DOMÍNIO EM "CASA"

MotorLand Aragón voltou a confirmar-se como um dos santuários de Marc Márquez no Mundial de MotoGP. Com uma sprint dominada de fio a pavio e uma corrida principal de fritar os nervos quase até à bandeira de xadez, o hexacampeão espanhol fez a dobradinha e relançou por completo a luta pelo título de 2026.

Antes de entrarmos em detalhe nas sessões, vale a pena sublinhar por que o traçado de Aragão pesa tanto na narrativa deste fim de semana. O traçado de MotorLand desenrola-se em sentido anti-horário, uma característica pouco frequente no calendário e que há muito beneficia Marquez, fruto da sua formação em pistas de terra batida, onde as curvas para a esquerda em velocidade e a gestão controlada do deslizamento da traseira são o pão de cada dia.

O próprio piloto resumiu a vantagem antes do arranque do fim de semana: é um circuito que gosta, e isso ajuda na forma como aborda os treinos e compreende a afinação da moto.

Os números confirmam a tendência: a percentagem de sucesso de Marquez em circuitos anti-horários (Aragão, Phillip Island, Balaton, Valência) ronda os 56 a 61%, consoante a métrica considerada, e o espanhol chegava a este Grande Prémio invicto em Aragão desde que trocou da Honda para Ducati em 2024, tanto em sprints como em corridas longas.

Sendo também um dos traçados que Marquez melhor conhece e onde historicamente mais se sente em casa, a pressão instalou-se desde cedo: depois de resultados modestos em Silverstone (9 e 7 pontos), seria em Aragão que o campeão em título precisava de reagir.

QUALIFICAÇÃO: Q1 E Q2 COM REVIRAVOLTAS

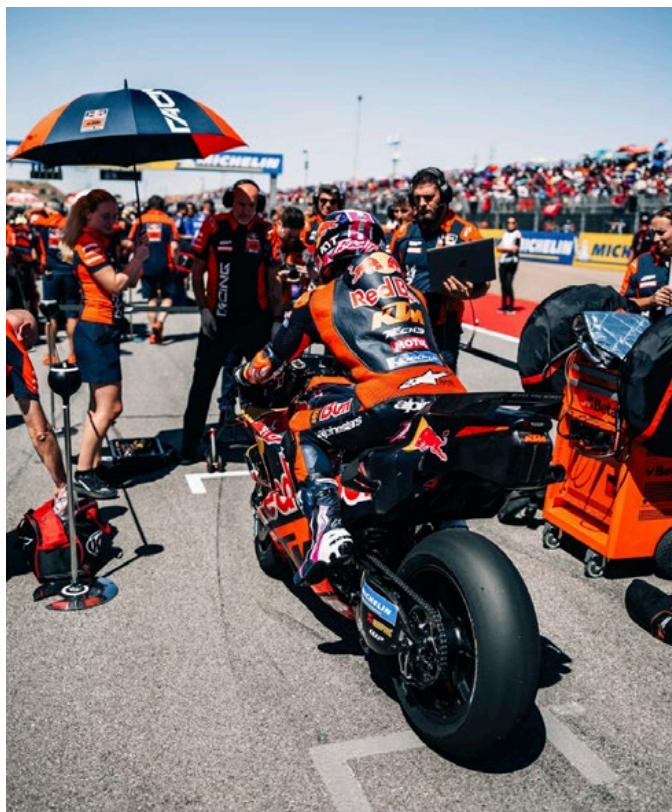
A sessão de qualificação teve direito a uma Q1 competitiva, com Francesco Bagnaia a liderar praticamente do início ao fim, resistindo à pressão de Brad Binder, e a garantir o acesso à Q2. A segunda vaga de passagem foi disputada até ao último instante, com Diogo Moreira, da LCR Honda, a destacar-se ao ultrapassar Bagnaia a meio da sessão antes de o italiano recuperar a vantagem nos dois minutos finais; o brasileiro sofreu uma queda na fase de fecho, mas ainda assim garantiu o lugar de transição para a Q2.

Já na luta pela pole position, o ambiente foi eletrizante. Marc Marquez bateu logo na primeira volta o registo de sexta-feira de Marco Bezzecchi, apenas para o italiano da Aprilia responder com a primeira passagem da história do traçado abaixo de 1m45s, fixando a referência em 1m44.962s.

Isso armou um confronto direto na última tentativa: Marquez pressionou ao limite a sua Desmosedici, chegando a marcar setores vermelhos, mas um grande deslizamento da roda da frente lhe travar a hipótese de conquistar a pole, numa pista onde nunca tinha sido batido enquanto piloto Ducati.

Por seu lado, Bezzecchi, que já tinha melhorado o seu próprio tempo, ficou fora de alcance e garantiu a pole, a primeira desde Mugello.

