

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO
MENSA

#100

SETEMBRO



SUZUKI *GSX-R 1000*

TESTE



KOVE 625X

» **TESTE**

DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT 800
SUZUKI SV700GX

» **REPORTAGEM**

TRAVELLERS EVENT AVIZ

» **DESPORTO**

BMW CONQUISTA O BOL D'OR

» **TOM VITOÍN**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

Honda E-Clutch


HONDA
DreamTech



NOVA
NX
500

Moto equipada com acessórios



Companheira para a vida

Para onde? A escolha é sua. A nova NX500, compacta e versátil, oferece a agilidade perfeita para a cidade e capacidade fora de estrada. É também confortável, agora com sistema E-Clutch e um vidro desportivo amplo, desenhado para proteção contra o vento. O motor bicilíndrico compatível com a carta A2 proporciona um desempenho flexível e extremamente agradável, com 43 Nm de binário máximo e controlo de tração HSTC. O novo sistema E-Clutch permite uma condução despreocupada e mais divertida em qualquer situação. O equipamento de alta especificação inclui ainda um painel TFT de 5 polegadas de alta visibilidade, com conectividade para smartphone através do Honda RoadSync para navegação curva a curva diretamente no painel. A companheira para a vida. **The Power of Dreams.**



Agende um teste

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

100 meses de notícias

Esta centésima edição do suplemento mensal digital do Andar de Moto não é apenas mais um número numa sequência. É um marco que representa oito anos e quatro meses de trabalho ininterrupto, de decisões editoriais tomadas mês após mês com o mesmo critério e o mesmo respeito pelo leitor. Cem meses de resumos daquilo que de melhor e mais relevante se faz no mundo das duas rodas, com capas dedicadas às motos que, em cada momento, definiram a actualidade do sector, e muito mais de cem testes realizados a par com as novidades de equipamento e acessórios que foram chegando ao mercado. Um arquivo que, olhado em conjunto, conta a evolução recente do motociclismo com mais rigor do que qualquer memória individual conseguiria.

Desde o primeiro número que a linha editorial se manteve firme: sem especulação, sem "clickbait" e com o máximo rigor técnico e linguístico possível. Essa opção, que por vezes significou publicar mais tarde para publicar melhor, foi a que nos permitiu construir uma audiência exigente, composta por leitores para quem as motos não são um entretenimento passageiro, mas

parte estruturante das suas vidas. É a essa audiência que devemos, antes de mais, um agradecimento sincero. Sem os leitores que abrem esta edição todos os meses, sem os comentários, as partilhas e as sugestões que chegam pelas várias vias de contacto, este projecto não teria sentido nem continuidade.

Uma palavra é igualmente devida aos nossos colaboradores, jornalistas, fotógrafos, tradutores e autores convidados, cujo profissionalismo e conhecimento técnico deram substância a cada uma destas cem edições. É o trabalho de bastidores, muitas vezes invisível ao leitor final, que sustenta a qualidade que se exige a um suplemento como este. E não podia faltar um agradecimento também aos clientes e parceiros que, ao longo destes anos, confiaram no Andar de Moto como mostra para as suas marcas e produtos, reconhecendo nesta publicação um espaço de credibilidade construída com tempo e trabalho, não comprada com concessões editoriais.

Cem edições depois, a pergunta que se impõe não é se vale a pena continuar. É antes: porque não fazer mais cem? //

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 16 KAWASAKI Z650RS
- 18 KAWASAKI VERSYS 1100
- 20 KAWASAKI NINJA 125 E Z125
- 22 KAWASAKI 1100SX
- 24 DUCATI DESMO450 SM
- 28 KTM 690 RALLY
- 30 BENDA ROCK 707
- 34 CBR1000RR-R FIREBLADE SP "JOHN MCGUINNESS 30TH ANNIVERSARY"
- 38 KYMCO DOWNTOWN
- 40 AMB 002 ROADSTER
- 44 TVS RTX 300
- 48 QJ MOTOR FORT 350 EVO
- 52 BULTACO RALLY GT 300

TESTE

- 58 SUZUKI GSX-R 1000
- 70 DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT 800
- 78 KOVE 625X
- 86 SUZUKI SV700GX

REPORTAGEM

- 114 TRAVAGEM ELETRÔNICA
- 120 TRAVELLERS EVENT AVIZ

NOSTALGIA

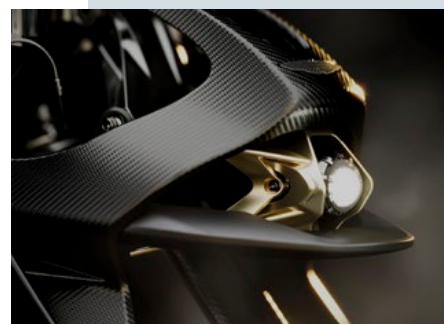
- 124 ČZ 175 TYPE 450

DESPORTO

- 130 MOTOGP: SÃO MARINO E AUSTRIA
- 140 BOL D'OR
- 144 SPORTNEWS

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: 100 MESES DE NOTÍCIAS
- 56 SUSANA ESTEVES: É CHINESA! E ENTÃO?
- 94 PEDRO PEREIRA: ESTARÃO OS MODERNOS SISTEMAS DE NAVEGAÇÃO A TORNAR-NOS PREGUIÇOSOS?
- 152 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 154 ADELINA GRAÇA: DE VOLTA À ESTRADA!



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge

Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Daniela Azevedo
Henrique Saraiva

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

5 ANOS
GARANTIA



BMW 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



Honda é primeira empresa a obter cinco estrelas no novo índice de segurança rodoviária da FIA

O RECONHECIMENTO FOI ATRIBUÍDO DURANTE O GRANDE PRÉMIO DE ITÁLIA DE FÓRMULA 1, REALIZADO NO AUTODROMO NAZIONALE DE MONZA, EM ITÁLIA, EM SETEMBRO.

ENTRE os aspetos destacados estão a existência de uma estratégia de médio e longo prazo com participação da administração, o cálculo e acompanhamento do número de mortos e feridos em acidentes rodoviários envolvendo veículos Honda, a monitorização dos objetivos de segurança através do conselho global de segurança e a aplicação de tecnologias de segurança em diferentes mercados. A FIA destacou, também, os esforços da empresa para promover uma cultura de segurança dentro da organização e a divulgação de informação relacionada com a segurança rodoviária.

A Honda tem como objetivo reduzir em 50% até 2030, face aos valores de 2020, o número de vítimas mortais por cada 10.000 unidades vendidas em acidentes envolvendo motocicletas e automóveis da marca. A empresa pretende atingir posteriormente

uma meta de zero mortes até 2050. A marca enquadra estas metas na iniciativa global "Safety for Everyone", através da qual afirma procurar reduzir não apenas as consequências dos acidentes, mas também a sua ocorrência. Para esse efeito, a Honda diz estar a desenvolver tecnologias de segurança, ações de promoção da condução segura e sistemas de análise de acidentes que permitam compreender as suas causas e melhorar a eficácia das medidas adotadas.

O presidente da FIA, Mohammed Ben Sulayem, considerou que a segurança rodoviária exige uma ação conjunta dos setores público e privado e defendeu uma maior utilização de instrumentos que permitam medir o desempenho das organizações nesta área. "A segurança rodoviária continua a ser um dos desafios mais urgentes do mundo e nenhuma organização ou

setor consegue enfrentá-lo sozinho", afirmou, citado pela FIA, acrescentando que o progresso depende de ações em larga escala e da cooperação entre diferentes intervenientes. Ben Sulayem felicitou a Honda por se tornar a primeira organização a alcançar a nova classificação máxima de cinco estrelas.

Também o secretário-geral da FIA para a Mobilidade Automóvel, Sustentabilidade e Turismo, Willem Groenewald, considerou que a atualização do índice representa um avanço na avaliação da segurança rodoviária enquanto componente das decisões empresariais. Segundo Groenewald, as organizações têm influência sobre a segurança nas estradas através das suas operações, trabalhadores, produtos, serviços e cadeias de abastecimento, pelo que a nova metodologia deverá permitir uma avaliação mais abrangente desse impacto.

Por parte da Honda, o vice-presidente adjunto e diretor-geral das Operações de Promoção da Segurança Rodoviária, Mikhiito Kojima, classificou as cinco estrelas como "o mais elevado reconhecimento" das iniciativas da empresa nesta área. Kojima afirmou

que a estratégia da Honda não se limita à segurança dos seus próprios produtos, abrangendo também os restantes utilizadores das estradas: "O nosso objetivo vai muito além de disponibilizar produtos mais seguros". Disse, ainda, que o desenvolvimento tecnológico deve ser acompanhado por ações de promoção da condução segura e por uma análise das causas dos acidentes.

O responsável considerou ainda que a avaliação da FIA permitiu à Honda identificar com maior clareza a sua situação atual e os aspetos que continuam a exigir intervenção. O FIA Road Safety Index foi criado para incentivar organizações públicas e privadas a medir a sua "pegada" de segurança rodoviária e a adotar medidas destinadas a reduzir o número de acidentes e vítimas.

A FIA, fundada em 1904, é uma organização sem fins lucrativos que reúne 246 organizações-membro em cinco continentes. Além de regulamentar o desporto automóvel internacional, a federação desenvolve iniciativas relacionadas com mobilidade, segurança rodoviária e sustentabilidade. //



PEQUENOS PILOTOS. GRANDES EMOÇÕES!





Harley-Davidson troca o asfalto pelo vinil e lança... um gira-discos

O EQUIPAMENTO JÁ PODE SER ENCOMENDADO ATRAVÉS DA HENLEY AUDIO, DISTRIBUIDORA DA PRO-JECT.

A **HARLEY-DAVIDSON** entrou num território pouco habitual para uma marca de motos: o áudio de alta-fidelidade. A marca norte-americana associou-se à austríaca Pro-Ject, especializada em equipamentos de áudio, para criar um gira-discos que transporta para a sala de estar alguns dos elementos mais reconhecíveis da cultura Harley, sem abdicar de uma construção técnica pensada para os apreciadores de vinil.

O Harley-Davidson Turntable apresenta um design inspirado no conhecido logótipo Bar & Shield, combinando alumínio polido, aço inoxidável e um tapete de prato em couro genuíno. A estética pretende ligar a identidade industrial da marca de Milwaukee ao universo dos equipamentos de som, numa peça que tanto procura funcionar como equipamento de reprodução como objeto de design.

Por baixo da imagem de marca, a Pro-Ject aplicou uma série de soluções técnicas destinadas a garan-

tir uma reprodução de qualidade. O gira-discos está construído numa combinação de alumínio e MDF, um subprato em alumínio com acabamentos em diamante e um prato de vidro com 300 milímetros de diâmetro. O conjunto inclui, ainda, um braço de leitura em alumínio, com formato em S e 8,6 polegadas, uma headshell SME e uma célula Pick it PRO de íman móvel, instalada de fábrica. A alimentação é assegurada por um motor síncrono de corrente alternada, enquanto a transmissão por correia permite seleccionar eletronicamente as velocidades de 33 e 45 rotações por minuto.

Um dos elementos mais invulgares está precisamente na massa rotativa. O conjunto móvel pesa 2,75 quilogramas, incluindo um record puck - peça colocada sobre o disco para o manter firmemente encostado ao prato - com uns impressionantes 915 gramas. Naturalmente, também este componente



ostenta a imagem Harley-Davidson.

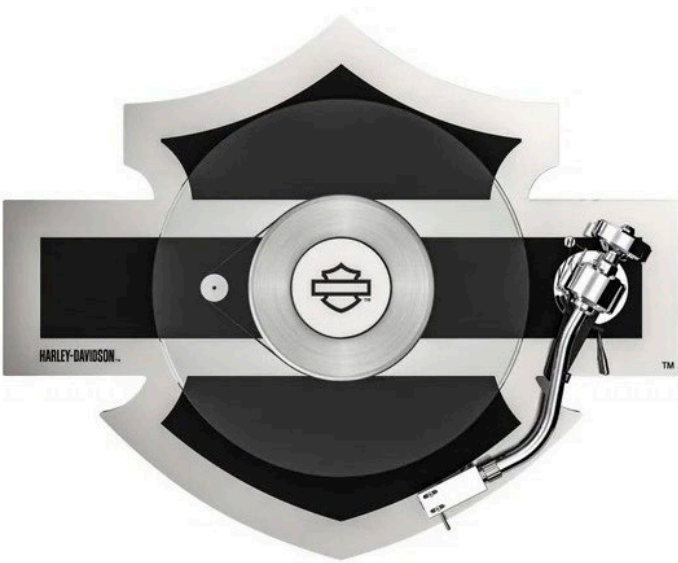
A atenção ao detalhe estende-se aos restantes componentes. O equipamento dispõe de pés de alumínio reguláveis em altura, com amortecimento em TPE, tapete de couro e cabo phono semibalanceado. O braço conta igualmente com um sistema de anti-choque adaptativo baseado na gravidade.

A colaboração acaba por estabelecer uma ligação curiosa entre dois mundos aparentemente distintos. Tal como uma moto depende da interação precisa entre componentes mecânicos, movimento e vibração, também um gira-discos transforma movimento em música através da leitura extremamente precisa das ranhuras de um disco de vinil.

O preço, contudo, coloca o Harley-Davidson Turntable claramente no território dos equipamentos para entusiastas. Dependendo da taxa de câmbio, o preço do gira-discos ronda os três mil euros, ficando ao nível do preço de algumas motos de baixa cilindrada. A tampa de proteção contra o pó é vendida separadamente.

O equipamento tem de ser encomendado previamente junto da rede Harley-Davidson e dos revendedores Pro-Ject.

Mais do que um simples produto com o logótipo da marca, o Harley-Davidson Turntable pretende assumir-se como uma peça de equipamento de áudio destinada a quem aprecia tanto a engenharia mecânica como a cultura associada à Harley-Davidson e que, além de uma moto na garagem, talvez tenha também uma boa coleção de discos de vinil em casa. //





Triumph Portugal e Deus Ex-Machina em parceria dedicada à cultura motard

COLABORAÇÃO, CONCRETIZADA ATRAVÉS DA BACKDOOR SUPPLY & CO., PREVÊ INICIATIVAS E EXPERIÊNCIAS PARA APROXIMAR AS COMUNIDADES DAS DUAS MARCAS E TERÁ NO CARAMULO MOTORFESTIVAL O PRIMEIRO GRANDE MOMENTO PÚBLICO.

A TRIUMPH Portugal estabeleceu uma parceria com a Deus Ex-Machina, marca internacional ligada à cultura motociclista e ao lifestyle, numa colaboração que pretende cruzar os universos das duas rodas, do design e da cultura urbana. A nova ligação entre as duas marcas será desenvolvida em Portugal através da Backdoor Supply & Co., loja de Espinho dedicada ao lifestyle e ao urban wear, que passa também a assumir-se como agente e parceiro da Triumph naquela cidade.

A parceria pretende criar novas oportunidades de contacto entre as comunidades Triumph e Deus Ex-Machina, através da realização de eventos, experiências e outras iniciativas associadas à cultura motociclista.

Com uma oferta que cruza motociclismo, surf, skate, música, streetwear e lifestyle, a Backdoor passa assim a reunir no mesmo espaço as duas marcas, que partilham uma identidade independente e uma ligação histórica ao universo das duas rodas. "A Deus Ex-Machina faz parte da história da Backdoor há muitos anos e é uma marca que representa muito daquilo que somos enquanto loja", afirmou o gerente da Backdoor Supply & Co., Gregório Pereira, em comunicado enviado à redação.

Segundo o responsável, a entrada da Triumph vem "reforçar" a presença da loja no universo das duas rodas e complementar a sua oferta, juntando "duas marcas independentes, com identidades muito fortes".

Para o brand manager da Triumph Portugal, João Pereira, a parceria representa uma etapa importante na estratégia da marca britânica no mercado nacional, permitindo reforçar a notoriedade e o posicionamento

da Triumph através de colaborações com projetos que partilham os seus valores: "Temos muito orgulho desta nova relação, que vai aproximar culturas", afirmou João Pereira, defendendo que a colaboração permitirá desenvolver ações dirigidas aos clientes das duas marcas.

O primeiro grande momento público da parceria vai acontecer no Caramulo Motorfestival, evento que reúne anualmente no Caramulo, em Tondela, aficionados por automóveis, motociclos e cultura motorizada. A Triumph Portugal e a Deus Ex-Machina estarão presentes em conjunto, com a apresentação da nova coleção de vestuário da marca australiana acompanhada por motos Triumph.

O espaço conjunto pretende colocar lado a lado os universos do motociclismo, do design e do lifestyle das duas marcas, funcionando como ponto de partida para a nova colaboração em Portugal.

A Triumph, fabricante britânica com mais de 120 anos de história, tem vindo a reforçar a sua presença para além da produção de motos, explorando também áreas ligadas à cultura e ao estilo de vida associados às duas rodas. A Deus Ex-Machina, por seu lado, construiu uma identidade internacional à volta do motociclismo e da cultura urbana, estabelecendo ao longo dos anos ligações com diferentes comunidades e projetos relacionados com o universo motard.

A parceria agora anunciada pretende precisamente explorar essa convergência e desenvolver novas ações em Portugal, tendo a Backdoor como ponto de ligação entre as duas marcas. //



EICMA leva mais de 70 anos de história do MotoGP a Milão com exposição "Legends of Speed"

A MOSTRA REÚNE MAIS DE 35 MOTOS DE COMPETIÇÃO E SERÁ APRESENTADA NA EICMA, ENTRE 5 E 8 DE NOVEMBRO, NO ÂMBITO DA PARCERIA ENTRE O SALÃO E O MOTOGP.



MAIS de sete décadas de história da principal categoria do motociclismo mundial vão ser apresentadas pela primeira vez na EICMA, em Milão, através da exposição "Legends of Speed", que vai reunir mais de 35 motos de competição num espaço com cerca de 1.400 metros quadrados.

A iniciativa foi apresentada no âmbito do Grande Prémio de San Marino e da Riviera de Rimini, no Misano World Circuit Marco Simoncelli, e constitui o primeiro grande projeto resultante da parceria estratégica estabelecida entre a MotoGP e a EICMA. A exposição estará patente entre 5 e 8 de novembro, na Fiera Milano Rho, e propõe uma viagem pela evolução da classe rainha do Mundial, desde os primeiros anos do campeonato até à atualidade.

O percurso terá início com a AJS Porcupine 500, utilizada por Leslie Graham na conquista do primeiro título mundial da classe 500, em 1949, e incluirá máquinas que marcaram diferentes épocas da competição. Entre os modelos expostos estarão as MV Agusta de três e quatro cilindros associadas a Giacomo Agostini e Phil Read, várias Yamaha, as Honda NSR, as Suzuki de Kevin Schwantz e Franco Uncini, além de Ducati de diferentes gerações e da histórica Moto Guzzi 500 de oito cilindros.