A primeira linha da grelha ficou composta por





Bezzecchi, Marc Marquez e Alex Marquez, com Raul Fernandez, vencedor em Silverstone, e Jorge Martin, líder do campeonato, a completarem a segunda linha ao lado de Pedro Acosta, que apesar de uma queda ainda assim assegurou a sexta posição.

SPRINT: DUCATI FAZ DOBRADINHA

O sábado à tarde pertenceu por inteiro aos irmãos Marquez. Logo na primeira curva, Marc Marquez atirou-se para baixo de Bezzecchi e assumiu a liderança, com Alex a aproveitar a saída da curva para também ultrapassar o italiano, recriando o resultado do ano anterior. A partir daí, Marc não voltou a ser ameaçado, liderando todas as 11 voltas da sprint, conquistando a sua décima vitória no circuito.

Bezzecchi manteve-se agarrado à dupla Ducati mas nunca teve ritmo para atacar, fechando o pódio em terceiro. Mais atrás, Pedro Acosta ficou a meio segundo do italiano, batendo Jorge Martin, que terminou apenas quinto, resultado que reduziu a vantagem do espanhol da Aprilia no Mundial para 29 pontos sobre Bezzecchi.

Fermin Aldeguer, de regresso após lesão nas costas sofrida em Assen, somou pontos em sexto, com Diogo Moreira e Johann Zarco, também de regresso após lesão no joelho, a fecharem a zona de pontuação. Luca Marini e Fabio Di Giannantonio caíram cedo, e Fabio Quartararo abandonou com fumo a sair da sua Yamaha de fábrica.



CORRIDA PRINCIPAL: MARC MARQUEZ SOFRE, MAS VENCE.

No domingo, a corrida de 23 voltas teve tudo menos um percurso tranquilo para Marquez. Bezzecchi repetiu a machadada na primeira curva e ultrapassou o campeão em título, com Jorge Martin também a tentar entrar na luta pela frente.

Marquez respondeu com uma manobra firme na chicane antes da recta da meta para recuperar a segunda posição, mas na saída da curva 2 a sua moto revelou um problema no dispositivo de regulação de altura da suspensão, que ficou em baixo e provocou faíscas, alargando a trajetória e permitindo que tanto Bezzecchi como Martin o ultrapassassem.

O espanhol precisou então de reconstruir a corrida a partir de terceiro. Voltou a superar Martin na curva 15, já na primeira volta e assumiu a liderança sobre Bezzecchi na sexta volta, na mesma chicane onde tinha perdido posições, protagonizando de seguida uma luta roda-a-roda com o italiano ao longo da recta da meta, que quase resultou em contacto.

Bezzecchi acabou por ceder primeiro na zona de travagem, e foi Pedro Acosta quem aproveitou a disputa para assumir o segundo lugar. A partir daí, Acosta tornou-se o principal rival de Marquez, chegando a pressioná-lo de perto antes de o espanhol conseguir construir vantagem a partir da volta 15, fechando a corrida com 1,754 segundos de avanço, naquele que foi o seu oitavo triunfo