A mostra incluirá ainda as MotoGP oficiais dos cinco construtores que participam no campeonato de 2026, estabelecendo uma ligação entre o património histórico da competição e a realidade atual da categoria.

O projeto pretende colocar em paralelo a evolução tecnológica das motos e o percurso dos pilotos que

contribuíram para aumentar os limites de velocidade e desempenho. Imagens de arquivo, conteúdos audiovisuais e elementos interativos farão parte de uma experiência concebida para chegar tanto aos aficionados do motociclismo como às novas gerações.

A iniciativa está a ser desenvolvida pela EICMA e pelo MotoGP, com a participação da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) na valorização do património histórico e desportivo do campeonato. A parceria entre as duas entidades terá ainda outros desenvolvimentos durante a edição de novembro da EICMA, através de ações de interação com os adeptos, conteúdos digitais e espaços dedicados à MotoGP. Entre as iniciativas previstas está a "MotoGP Gaming Arena", direcionada para o universo dos videojogos e para o público mais jovem.

Os visitantes da EICMA poderão também participar em atividades que terão como prémio experiências nos Grandes Prémios de Itália de 2027, em Mugello e em Misano, reforçando a ligação entre a exposição de Milão e os circuitos que recebem o campeonato.

A colaboração entre MotoGP e EICMA foi anunciada inicialmente no Grande Prémio de Itália, no Mugello, e prossegue agora com a apresentação de "Legends of Speed", numa estratégia que pretende aproximar a competição do público para além dos fins de semana de corrida. Este é o primeiro grande capítulo visível da iniciativa EICMA.SHIFT UP, que pretende juntar no mesmo espaço a história, a competição, a indústria e a evolução tecnológica do motociclismo. //

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.



Harley-Davidson anuncia vencedor do Creators Custom Clash 2026

O CREATORS CUSTOM CLASH 2026 FOI UM DESAFIO DE CRIATIVIDADE LANÇADO PELA HARLEY-DAVIDSON, SENDO QUE A VITÓRIA NA EDIÇÃO DESTE ANO COUBE AO ITALIANO JACK NBC.

TAL COMO tínhamos revelado, com o primeiro desafio Creators Custom Clash a Harley-Davidson deu a oportunidade a 6 criadores europeus de mostrarem o seu talento. Naturalmente que só pode haver um vencedor e a sorte acabou por sorrir ao italiano Jack NBC com a sua criação Harley-Davidson Breakout.

Assim, o Creators Custom Clash reuniu seis criadores de toda a Europa, cada um em parceria com um concessionário autorizado da Harley-Davidson para transformar uma moto Harley-Davidson de série num modelo custom único. Com um orçamento de 15.000€ para a customização e total liberdade criativa, os participantes foram desafiados a criar uma moto que refletisse a sua visão individual, ao mesmo tempo que demonstrasse a criatividade, o trabalho artesanal e a personalização que estão na essência

da marca norte-americana.

A moto vencedora foi anunciada na European Bike Week 2026 em Faak am See, Áustria, onde as seis motos em competição foram exibidas juntas pela primeira vez. O prémio foi entregue por Artie Starrs, President and Chief Executive Officer da Harley-Davidson Motor Company, juntamente com Bill Davidson, Special Advisor do CEO e Global Brand Ambassador. Criada em parceria com a Harley-Davidson Legnano, a Breakout, projeto vencedor de Jack NBC, destacou-se pelo design arrojado, pela atenção excecional ao detalhe e pela interpretação contemporânea da cultura custom.

Mais detalhes

Com uma abordagem inspirada na performance, Jack

NBC combinou elementos de estilo agressivos com componentes premium e contrastes visuais marcantes para criar uma moto que aperfeiçoasse tanto a presença como a dinâmica de condução. Baseando-se na sua experiência anterior na customização de motos Harley-Davidson, o projeto representou a sua criação mais ambiciosa até à data.

O vencedor foi determinado através de uma combinação de votação pública na Europa e noutros continentes e uma avaliação de um júri especializado, que avaliou cada moto com base na criatividade, trabalho artesanal, execução do design, originalidade e apresentação geral. Nesta primeira edição não existiu nenhuma criação lusa a concurso, mas certamente que vai ocorrer no futuro.

Francesco Vanni, Head of Sales and Managing Director EMEA, Harley-Davidson afirmou sobre o concurso:

O Creators Custom Clash foi uma fantástica mostra do que é possível quando a criatividade se encontra com a expertise da nossa rede de concessionários autorizados Harley-Davidson. Cada projeto começou como uma moto de produção e foi transformada em algo completamente único, demonstrando as infinitas oportunidades que os motociclistas têm para personalizar uma Harley-Davidson e torná-la sua. O talento, o trabalho artesanal e a colaboração demonstrados ao longo desta competição foram excecionais. Parabéns ao Jack NBC e à Harley-Davidson Legnano por terem criado uma moto verdadeiramente extraordinária.

Bill Davidson acrescentou:

A customização faz parte do ADN da Harley-Davidson há gerações. O que vimos no Creators Custom Clash foi uma nova geração de criadores a trazer ideias e perspetivas inovadoras para esta tradição. Todas as seis motos custom foram excecionais e um acréscimo fantástico à European Bike Week, demonstrando ainda mais que não existem duas Harley-Davidson iguais.

Informações adicionais sobre a competição e os concorrentes

A vitória coube a Jack NBC, mas a competição exibiu uma extraordinária gama de criatividade de todos os seis participantes. Em França, Eskyas apresentou uma Street Bob® refinada, que combinava melhorias subtis no estilo com atualizações focadas no desempenho. O espanhol Javier Gallardo transformou uma Low Rider numa "Nómada", uma chopper moderna inspirada na liberdade, na descoberta e na vida na estrada.

No Reino Unido, o tatuador Miles Langford criou uma Street Bob Clubsport-inspired, que mistura engenharia high-performance com toques artísticos profundamente pessoais. O construtor holandês Arjan van den Boom reimaginou a Street Bob como "Pink Savage", uma máquina com influência scrambler que combina robustez com uma identidade visual ousada. Entretanto, a equipa alemã de Pia Tillmann, Zicco Banach e Angelo Carlucci reuniu múltiplas perspetivas criativas para produzir uma Breakout impressionante, com detalhes custom distintos e uma atitude contemporânea.

Ao longo da competição, cada criador documentou o seu percurso, do conceito à conclusão, nas redes sociais, proporcionando aos fãs uma visão privilegiada dos bastidores do processo de design, construção e customização. O resultado foram seis motos distintas que destacaram a diversidade da cultura custom atual, demonstrando as possibilidades de customização disponíveis através das motos Harley-Davidson e da sua rede de concessionários.

O Creators Custom Clash faz parte do compromisso contínuo da Harley-Davidson em celebrar a autoexpressão, a individualidade e o trabalho artesanal. Ao unir criadores, concessionários e comunidades de motociclistas, a competição reforça o papel fundamental que a customização continua a desempenhar no coração da experiência da marca. //





Preparada PARA 2027

Recuperando o espírito e a forma da moto com o mesmo nome, mas da década de 70, a Z650RS já foi confirmada para permanecer na gama de motos de estrada da Kawasaki para 2027.

Tudo começou em 1976 quando a marca nipónica lançou a sua Z650, sendo que a atual Z650RS é uma digna herdeira, mas com soluções e características atuais, apesar do seu estilo desportivo retro. Destaque para o chassis tubular leve e o motor bicilíndrico paralelo de 649 cc, sendo tão rápida e ágil como a sua irmã Z650 Supernaked, mas com uma postura corporal que é menos inclinada para a frente e proporciona uma condução mais descontraída e natural.

O depósito de combustível de estilo retro lembra máquinas icónicas do passado, mas é estreito entre os joelhos, contribuindo para um design ergonómico e compacto. Já a traseira mais horizontal dá continuidade à decoração intemporal, tudo complementado pelas clássicas tampas laterais da carroçaria e os detalhes do logótipo que recuperam fielmente o original.

A Z650RS, que também pode ser homologada para a licença europeia da categoria A2, tem um visual impactante e as prestações estão à altura: o bicilíndrico paralelo oferece uma resposta suave e linear, além de um forte desempenho a baixas e médias rotações, aliado a uma elevada economia de combustível. Por outro lado, o controlo de tracção KTRC de duas fases da Kawasaki faz parte do equipamento de série.

Mais detalhes e cores disponíveis

A capacidade de resposta do chassis deve-se em boa medida à estrutura tubular em treliça, que pesa apenas 13,5 kg. A suspensão foi afinada para proporcionar

uma condução previsível e equilibrada para todos os tipos de condutores e níveis de experiência, bem como uma altura do assento de apenas 820 mm e até as rodas são uma combinação do clássico e do moderno, com raios planos a evocar as tradicionais rodas raiadas.

A experiência de condução no dia a dia é realçada pelo apelo clássico do farol LED redondo e pelos mostradores analógicos do velocímetro e do conta-rotações, complementados por um ecrã LCD multifunções que equilibra o visual retro com a funcionalidade moderna. Para completar o pacote está disponível uma vasta gama de acessórios originais Kawasaki, caso de um assento 20 mm mais baixo, itens de proteção contra quedas e detalhes como a pega traseira tradicional ou o sistema de escape completo Akrapovič. Além disso, há muita oferta no mercado para uma personalização mais marcante.

Relativamente à gama de cores vão ser três as opções disponíveis em 2027, não havendo ainda informação sobre a chegada aos concessionários da marca: //





Pronta para TODAS AS ESTRADAS



No ano em que comemora 15 anos de existência, a Versys 1100 vem com argumentos renovados e várias versões.

Desde que chegou ao mercado, em 2012, então com um motor de 1000 cc, a Versys, foi criando uma grande popularidade e aceitação no mercado. Para 2027 a Versys 1100 representa uma parte fundamental

da oferta da Kawasaki nas motos de um litro de cilindrada com perfil turístico e aventureiro, capaz de percorrer qualquer estrada e com renovados argumentos de versatilidade, estando disponível em três versões e com outros tantos pacotes específicos de equipamento.

Juntamente com a sua irmã Versys de 650 cc, a Versys 1100 representa a filosofia exclusiva da Kawasaki, o "Sistema Versátil", capaz de conquistar qualquer estrada e oferecer um conforto, polivalência e desempenho acima da média. No coração desta moto está um motor de quatro cilindros em linha de 1.099 cc com potência máxima de 135 cv às 9.000 rpm. Relativamente ao binário, são 112 Nm disponíveis às 7.600 rpm, manifesta-se particularmente nas médias e altas rotações, tornando a experiência de condução ainda mais gratificante.

De referir também o elevado conforto e capacidade de carga, permitindo que os motociclistas percorram longas distâncias. Um assento macio e uma boa proteção contra o vento complementam a posição de condução descontraída, facilitando os longos períodos na estrada, enquanto o conforto do passageiro também é elevado.

MAIS DETALHES

Destaque também para a suspensão de longo curso, combinada com jantes de 17 polegadas, que lidam de forma adequada com uma grande variedade de condições de estrada, reforçando a vocação turística do modelo.

Em termos de equipamento e opções a lista é

extensa, incluindo malas laterais com montagem discreta e um top case como parte de um amplo programa de acessórios genuínos, já os itens de série incluem ligação a smartphone através da aplicação Rideology da Kawasaki, faróis LED em curva, controlo de velocidade eletrónico com quickshifter bidirecional (opcional no modelo base) e para-brisas ajustável.

A utilização da IMU compacta da Bosch permite ainda um elevado grau de ajudas eletrónicas ao piloto, como a gestão de curvas, a seleção dos modos de potência e o controlo de tração, bem como a travagem integrada.

VERSÕES E CORES DISPONÍVEIS

Vão estar disponíveis três modelos para 2027, abrangendo as versões Standard, S e SE. Além disso, qualquer Versys 1100 pode ser adquirida na versão "Edition" com acessórios Kawasaki, criando uma variedade de edições especiais nas categorias Tourer, Tourer Plus e Grand Tourer.

Com o mercado de motos para todos os tipos de estrada e aventura em constante crescimento na Europa, a Kawasaki procura manter-se na vanguarda em 2027 com a Versys 650 e a Versys 1100 em todas as suas diversas versões.

Versys 1100 2027

Cinza Grafeno Metalizado Mate / Preto Diabolo Metalizado

Versys 1100S 2027

Cinzentos Carbono Metalizado HD / Preto Diabolo Metalizado HD

Versys 1100SE 2027

Azul Profundo Metalizado HD J25 / Cinzentos Carbono Metalizado HD

Verde Lima Plasma HD / Preto Diabolo Metalizado HD //



APRESENTAÇÃO KAWASAKI NINJA 125 E Z125



Estilo e PERFORMANCE

São dois modelos que, partindo da mesma base, representam interpretações distintas do universo da marca na popular categoria de 125 cc.

A Kawasaki tem um longo historial nas motos de 125 cc, sendo que neste caso a Ninja 125 e Z125 são excelentes escolhas para motos de iniciação e continuam disponíveis para 2027, mesmo sem mudanças de vulto. A primeira caracteriza-se por ser uma pequena desportiva, perfeita para jovens cheios de sangue na guelra e a segunda é uma naked cheia de estilo e personalidade, bem na linha Sugomi da marca.

Com uma herança invejável que remonta a 1972 para a família Z e a 1984 para a linha Ninja (há pouco tempo completou 40 anos), a linhagem destas duas máquinas em uma longa história. Ambas usam um chassis tubular em treliça, semelhante ao das motos Ninja e Z superalimentadas topo de gama da Kawasaki.

Nestes dois modelos o foco está no equilíbrio entre estilo, engenharia e durabilidade, algo que os que os motociclistas da Categoria A1 valorizam.

MAIS DETALHES E CORES PARA 2027

A Ninja 125 possui um chassis que remete às motos de corrida Ninja e está equipada com um motor de 14 cv (10,4 kW) que oferece facilidade de pilotagem e a clássica potência Ninja em

toda a faixa de rotações. Segura na cidade e com ótima flexibilidade em baixas e médias rotações, ergonomia de Supersport e um painel de instrumentos totalmente digital, acrescentando ainda suspensão traseira do tipo Uni-Trak, suspensão dianteira de Ø37 mm e travões ABS revelando-se uma escolha segura e dinâmica.

Para os fãs de motos naked, a Z125 destaca-se pela abordagem de design Sugomi, exclusiva da Kawasaki, que equilibra recursos de engenharia com elementos de estilo exclusivos, sendo a mais pequena da família de naked da Kawasaki, compartilhando a mesma tecnologia de chassis e configuração de motor da sua irmã de 125 cc. Também está equipada com o mesmo sistema de suspensão e travões, além da opção de um assento 25 mm mais baixo, enquanto a Ninja tem disponível, como acessório, um assento 20 mm mais alto.

A Ninja 125 vai estar disponível nas cores seguintes: Verde Lima; Cinzento Grafite Metalizado / Preto Metalizado Brilhante / Vermelho Metalizado Noble Frame; Ébano / Cinzento Carbono Metalizado

Já a Z125 pode ser adquirida em Preto Metálico Brilhante ou Cinza Pérola Tempestade / Ébano / Verde Metalizado //





Novidades NA FAMÍLIA

Os fãs de motos desportivas de turismo ficarão contentes por saber que as Ninja 1100SX e 1100SX SE, além de versões especiais ao nível do equipamento, vão continuar na gama Kawasaki de motos de estrada para a época de 2027.

As Kawasaki Ninja 1100SX e 1100SX SE continuam, para 2027, tal como nos anos anteriores, a apresentar uma condução desportiva, componentes do quadro ao estilo supersport e um design dinâmico

Ninja, conjugando condução desportiva e de turismo. Destaque para a versatilidade na condução diária, aliada a uma excelente proteção contra o vento, o controlo de velocidade eletrónico e um sistema opcional de malas laterais integradas, além do topcase opcional, perfeito para confortáveis escapadinhas de fim de semana e uso diário.

De entre os componentes de estilo supersport destaca-se o quadro em alumínio, suspensão dianteira invertida e uma suspensão traseira horizontal do tipo Back-link, ao estilo da Ninja ZX-10R, complementados por um conjunto de travões de elevadas especificações. Para o modelo SE em particular, isto significa a adoção de discos de travão dianteiros Brembo, pinças Brembo M4.32, complementados por um cilindro mestre Brembo e tubos de travão com malha de aço. A SE dispõe ainda de um amortecedor traseiro Öhlins S46, além de um regulador remoto de pré-carga e punhos aquecidos.

O motor da Ninja 1100SX tem uma cilindrada de 1.099 cc e desenvolve uma potência máxima de 100 kW (136 cv) às 9.000 rpm, acompanhada de um binário máximo de 113 Nm às 7.600 rpm. Este quatro

cilindros em linha foi concebido para oferecer uma forte aceleração na gama de rotações baixa a média, e um desempenho convincente a altas rotações associado um quick shifter, de série, que satisfaz tanto as necessidades da condução desportiva como as da condução de turismo.

MAIS DETALHES E CORES

Em termos de tecnologia, a família 1100SX vem equipada com a última geração de sistemas eletrónicos de assistência graças à IMU (Unidade de Medição Inercial), que inclui uma função de gestão de curvas, controlo de tração com três modos e uma função de travagem integrada, bem como dois modos de potência e quatro modos de condução Integrados.

Destaque também para aplicação Kawasaki Rideology, que liga os motociclistas à sua Ninja 1100SX sem fios, com uma função de comando de voz que permite alterar as definições sem ter de tirar as luvas. A aplicação também fornece informações sobre o veículo, um registo de condução, notificações telefónicas, navegação e ajustes para as definições gerais e gestão da condução.

Além das Ninja 1100SX e Ninja 1100SX SE, estão disponíveis nos concessionários até três modelos «Edition», que criam variantes «Tourer», «Performance» e «Performance Tourer», recheadas de acessórios originais da Kawasaki e criadas para perfis específicos de utilizadores. //





Sucesso IMEDIATO

Depois da Ducati Desmo450 MX e da versão de enduro (EDS) a família cresce com a chegada da versão 450 SM.

A primeira vez que se ouviu falar da nova Ducati Desmo450 SM foi em julho passado. Esta moto foi uma das grandes novidades da World Ducati Week deste ano, realizada em Misano, marcando a estreia de um conceito totalmente inédito na gama da marca de Borgo Panigale, sendo que agora, passados dois meses, são conhecidos os detalhes da primeira supermoto de competição Ducati.

A 450 SM deriva diretamente da Desmo450 MX, uma plataforma técnica que imediatamente se mostrou competitiva nas corridas de Supermoto, com o múltiplo campeão mundial Marc Reiner Schmidt e o Team Undici a liderá-la rumo à vitória na sua estreia mundial. A suspensão, as mesas de direção, as rodas, o sistema de travagem, a relação final, a embraiagem deslizante e a eletrônica foram todos elementos ajustados para funcionar em conjunto, proporcionando precisão, controlo e performance nos circuitos de Supermoto.