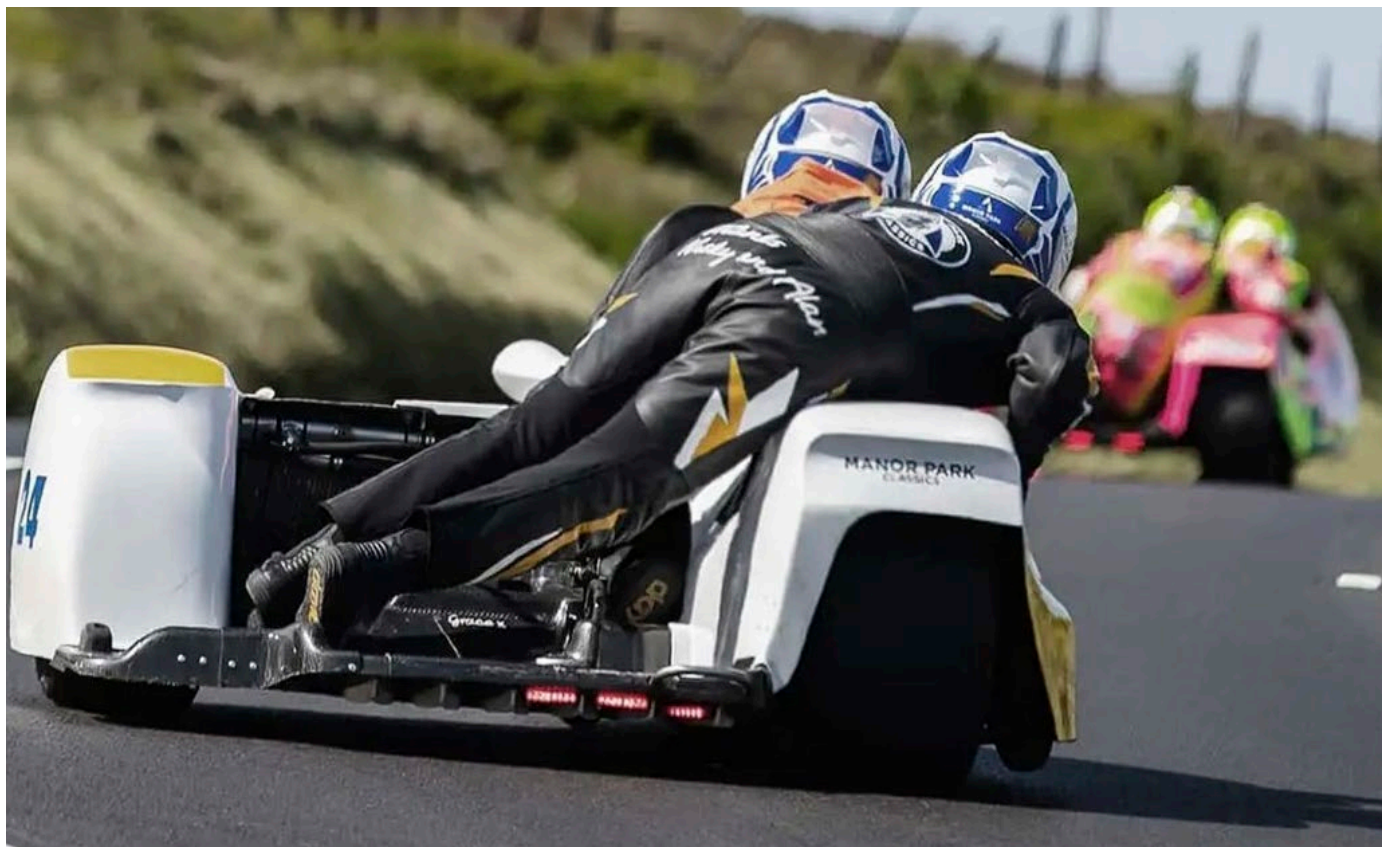
em Aragão na categoria rainha e a sexta vitória consecutiva como piloto Ducati no traçado.

Bezzecchi terminou em terceiro, à frente de Alex Marquez, com Jorge Martin a fechar o top 5. Fermin Aldeguer somou os pontos do sexto lugar à frente de Fabio Di Giannantonio, enquanto Enea Bastianini recuperou terreno desde a décima sexta posição na grelha para terminar oitavo.

Entre os incidentes do dia, destaque para as quedas de Francesco Bagnaia, que saiu de pista quando seguia em sétimo, de Franco Morbidelli pouco depois, e de Toprak Razgatlioglu, que caiu quando seguia em décimo quinto a apenas três voltas do fim, prenda que beneficiou Johann Zarco, ainda a cumprir a dupla penalização de "long lap" transitada de Barcelona.

Com a vitória, Marc Marquez ultrapassou Bezzecchi e subiu ao segundo lugar do campeonato, agora a apenas 19 pontos de Jorge Martin, que continua líder mas viu a sua margem de segurança reduzida de forma significativa.

É a primeira vez em várias jornadas que os três primeiros classificados estão matematicamente ao alcance uns dos outros antes da próxima ronda, em Misano, entre 11 e 13 de setembro. Vale a pena ainda notar que Ai Ogura se mantém no top 5, à frente de Pedro Acosta, apesar da ausência em Aragão por lesão sofrida em treino no Japão, tendo sido substituído por Lorenzo Savadori. //



Sidecars PODEM REGRESSAR

O plano prevê uma evolução contínua das regras, com melhorias faseadas.

Após dois acidentes graves durante a qualificação para o TT de 2026, a organização cancelou a categoria de sidecars e lançou uma revisão aprofundada. O primeiro relatório oficial agora divulgado, aponta para um possível regresso em 2027, mediante a implementação de medidas de segurança.

O documento, baseado em contributos de pilotos, técnicos e público, conclui que há "um caminho credível" para o regresso. A prioridade é definir especificações técnicas mais rigorosas para a edição de 2027.

As principais medidas previstas incluem:

- Redução significativa da potência e velocidade máxima;
- Controlo mais apertado do motor (ECU, restritor ou limitador de rotação);
- Aumento do peso mínimo e reforço da estabilidade;
- Melhor acesso para assistência médica e comissários;
- Fiscalização técnica mais rigorosa;
- Exigências mais altas de qualificação e condição física dos pilotos.