A SM foi construída para competir e reúne num único conjunto todas as soluções desenvolvidas

pela Ducati especificamente para Supermoto. O resultado é uma moto igualmente eficaz tanto para pilotos profissionais como amadores. Uma moto que, graças à entrega de potência do motor, chassis e eletrônica inovadora, pode oferecer uma alta performance com um esforço físico mínimo, promovendo consistência, eficiência e tempos por volta.

PRINCIPAIS DESTAQUES TÉCNICOS

A suspensão desempenhou um papel central no desenvolvimento da Desmo450 SM e, pela primeira vez numa supermoto, a Showa interveio diretamente para garantir o equilíbrio exigido pela disciplina. A forquilha invertida de 49 mm com cartucho selado é totalmente ajustável em compressão e ressalto e possui molas e ajustes dedicados, curso de 280 mm e revestimento Kashima nas bainhas. O lado esquerdo monta um suporte radial para a pinça de travão, enquanto as mesas de direção em alumínio maquinado têm uma distância central alargada para proporcionar espaço livre suficiente para a roda dianteira. >>





As proteções de mãos e o guarda-lamas, mais curtos, foram redesenhados para se adequarem à disciplina, e as proteções de forquilha são mais curtas, deixando mais espaço para o pneu dianteiro slick 125/75, que é equipamento standard para as supermotos. As jantes são de 16,5" à frente e 17" atrás, apresentando um aro Excel e o sistema Bartubeless que, ao eliminar as câmaras de ar, reduz a massa rotativa e não suspenso em 1,2 kg, melhorando a condução e o comportamento da suspensão, já os pneus de origem são os Metzeler Racetec Slick SM, os mesmos usados no Campeonato do Mundo.

O sistema de travagem foi desenvolvido para garantir potência e modulação em condições típicas da condução de Supermoto. Na frente, apresenta uma pinça radial Brembo Stylema e um disco flutuante Galfer de 310 mm com flange em alumínio. Na traseira, encontramos um disco Galfer de 240 mm, com uma pinça flutuante Brembo.

O quadro de alumínio leve é o mesmo usado na moto de motocross e foi concebido para minimizar o número de soldaduras, de modo a otimizar peso, rigidez e resistência, e criar o conduto de admissão mais reto possível para garantir que o motor respira da forma mais eficiente possível. O conjunto de válvulas Desmodromic permite ajustar o limitador de rotações às 11.900 rpm, oferecendo uma ampla gama de funcionamento que permite ao condutor manter-se em cada relação de caixa por mais tempo e reduzir as engrenagens de mudanças desnecessárias.

A transmissão, equipada com o Quick Shifter ativo para subir de velocidade (não é bidirecional), apresenta uma embraiagem deslizante Suter calibrada especificamente para a Desmo450 SM, que ajuda o piloto a gerir o 'side-slip' ao entrar nas curvas. A SM também introduz um sistema Ducati Traction Control (DTC), especificamente calibrado para Supermoto e capaz de estimar a derrapagem



real da roda traseira. Ajustável ao longo de quatro níveis e com a possibilidade de ser desativado, o sistema intervém nos parâmetros do motor para melhorar a tração e a estabilidade em condições de aderência variável.

As funcionalidades eletrónicas incluem também o Launch Control e o Engine Brake Control, que, tal como o DTC, podem ser configurados para diferentes níveis de intervenção e ligados a dois Modos de Condução que o piloto pode adaptar às suas próprias necessidades e às características da pista através da aplicação X-Link.

MANUTENÇÃO, DISPONIBILIDADE E CORES

Os intervalos de manutenção são o habitual para esta categoria: a substituição do pistão e as verificações de folga das válvulas são necessárias às 45 horas, enquanto uma revisão completa do motor está marcada para as 90 horas e uma mudança de óleo a cada 15 horas. Além disso, para

tornar a manutenção mais rápida e fácil, as juntas de todas as tampas (alternador, embraiagem, cabeça do cilindro) são juntas metálicas para a cabeça do cilindro e juntas de borracha para as outras duas tampas.

A Desmo450 SM introduz o conceito de manutenção preditiva, desenvolvido para monitorizar o desgaste dos componentes do motor e avaliar o stress a que estão sujeitos com base na utilização. Graças ao módulo Com-Link, disponível como acessório, é possível gerir intervalos de manutenção de rotina com maior precisão e manter a eficiência e o desempenho ao longo do tempo.

Prevê-se que a Desmo450 SM chegue aos concessionários europeus a partir de dezembro de 2026 e depois para o resto do mundo.

Para já, a única cor disponível será a Ducati Red e ainda não foram revelados os valores para a aquisição. //



Aventura DE LONGO CURSO

A KTM regressa às suas origens no Rally Raid com a KTM 690 Rally 2027, recuperando um legado de várias décadas, assente na exploração todo-o-terreno de longa distância.

A KTM 690 Rally é uma herdeira espiritual da icónica KTM 640 Adventure, que chegou ao mercado em 1998 e marcou uma época. A nova 690 Rally traz de volta à plataforma LC4 a vocação inspirada no rali, como que um convite para ir mais longe e conduzir por mais tempo, mas com algumas concessões em termos de conforto e maior capacidade de viajar, afastando-se da KTM 690 Adventure R, à qual vai buscar grande parte da sua inspiração e da qual deriva.

Criada para motociclistas que compreendem que a verdadeira viagem começa onde o asfalto acaba, a nova 690 Rally foi construída para enfrentar terrenos exigentes e aventuras prolongadas, onde o que mais importa é o terreno à frente, a distância a percorrer e a experiência que isso traz consigo. Construída com base na comprovada plataforma da KTM 690 Enduro R, a 690 Rally evolui a sua base dual-sport com um foco claro na autonomia alargada, na estabilidade e na facilidade de utilização em longas distâncias.

Destaca-se uma torre de rali concebida especificamente para o efeito, com para-brisas integrado, ajudando a criar um verdadeiro cockpit de rali com espaço para vários equipamentos extra, nomeadamente de navegação. Além disso, vem com dois depósitos de combustível montados à frente aumentando a capacidade para aproximadamente 20 litros, permitindo uma superior capacidade de exploração, nomeadamente face à 690 Enduro, cujo depósito comporta apenas cerca de 13,3 litros.

Mais detalhes e disponibilidade

Pensada para ter um excelente desempenho em todos os tipos de terreno, desde percursos técnicos, todo-o-terreno, até troços de ligação a alta velocidade, a KTM 690 Rally faz a ponte entre a agilidade de uma moto de enduro leve e a resistência própria de uma moto de rali. A moto foi concebida não só para enfrentar a viagem, mas para a intensificar, com o foco na utilização em longas distâncias, permitindo aos pilotos aventurarem-se mais longe, em ambientes mais inóspitos e viverem a aventura na sua forma mais pura.

Em termos mecânicos tudo indica que não vão existir alterações significativas, continuando a marca a confiar no seu monocilíndrico de 692 cc, capaz de debitar 78 cv às 8.000 rpm e um binário máximo de 64 Nm às 6.500 rpm. Destaque também para um peso anunciado a rondar os 161 kg, sem gasolina, ou seja, abaixo dos 180 kg com o depósito cheio.

De referir também que a Rally devera vir acompanhada de um pacote eletrónico de última geração. É o caso do controlo de tração desligável, tal como o ABS ou a embraiagem deslizante, existindo opcionais como o quickshifter bidirecional, um modo de condução Rally ou até um útil descanso central.

De acordo com a KTM, a produção começa ainda durante este mês de setembro e as primeiras entregas devem começar em outubro, não sendo ainda conhecidos os preços de venda ao público. //





O mais novo MEMBRO DA FAMÍLIA

Já foi anunciada a nova cruiser V2 da marca de motociclos Benda: a Rock 707, que chega à Europa a partir de meados deste mês e faz parte de uma nova gama de produtos da Benda, a apresentar na EICMA, em novembro.

A pesar de ser uma marca muito jovem no mercado, a Benda tem tido um rápido crescimento e uma forte expansão. A nova Rock 707 é um bom exemplo e combina o caráter de um motor V2 de 692 cc com um conjunto de características pensadas para proporcionar uma experiência de condução diferente, desafiando as convenções da cruiser tradicional com uma moto que apresenta proporções clássicas e um estilo moderno.

A Rock 707 possui um sistema de suspensão pneumática adaptativa de câmara dupla na traseira. As câmaras de ar controladas eletronicamente respondem à carga do condutor e do passageiro e às condições da estrada, ajustando automaticamente a altura de condução da moto, nomeadamente em situações de paragem. O sistema proporciona um intervalo de ajuste da altura do assento de 30 mm, variando entre 690 mm e 720 mm, permitindo ao motociclista baixar a moto ao pousar o pé no chão, ao parar para reabastecer ou numa inclinação incômoda, antes de regressar à altura total de condução durante a marcha.

Destaque também para o inovador BEC MK-III (Embraiagem Eletrónica Benda), que combina o controlo eletrónico, com atuação mecânica. O sistema permite ao condutor arrancar, mudar de mudança e parar sem utilizar a manete da embraiagem, reduzindo o esforço necessário no trânsito com paragens frequentes e em manobras lentas, sendo que o controlo manual total da embraiagem permanece sempre disponível.

PRINCIPAIS DETALHES TÉCNICOS

Com uma potência de 73 cv às 9.000 rpm e um binário de 68 Nm às 6.500 rpm, o motor V2 foi concebido para proporcionar um binário forte aos baixos regimes e um desempenho ágil nos regimes médios. O controlo eletrónico do acelerador proporciona uma resposta precisa do motor tanto na condução urbana, como na condução em autoestrada e em condução mais dinâmica.