O plano prevê uma evolução contínua das regras, com melhorias faseadas. O sucesso destas medidas ainda está por confirmar, mas o futuro da categoria parece agora mais definido. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

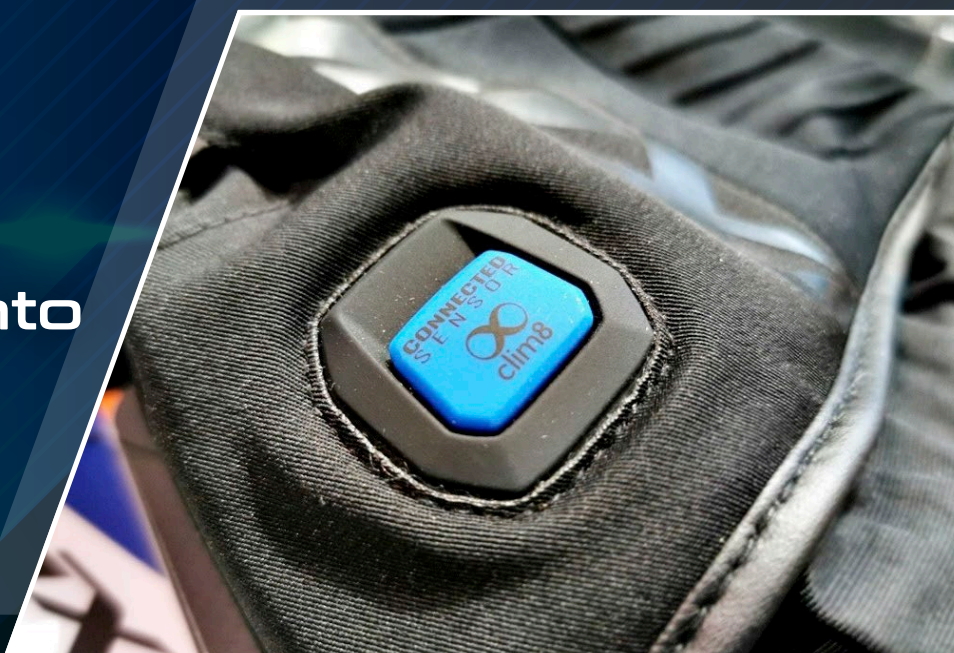


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Teste DE FOGO

O piloto espanhol Mario Román venceu aos comandos da 450MT a competição Red Bull Romaniacs 2026 Adventure Ultimate, numa edição em que os pilotos CFMoto triunfaram nas três categorias Adventure.

Na edição de 2026 do Red Bull Romaniacs, que decorreu de 28 de julho a 1 de agosto, a CFMoto, tem boas razões para sorrir. Os seus pilotos venceram as três categorias que compõem a Adventure, destinada a motos pluricilíndricas, sempre aos comandos da popular e best-seller de vendas no nosso país CFMoto 450MT: Mario Román na categoria Ultimate, Rene Columna na Adventure Core e He Guishu venceu a Adventure Lite.

A popular prova de hard enduro realizou-se entre 28 de julho e 1 de agosto, em Sibiu, na Roménia. Do prólogo urbano aos quatro dias de competição nas montanhas dos Cárpatos Meridionais, pilotos e motos enfrentaram longas distâncias, terrenos variados e obstáculos que exigiram resistência, adaptação e capacidade de decisão.

Pelo segundo ano consecutivo, a CFMoto participou como um dos principais patrocinadores do evento, reunindo cerca de 40 pilotos de 15 países. A marca esteve representada nas três categorias Adventure, com 450MT a ser o seu modelo mais utilizado, mas contou também com a presença da 800MT X e até da nova 1000MT X.

A 450MT ESTEVE À ALTURA DO DESAFIO

Mario Román chegou à Roménia com uma vasta

experiência em Enduro e anteriores presenças no pódio do Red Bull Romaniacs. Ainda assim, competir na Adventure Ultimate aos comandos da CFMoto 450MT representou um novo desafio. O piloto espanhol começou por vencer o prólogo urbano e manteve-se na frente quando a prova avançou para as antigas zonas mineiras, subidas técnicas e setores de montanha que caracterizam o evento.

Conhecida pela agilidade e facilidade de utilização em diferentes terrenos, a 450MT foi submetida na Roménia a um teste particularmente exigente. A moto teve de superar subidas, absorver impactos, manter a tração e conservar o ritmo nas zonas mais técnicas, mesmo com o aumento do cansaço do piloto.

A unidade utilizada por Mario Román teve como base o modelo de produção e recebeu uma preparação específica para a prova. A 450MT conta de origem com suspensões KYB de longo curso, boa distância ao solo e rodas de 21 polegadas à frente e 18 polegadas atrás, características que ajudaram o piloto a escolher trajetórias, ultrapassar obstáculos e manter um andamento consistente.

A preparação incluiu também componentes destinados à competição. Nas motos equipadas com o sistema de escape Akrapovič em titânio, foi possível reduzir o peso e melhorar a resposta »



DESPORTO RED BULL ROMANIACS



do motor. No final da prova Mario Román cruzou a linha de chegada com 14 minutos e 40 segundos de vantagem sobre Pol Tarrés, segundo classificado, conquistando o título da Adventure Ultimate.

VITÓRIAS NAS TRÊS CATEGORIAS DA ADVENTURE

Na Adventure Core, Rene Columna garantiu a vitória e Chris Power terminou no terceiro lugar. Na

Adventure Lite, os pilotos CFMOTO ocuparam os três lugares do pódio, com He Guishu no primeiro posto.

Declarou Mario Román no final da prova:
Quero agradecer a todos pelo apoio, pelas mensagens e pela motivação ao longo destes dias tão difíceis. Dei o meu melhor durante toda a semana e estou muito orgulhoso!

O Red Bull Romaniacs levou a 450MT a um dos cenários mais exigentes do motociclismo Adventure. Ágil, equilibrada e preparada para terrenos difíceis, a moto respondeu de forma consistente e confirmou em competição as qualidades que lhe permitiram conquistar um lugar de destaque no segmento.

A CFMOTO deixou Sibiu com vitórias nas três categorias Adventure e com a 450MT como grande protagonista, reforçando a importância da competição no desenvolvimento dos modelos da marca e na sua proximidade com os motociclistas.

Na edição deste ano, cuja vitória Gold coube a Manuel Lettenbichler, em KTM, que com 7 vitórias iguala o resultado de Graham Jarvis, destaque também para o feito de Graham Jarvis, que é o primeiro piloto a concluir os Red Bull Romaniacs numa moto elétrica! //

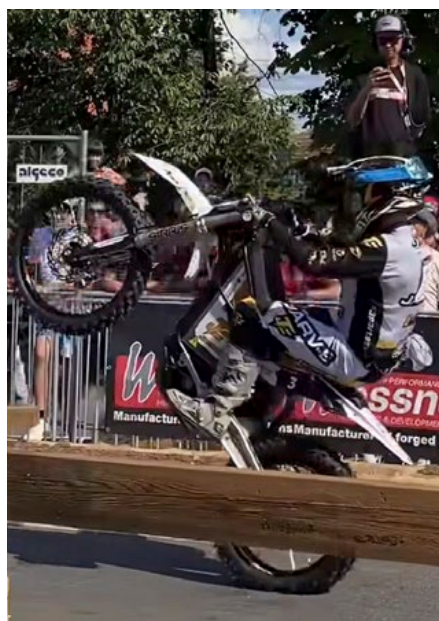


Graham Jarvis é o primeiro piloto a concluir os Red Bull Romaniacs numa moto elétrica