A injeção de combustível de precisão e a gestão avançada do motor também contribuem para uma entrega de potência consistente e para a eficiência de consumo. Para viagens mais longas, o controlo de velocidade de cruzeiro permite ao motociclista »



APRESENTAÇÃO *BENDA ROCK 707*

definir uma velocidade e descansar a mão direita, enquanto a transmissão final por correia contribui para um funcionamento silencioso e para uma redução da manutenção de rotina.

O chassis da Rock 707 combina uma suspensão dianteira invertida com a sua suspensão traseira pneumática controlada eletronicamente, num quadro de aço do tipo berço. Os travões de disco dianteiros e traseiros são apoiados pelo ABS e pelo controlo de tração, enquanto a embraiagem deslizante ajuda a manter a estabilidade durante reduções rápidas, sendo o peso em ordem de marcha de 235 kg e o depósito tem capacidade para 16 litros.

O banco traseiro também foi concebido a pensar na flexibilidade. Configurado de série como um banco duplo, pode ser opcionalmente transformado num porta-bagagens com um suporte personalizado em alumínio cromado, conferindo à Rock 707 um carácter diferente consoante o tipo de viagem e o perfil de utilização.

MAIS INFORMAÇÕES E CORES

Constantin Heinemann, Diretor de Marketing para a Europa da BENDA Motor Europe GmbH afirmou a respeito da Rock 707:

A Rock 707 mostra para onde acreditamos que a moto cruiser pode evoluir. Tem o carácter, as proporções e o motor V2 que definem uma moto cruiser, mas incorpora tecnologia que transforma a experiência de formas que os motociclistas não esperam.

Combinando a elegância intemporal das cruisers com uma experiência de condução renovada, a Rock 707 está disponível em quatro cores distintas:

Knight Black, Sandy Gray, Windy White e Armor Green. A disponibilidade das cores pode variar consoante o mercado.

Porém, pode haver variações segundo os mercados pelo que se sugere o contato de um concessionário Benda para obter mais detalhes. //





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO CBR1000RR-R FIREBLADE SP “ JOHN MCGUINNESS 30TH ANNIVERSARY REPLICA



Réplica EXCLUSIVA

No ano em que John McGuinness completa 30 anos a competir ao mais alto nível no Tourist Trophy (TT), a Honda decidiu lançar uma edição especial da sua CBR1000RR-R Fireblade SP, com apenas 15 unidades.

Para uma data verdadeiramente especial e um piloto com um talento único, a Honda decidiu fazer algo também irrepetível: criar 15 réplicas comemorativas, disponíveis apenas por convite, ao preço de 37.730 libras (cerca de 44.000 euros). Cada uma é baseada na CBR1000RR-R Fireblade SP que serviu de base para a corrida Senior TT de 2026 de McGuinness e tem especificações muito próprias, até na decoração e na placa numerada.

As 15 motos caracterizam-se por terem um motor de quatro cilindros em linha de 999 cc refrigerado por líquido, produzindo 214 cv, com corpos de borboleta separados, suspensão traseira derivada da RC213V-S, aerodinâmica desenvolvida pela HRC, unidade de medição inercial de seis eixos e escape de titânio Akrapovič.

Todas incluem a pintura completa de réplica de competição e uma placa numerada individualmente. Além disso, cada moto vem equipada com acessórios genuínos Honda, incluindo para-brisas altos, capa de assento e tampa de óleo HRC, conjunto de protetores de motor GB Racing, protetor de radiador Evotech, protetor de manete de travão e suportes para cavalete de paddock, e pneus de corrida Metzeler, com os originais fornecidos como reserva.

Os 15 felizardos recebem ainda um capacete réplica KYT KX-1 no tamanho escolhido, autografado pelo próprio John McGuinness, bem como um cavalete traseiro Gee-Tech com o logótipo do 30º aniversário e um tapete personalizado para a garagem. O preço inclui também um evento exclusivo de entrega na Ilha de Man, onde os proprietários têm a opção de, se assim o desejarem, acompanhar John numa volta ao circuito do TT.

MAIS DETALHES SOBRE A MOTO E O PILOTO

Estas 15 réplicas são homologadas para utilização na via pública e recriam a pintura que McGuinness utilizou no Senior TT deste ano, uma homenagem à Honda RS250R (dois tempos) da Paul Bird Motorsport que pilotou na sua estreia no TT em 1996. A distintiva placa de número verde, mantida na moto de 2026, é uma referência fiel às cores utilizadas na categoria Lightweight desse ano.

McGuinness estreou-se no TT aos 24 anos, portanto há 30 anos, competindo na categoria Lightweight pela equipa Paul Bird Motorsport, graças ao patrocínio do falecido Paul Bird, seu amigo de longa data. Terminou então em 15º lugar, com uma volta de 109,57 mph (cerca de 175 km/h) e conquistou o prémio de melhor estreante (rookie) nessa edição. »





Daí para cá tornou-se o terceiro piloto mais bem-sucedido de sempre no TT, apenas atrás de Michael e Joey Dunlop, com 23 vitórias no TT e 47 pódios entre 1999 e 2019, sete vitórias no Senior TT e motos que variam entre as 250cc e as 1000cc. Foi o primeiro piloto a quebrar a barreira das 130 mph (209 km/h) numa volta, em 2007, e estabeleceu um novo recorde de 132,701 mph (213,54 km/h) a caminho da sua 23ª vitória no TT em 2015.

A ANÁLISE DE MCGUINNESS

Esta prova é única e McGuinness sabe-o perfeitamente, sendo que os resultados conseguidos ao longo destes 30 anos mostram perfeitamente isso e o piloto continua a competir e a vencer, afirmando com orgulho:

As estrelas alinharam-se para que eu pudesse voltar a pilotar uma Honda Fireblade na minha 100ª partida no TT. É uma moto incrível e significou muito para mim ao longo da minha

carreira. Orgulho-me da minha ligação com o lugar que ocupa na história do TT e desta minha réplica.

McGuinness aproveitou ainda para relembrar, com ternura, a sua trajetória desde que chegou à Ilha de Man pela primeira vez, em 1996:

Na primeira vez que corri aqui, conduzia a minha própria carrinha. A minha RS250 estava amarrada à traseira, ao lado de metade de uma cozinha da Wickes e de alguns litros de gasóleo que tinha pedido emprestado do barco de pesca do pai da Becky (a esposa, sendo que estão juntos desde essa altura). Regressei a casa com o melhor tempo entre os estreantes na categoria de motos ligeiras e, em dois anos, já estava a conduzir para a equipa oficial da Honda.

Quanto à possibilidade de se conseguir adquirir uma, é particularmente remota, pelo menos em primeira mão. Além de serem apenas 15 unidades, vão ser disponibilizadas através de convite de alguns concessionários da marca, mas sonhar não custa. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

CB650R | Perfeição minimalista

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195

lopeslopes.pt





Despachar SERVIÇO

A nova maxi-scooter da Kymco chega a Portugal como uma proposta renovada, combinando performance, tecnologia e conforto numa experiência Grand Touring.

Desde o seu lançamento, ocorrido em 2009 com a Downtown 300, o modelo conseguiu um lugar especial no mercado das scooters GT, sendo que agora tem condições para reforçar esse legado. A Downtown GT 350 chega ao mercado nacional para reforçar a presença da marca no segmento das maxi-scooters de média cilindrada, com uma imagem mais moderna e desportiva e uma configuração pensada para desfrutar tanto das deslocações diárias, como de viagens mais longas.

O motor de 321 cc, com 28,2 cv às 7.500 rpm e 30 Nm de binário garante uma resposta forte e progressiva, enquanto o ABS, Controlo de Tração (TCS) e Emergency Stop Signal (ESS) contribuem para uma condução mais segura e confiante. A experiência GT sai reforçada pelas rodas de 15 polegadas à frente e 14" atrás, pela ergonomia orientada para viagens e pelo amplo espaço de arrumação sob o assento, com capacidade para dois capacetes integrais.

MAIS DETALHES, CORES E PREÇO

Em termos de dotação de equipamento a Downtown GT 350 é, como seria de esperar, bastante generosa. Conta com ecrã TFT a cores, sistema Keyless, duas tomadas USB e iluminação Full LED, reunindo funcionalidades que tornam cada viagem mais simples e intuitiva.

Está disponível nas cores azul e preto, sendo que o design de linhas marcadas reforça a presença e o caráter desportivo do modelo, sem beliscar a sua vocação para viajar, com conforto e segurança.

Com um preço de venda ao público de 4.990€, mais despesas, a nova Kymco Downtown GT 350 já pode ser adquirida no nosso país. Apresenta-se como uma proposta competitiva no segmento, com um elevado nível de equipamento e uma forte relação entre o que custa e o que oferece. //





Estilo NA ESTRADA

A AMB 002 vai ser a primeira moto da Aston Martin e da Brough Superior homologada para circulação em estrada, juntando-se às superbikes AMB 001 e AMB 001 Pro, destinadas exclusivamente à utilização em pista.

Com o lançamento da fantástica AMB 002 Roadster a Aston Martin e a Brough Superior apresentam aquela que é a sua primeira moto homologada para circular na via pública. Até aqui a parceria a parceria entre estas duas marcas icónicas de alto desempenho cingia-se às superbikes AMB 001 e AMB 001 Pro, destinadas exclusivamente à utilização em pista, pelo que este anúncio mostra que pretendem mesmo alargar o seu portfólio e é provável que o novo modelo venha a ser apresentado na 83.ª edição da EICMA, em Milão, de 5 a 8 de novembro.