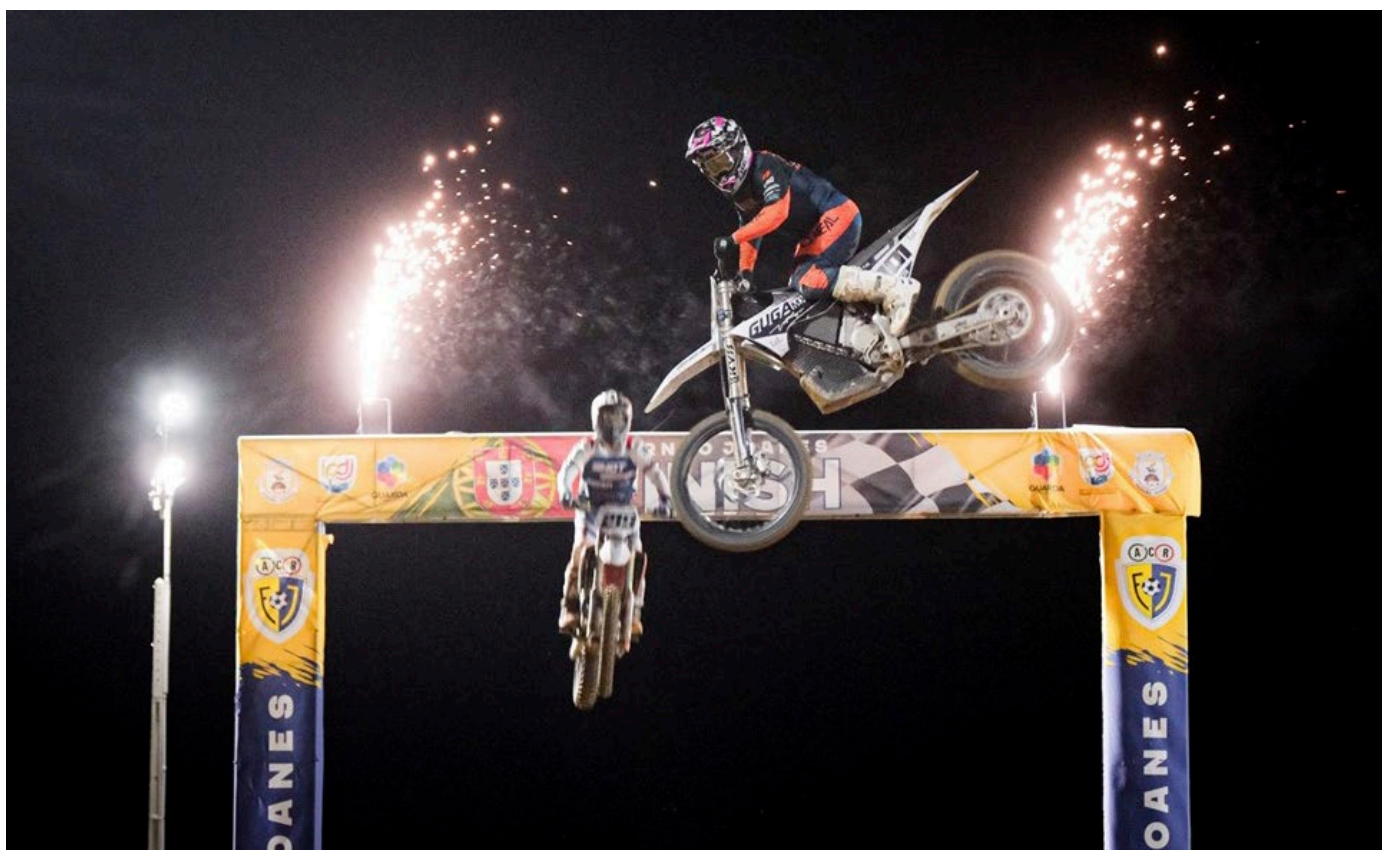
O diretor da prova, Martin Freinademetz, classificou a edição de 2026 como "fantástica", destacando as boas condições meteorológicas e o desempenho dos pilotos em todas as categorias, bem como a expansão do evento para incluir motos de maior cilindrada.

O VETERANO britânico Graham Jarvis, de 51 anos, entrou para a história ao tornar-se o primeiro piloto a terminar os Red Bull Romaniacs - considerado o mais duro rali de hard enduro do mundo - aos comandos de uma moto elétrica. O feito ocorreu na 23.ª edição da prova, na Roménia. Jarvis, que participa na competição desde 2008, completou o percurso da classe Gold, a mais exigente, ao volante do Jarv-e, um protótipo elétrico em desenvolvimento. Terminou em 20.º lugar e afirmou que pretende continuar a evoluir a moto com vista à edição de 2027.

A prova arrancou com o tradicional prólogo no centro de Sibiu, seguindo depois para etapas de montanha que mantiveram alguns pilotos mais de nove horas por dia em cima da moto. Ao todo, competidores de 57 países enfrentaram terrenos abertos, subidas e descidas técnicas, campos de rochas e antigas zonas mineiras. O alemão Manuel Lettenbichler conquistou o seu sétimo título nos Romaniacs, igualando o recorde de Jarvis. Liderou desde o primeiro dia de off-road, apesar de problemas de bateria na sua



moto, e confirmou o triunfo com uma prestação precisa. Teo Kabakchiev, vencedor do prólogo, terminou em segundo lugar, alcançando o seu quarto pódio na prova. A luta pelo terceiro posto foi decidida nos minutos finais: o austríaco Michael Walkner perdeu uma vantagem superior a 15 minutos após uma queda dura e falhas de navegação, descendo para sexto. O sul-africano James Moore acabou por assegurar o terceiro lugar, tornando-se o quarto piloto da África do Sul a subir ao pódio da competição.



Vitória ELETRIFICANTE

O Campeonato Nacional de Supercross (CNSX) terminou em Fernão Joanes com o piloto Xurxo Prol e a Stark Varg a dominarem por completo e a fazerem história, com a primeira vitória de uma moto elétrica neste campeonato.

O CNSX chegou à sua quinta e última ronda no passado sábado, com o Crossódromo Internacional das Lajes em Fernão Joanes, Guarda, a servir de palco para todas as decisões, já que nenhum título se encontrava decidido. No final da noite, Luís Outeiro (Yamaha) somou mais dois títulos nacionais, o de SX1 e o de SX Elite (aqui sem ter ganho nenhuma corrida esta época), Valentino Vázquez (GasGas) era Campeão de SX2 pela primeira vez, Guilherme Gomes (KTM) conquistava

a placa Nº1 em SX85 e Mateo Bouzó (KTM) fazia o mesmo em SX65, mas a grande novidade foi o Espanhol Xurxo Prol, em Stark Varg.