A nova e exclusiva AMB 002 Roadster combina design, inovação, mestria artesanal e exclusividade para criar uma moto destinada a motociclistas exigentes e colecionadores de automóveis. Trata-se de uma edição limitada a apenas 300 unidades, com as primeiras entregas previstas para o terceiro trimestre de 2027, ou seja, sensivelmente daqui a um ano.

A AMB 002 assume-se como a expressão da essência pura e minimalista de uma moto desportiva centrada no motociclista, recorrendo a linhas fluídas, proporções compactas e elementos da estrutura em fibra de carbono, esculpidos com precisão para criar uma forma repleta de dramatismo e tensão dinâmica. A Roadster tem um estilo único, com ênfase na posição inclinada para a frente, ao mesmo tempo que revela a beleza mecânica da moto, sendo um produto inconfundível da colaboração entre a Aston Martin e a Brough Superior.

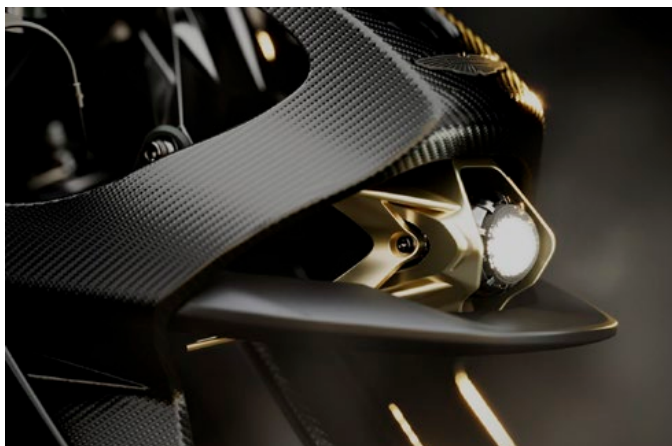


MAIS DETALHES

O trabalho do estúdio de design da Aston Martin é evidente em cada curva e detalhe da AMB 002. A relação entre forma e função é perfeitamente expressa na forma lisa do depósito de combustível em fibra de carbono e das carenagens laterais, que se elevam para se adaptarem ao motociclista. Também as aberturas laterais da carenagem em forma de meia-lua cortam os flancos para auxiliar no arrefecimento do motor e otimizar o fluxo de ar, enquanto as hastes dos espelhos retrovisores rebaixados personificam a construção leve da AMB 002.

Outras influências do mundo automóvel são, por exemplo, a icónica entrada de ar lateral reinventada, atravessando a carenagem lateral e estendendo-se para a frente para envolver o farol. As saídas de escape duplas e ovais apresentam dissipadores de calor com alhetas que remetem para o design das ponteiras >>





de escape dos modelos Vanquish, DB12 S e DBX S. Um conjunto de lâminas de iluminação traseira segue o estilo visto na traseira dos hiperdesportivos Aston Martin Vulcan, Valkyrie e Valhalla, enquanto a função de arranque sem chave, o botão de arranque iluminado e os bancos revestidos em pele de alta qualidade, feitos à mão, trazem toques de luxo e o trabalho artesanal característico dos automóveis de produção em série da Aston Martin.

Obsessão com o design, materiais, processos de fabrico e um trabalho artesanal são o que define todas as motos Aston Martin e Brough Superior. Alcançar padrões tão elevados é incompatível com a produção em massa e é também por isso, tal como aconteceu com as suas antecessoras exclusivas para pista, que a produção da AMB 002 será limitada a apenas 300 unidades, fabricadas individualmente e todas numeradas.

A ANÁLISE DOS RESPONSÁVEIS DAS DUAS MARCAS

Thierry Henriette, presidente da Brough Superior Motorcycles Sas, é bem claro na sua apreciação:

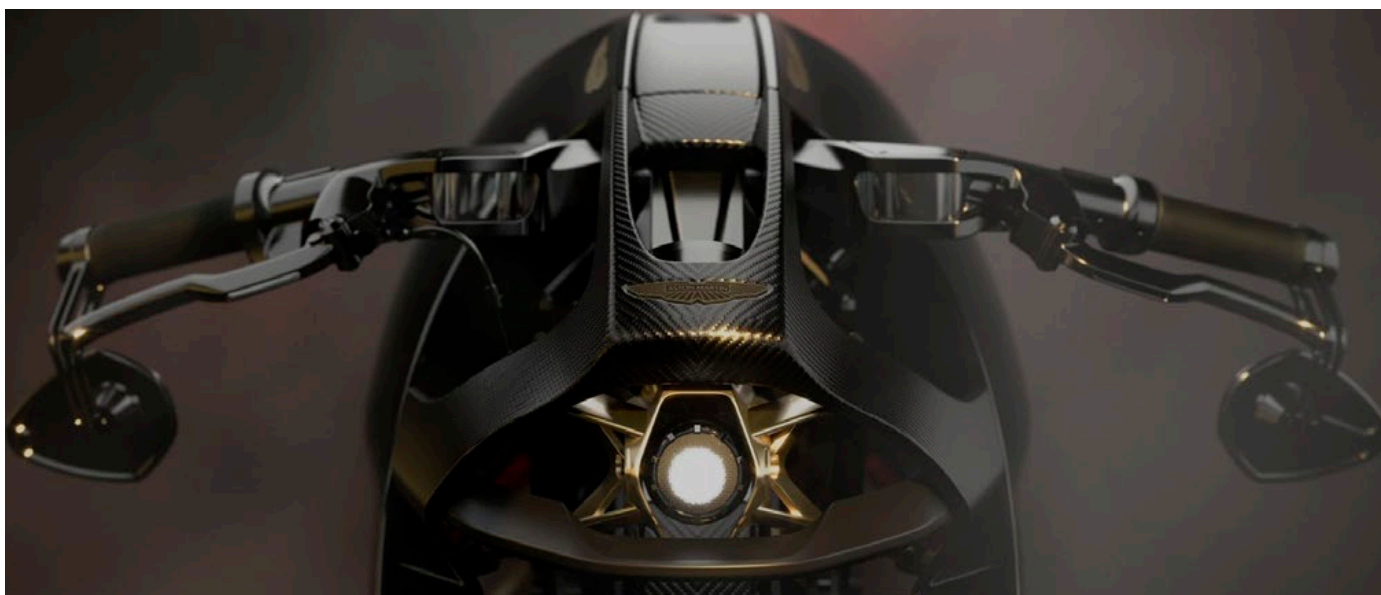
Esta moto é verdadeiramente única, tanto pelo seu design como pela experiência de condução que proporciona. Tão impressionante em termos dinâmicos como visuais, esta roadster de precisão cirúrgica oferece sensações empolgantes, criando a impressão de se fundir a uma lâmina leve e precisa, impulsionada pelo nosso motor totalmente novo e ainda mais potente. A postura ereta do piloto e o campo de visão totalmente desobstruído combinam-se para criar uma sensação singular de planar sobre a estrada, com absoluta confiança e total controlo.

Também Marek Reichman, Vice-Presidente Executivo e Diretor Criativo da Aston Martin, tem uma perceção próxima:

Após a criação de duas das mais notáveis motos exclusivas para pistas já construídas, a AMB 001 e a AMB 001 Pro, sempre foi um sonho a longo prazo produzir uma moto Aston Martin para as estradas. Combinando a estética de design ousada e a inovação de engenharia pioneira que definem o trabalho da Aston Martin e da Brough Superior até à data, a AMB 002 é a expressão vívida da nossa paixão partilhada por máquinas esculturais, viscerais e altamente desejáveis, prometendo uma experiência de propriedade e condução única no mundo do motociclismo.

Já Stefano Saporetti, Diretor de Diversificação de Marca da Aston Martin, referiu ainda:

O que começou como uma união ambiciosa



de dois nomes britânicos históricos evoluiu para uma potência de cocriação de luxo. A trajetória comercial, desde a nossa primeira série limitada até ao portfólio atual, comprova que o interesse pela linguagem de design da Aston Martin vai muito além das quatro rodas, quando combinada à engenharia inigualável da Brough Superior. Trata-se de uma parceria que evoluiu com sucesso de uma estreia marcante para um motor comprovado e de longo prazo de valorização da marca.

PRINCIPAIS CARATERÍSTICAS TÉCNICAS DA AMB 002 ROADSTER

No coração da moto encontramos um motor V-Twin de 1.083 cc totalmente novo, com refrigeração por líquido, que desenvolve 130 cv de potência e 110 Nm de binário. Ajustado para oferecer um binário elevado a baixas e médias rotações, aliado a um desempenho suave e entusiasmante a altas rotações. Assim a AMB 002 tem um caráter responsivo e envolvente, proporcionando uma performance elevada, criada com precisão para o máximo prazer de condução em estrada, garantindo que cada condutor se sinta especial na sua condução.

O novo motor V-Twin está alojado num chassis de titânio, criado a partir de um bloco sólido, em forma uma espinha dorsal estrutural, elemento marcante da arquitetura exclusiva de chassis do tipo "espinha dorsal" da Brough Superior. Pesando apenas 5 kg, uma fração do peso de um projeto convencional, o chassis da AMB 002 é fundamental para conseguir uma distribuição de peso perfeita de 50:50.

Concebido, maquinado e montado internamente

na sede da Brough Superior, em Toulouse, o motor da AMB 002 destaca-se pelos seus cárteres maquinadas em CNC, a partir de blocos maciços e otimizados para a redução de peso e eficiência estrutural. Este é apenas um dos muitos aspetos em que a Brough Superior demonstra o domínio de processos e materiais meticulosos de padrão aeroespacial.