Xurxo Prol, aos comandos da elétrica Stark Varg da Guga MX, venceu ambas as finais Elite, depois de ter feito o mesmo na final de SX1, fazendo história ao ser o primeiro piloto a vencer uma prova do CNSX com uma moto elétrica. Em SX1, depois do domínio inicial de Martim Palma (Ducati), Xurxo Prol recuperou de uma queda inicial para vencer na frente do piloto da Ducati por 0,5s, com Luís Outeiro no 3º posto.

Prol, que chegara ao traçado beirão com 7 pontos de desvantagem para Outeiro, não conseguiu mesmo assim anular a diferença, com o Campeão a conquistar o título por 2 pontos, num ano em que as quatro finais de SX1 tiveram quatro vencedores diferentes – Paulo Alberto, Luís Outeiro, Cédric Soubeyras e Xurxo Prol.

MAIS RESULTADOS DA TEMPORADA

Na final de SX2, Tomás Santos (KTM) estreou-se a vencer na categoria, mas o segundo posto de Valentino Vázquez chegou para assegurar o título. Manuel Carreras, Sandro Lobo e José Hernández fecharam o top 5.

Já entre as SX85 não houve surpresas nem estreias: Guilherme Gomes chegava a Fernão Joanes com um grande avanço e confirmou o favoritismo ao vencer ambas as finais, sempre na frente de Thiago Rodríguez, que regressou às pistas depois de um período de ausência por lesão.

Finalmente, em SX65, quando se aguardava pelo duelo entre Mateo Bouzó e Lucas Araújo na discussão do título, com 11 pontos a separar o espanhol líder e o português, este sofreu uma

queda nos treinos cronometrados, depois de ter feito o melhor tempo, e fraturou uma perna. Aqui ficam os nossos votos de pronta e total recuperação para o nosso jovem campeão.

Mateo Bouzó (KTM) venceu as duas finais, sempre seguido de perto por Rodrigo Garcia (Yamaha), e com Gonçalo Costa (Yamaha) também a bisar o 3º posto.

Chega, assim, ao fim mais uma época do CNSX, onde tal como noutras modalidades, as motos elétricas se estão a afirmar rapidamente. //



Design apelativo. Tudo o que precisas. Sem excessos.

Na **MYTOS** eliminamos o supérfluo e mantemos aquilo que realmente importa: design, fiabilidade e economia.

Mobilidade inteligente, para todos os dias.



IMPORTADOR

MOTOXPART

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



WWW.MYTOS.PT

SEQUE-NOS

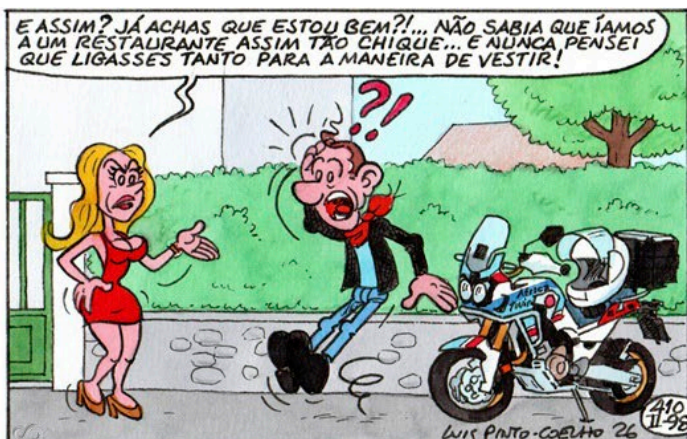
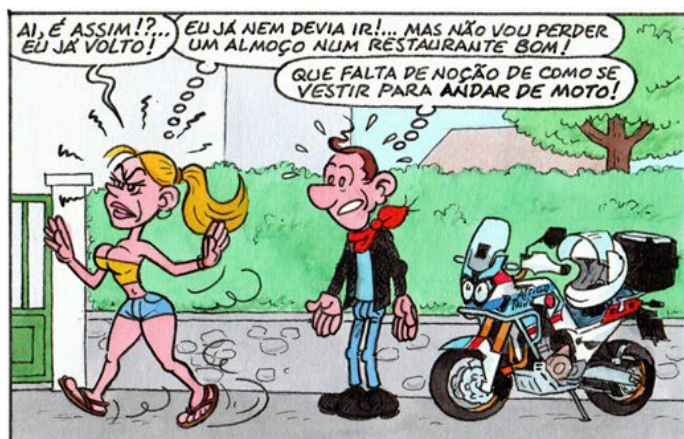
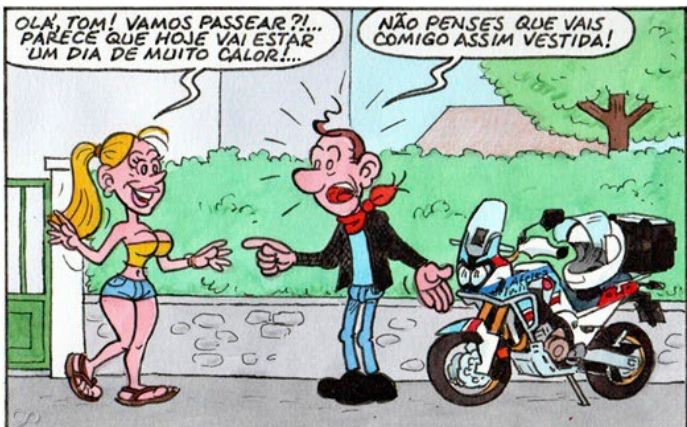
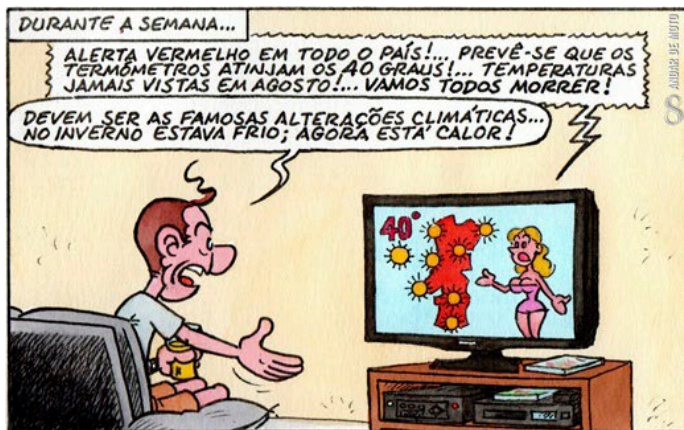


MYTOS.Motorcycles



mytosmotorcycles





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves

Jornalista e motociclista

Há mais motos, mas menos paixão

Há cada vez mais motos nas nossas estradas. Em Portugal, até julho deste ano, foram matriculados mais 19,7% do que no mesmo período de 2025. Só os motociclos de 125 cc cresceram 25,1%. É fácil justificarmos estes números com o crescimento dos serviços de entrega, e para o mercado é ótimo, mas tenho pena que os recém-chegados não tenham uma relação com a moto igual “à nossa”.

O que sinto é que parece estar a desaparecer uma espécie de código não escrito entre motociclistas. Não falo das grandes teorias sobre camaradagem. Coisas simples: o cumprimento, a entreaajuda, o respeito na estrada uns pelos outros, nas ultrapassagens, nos estacionamento para não trancar ninguém. Eu nunca apanhei tantos sustos provocados por outros motociclistas como agora. Nunca tive de me chatear tantas vezes, a sério, com alguém que simplesmente não teve o cuidado ou a sensibilidade de perceber que não está sozinho na estrada. Ultrapassagens apertadas, mudanças de trajetória sem pensar em quem está ao lado, manobras que nos obrigam a travar ou a desviar. Não é uma questão de andar depressa ou devagar, de ter uma moto mais potente ou mais pequena. É uma questão de respeito.

Talvez seja inevitável quando uma comunidade apaixonada começa a transformar-se também num enorme grupo de utilizadores, mas quem cá está há muito tempo, como eu, sente essa mudança diariamente.

É claro que o ambiente também é penalizado pela

falta de capacidade de adaptação que o país tem face a este rápido crescimento. Se já era mau... agora está bem pior. Da qualidade das estradas às infraestruturas necessárias para garantir a segurança destes veículos, tudo precisa evoluir. É verdade que o nível de responsabilidade de quem anda todos os dias de moto também precisa de um refresh, especialmente com o aumento das 125 nos serviços de entregas, mas estamos longe de ter este tema como prioridade. E se calhar devíamos. Nos primeiros seis meses do ano a GNR registou mais acidentes, com mais vítimas, especialmente dentro das localidades.

Isto devia fazer-nos pensar. Não apenas sobre quem conduz, mas sobre o sistema inteiro.

Se queremos mais motos nas cidades, precisamos de melhores condições para as motos. Se queremos novos motociclistas, precisamos de melhor preparação, e se queremos que as duas rodas sejam uma verdadeira solução de mobilidade, precisamos também de preservar uma cultura de respeito entre quem as utiliza. Talvez tenhamos de aceitar que a moto que para nós é paixão, para outros é simplesmente trabalho, e isso não os torna menos legítimos para estar na estrada, mas também não os dispensa de aprender as regras (escritas e não escritas) de uma comunidade que merece todo o respeito.

A estrada é de todos, mas entre motociclistas, talvez ainda devêssemos conseguir ser um pouco mais uns pelos outros. //



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.