Com um centro de gravidade excecionalmente baixo, obtido graças aos painéis da carroçaria e ao depósito de combustível em fibra de carbono, a centralização de massas da AMB 002 proporciona uma sensação imediata de equilíbrio e agilidade. Tudo isto aliado à sua construção leve, apenas 190 kg, e à abundância de binário a baixas e médias rotações, sendo o resultado desempenho vigoroso a uma agilidade atlética.

Outra solução exclusiva da Brough Superior, refinada e aplicada à AMB 002, é a distinta suspensão dianteira do tipo "fork Fior" com braços duplos sobrepostos. Ao evitar as limitações dos sistemas telescópicos convencionais, o design Fior separa as forças de direção e de travagem, mantendo ao mesmo tempo um controlo preciso da geometria da dianteira.

Assim, como evolução do sistema desenvolvido para a AMB 001 Pro, a AMB 002 oferece uma precisão de condução e agilidade excecionais, proporcionando também ao condutor uma estabilidade que transmite confiança em curvas a alta velocidade. Além disso, as características anti mergulho do sistema Fior conferem à moto uma elevada estabilidade durante as travagens, especialmente quando se trava com a moto inclinada em curva. //



Versatilidade **DE LUXO**

O gigante indiano anuncia a chegada ao nosso país da sua trail RTX 300, que combina num só pacote desempenho, tecnologia, versatilidade e uma elevada dotação de equipamento.

A nova trail da TVS Motor, a RTX 300, está quase a chegar ao nosso mercado e pretende combinar desempenho, tecnologia e versatilidade, com muito equipamento. A apresentação internacional ocorreu no passado dia 9 de setembro, tendo como pano de fundo a região da Toscana, em Itália, sendo que a TVS Motor apresentou a sua nova proposta trail mais completa e ambiciosa, diretamente direcionada para o mercado europeu e representada em Portugal e Espanha pela Multimoto.

Desenvolvido com a tecnologia de motor RT-XD4, foi concebida para a aventura e pensada para os titulares de carta de condução A2. A RTX 300 representa a expressão mais clara da estratégia europeia da TVS Motor, com engenharia desenvolvida para algumas das condições mais exigentes do mundo, agora ao alcance dos motociclistas europeus e a um preço acessível e garantia de 5 anos.

Vem com um look aventureiro, um design inspirado nos ralis e um quadro tubular de aço em treliça tornando-a mais versátil, com capacidade para enfrentar tanto os trilhos como o asfalto. Além disso, vão existir duas versões distintas: a Essential e a Adventurer.

DESTAQUES AO NÍVEL DE MOTOR E DA CICLÍSTICA

O motor é um monocilíndrico, com dupla árvores de cames, 299,1 cc com refrigeração por líquido e acelerador eletrónico, capaz de desenvolver 36cv às 9.000 rpm e 28,5 Nm de binário, às 7.000 rpm, associados a uma caixa de seis velocidades com embraiagem assistida e deslizante. Referência à suspensão WP totalmente ajustável com forquilha invertida de 41 mm à frente e monoamortecedor traseiro, ambos com 180 mm de curso, sendo o peso em ordem de marcha próximo de 180 kg e o depósito tem capacidade para 12,5 litros.

Vem com 200 mm de distância ao solo, rodas de 19 polegadas à frente e 17 s atrás e pneus de utilização mista. A travagem inclui um disco dianteiro de 320 mm, com pinça de montagem radial e um disco traseiro de 240 mm, com pinça flutuante, apoiados por um sistema ABS Bosch de dois canais. Em termos de tecnologia e equipamento, a RTX 300 destaca-se por apresentar Cruise Control, controlo de tração, acelerador eletrónico e iluminação integral LED.

A RTX 300 vem ainda com quatro modos de condução: Urban, Rain, Tour e Rally, cada um deles desenvolvido para adaptar a resposta da moto às diversas solicitações e condições de utilização. O





painel de instrumentos é composto por um ecrã TFT de 5 polegadas e, através da aplicação SmartXConnect, é possível espelhar os mapas de GPS, além da gestão de música e chamadas (especificamente para a versão Adventurer).

DUAS VERSÕES DISTINTAS

Para alcançar um mais vasto leque de clientes, a TVS Motor apresenta duas versões com especificações próprias ao nível de equipamento, cores e preço:

A RTX 300 Essential reúne a tecnologia e a versatilidade essenciais da experiência RTX. Inclui quatro modos de condução, ecrã TFT de 5 polegadas, Cruise Control, controlo de tração, ABS comutável e sistema de iluminação integral LED. Estará disponível a partir de novembro de 2026 em Lightning Black e Pearl White, com um preço de 4.995 €, mais despesas.

A RTX 300 Adventurer foi pensada para quem raramente escolhe o caminho mais curto e acrescenta equipamento desenvolvido para distâncias mais longas e terrenos mais exigentes. Assim, além de todo o equipamento da versão Essential, inclui quickshifter bidirecional, sistema de monitorização da pressão dos pneus (TPMS), suspensão ajustável WP, acabamentos premium, corrente com revestimento de elevada resistência, conectividade SmartXConnect e acessórios específicos para touring. Estará disponível em Viper Green, também a partir de novembro de 2026, com um preço de 5.395 €, mais despesas.

VASTA GAMA DE ACESSÓRIOS

Logo desde o lançamento a TVS lança um vasto leque de acessórios, desenvolvidos para utilização em viagens e para proteção em condições mais exigentes e desafiantes. //



Agora, qualquer estrada é o teu terreno.



Gama Ducati Multistrada, com até 1.600€ menos* e até 500€ de oferta em apparel e acessórios Ducati**.



DUCATI
120
1926 - 2026
A CENTURY MADE OF SECONDS

*Oferta válida até 30/09/2026 para Ducati Multistrada V4, V4 S, Rally e Pikes Peak. Não aplicável ao modelo RS. Consulta as condições no teu Concessionário Oficial Ducati ou em ducati.pt

**Oferta de apparel e acessórios exclusivos Ducati no valor máximo de 500€, aplicável às compras realizadas durante os meses de agosto e setembro de 2026.



Uma scooter GT QUE PROMETE

A marca QJ Motor acaba de apresentar a sua scooter Fort 350 GT e tudo indica que tem atributos promissores no panorama das GT de média cilindrada no nosso país.

A QJ Motor, representada no nosso país pela MB Motor Portugal, reforça a sua gama de scooters com a chegada da nova Fort 350 Evo. Trata-se de uma verdadeira GT de média cilindrada, desenvolvida para responder às necessidades de quem procura um modelo versátil, confortável, dotado de um elevado nível de equipamento e a um preço que surpreende: 4.990€, mais despesas!

Após o lançamento Fort 125N, orientada para uma utilização mais urbana e acessível aos titulares de carta de condução A1 ou B, a QJ Motor dá agora um salto em frente com a Fort 350 Evo. Esta nova GT permite à marca entrar num segmento em franco crescimento, apostando numa proposta que combina não só a agilidade necessária para o dia a dia, mas também o conforto e capacidade de carga exigidos em deslocações maiores.

PRINCIPAIS DESTAQUES

A nova FORT 350 EVO apresenta um design marcadamente GT, com linhas vincadas, acabamentos cuidados e uma estética que

combina o carácter desportivo com a elegância. Essa imagem é reforçada por uma configuração pensada para proporcionar uma presença forte em estrada, sem comprometer a funcionalidade necessária numa scooter destinada tanto à utilização urbana, como também viagens mais longas, com ou sem passageiro.

No coração da nova Fort 350 Evo bate um coração monocilíndrico de 330cc, com refrigeração por líquido, distribuição por uma única árvore de cames e quatro válvulas, capaz de desenvolver 30 cv de potência máxima às 7.500 rpm e 33,5 Nm de binário máximo às 5.500 rpm.

A alimentação é assegurada por um sistema de injeção eletrónica EFI Bosch MSE8.0, configuração concebida para proporcionar uma resposta progressiva e um comportamento equilibrado tanto em ambiente urbano como em trajetos interurbanos, onde esta GT se vai sentir muito à vontade.

OFERTA ELEVADA DE EQUIPAMENTO DE CONFORTO E SEGURANÇA

Há a realçar o painel de instrumentos TFT de 7 polegadas com conectividade “mirroring”,





permitindo uma experiência mais completa a bordo. A scooter dispõe ainda de controlo de tração (TCS) desconectável, ABS de duplo canal, TPMS para monitorização da pressão dos pneus e sistema Smart Key (arranque sem chave).

Além disso, também dispõe de viseira com ajuste eletrónico, iluminação Full LED, entradas USB e USB-C, manetes de travão reguláveis e espelhos retráteis. A vertente prática não foi esquecida, com um espaço de arrumação sob o assento com capacidade para dois capacetes integrais.

Além disso, a Fort 350 Evo está equipada com uma forquilha telescópica dianteira com 100 mm de curso e um sistema de duplo amortecedor traseiro com possibilidade de ajuste da pré-carga da mola. A travagem é assegurada por discos de 256 mm à frente e 240 mm atrás, ambos com sistema ABS Safe SF20D e as jantes são equipadas com pneus 120/70-15 na dianteira e 150/70-14 na traseira.

Com um peso de 187 kg em ordem de marcha, depósito de combustível de 11,7 litros, consumos reduzidos e uma altura do assento de 805 mm, a Fort 350 Evo apresenta dimensões de 2.190 x 765 x 1.355 mm, para um perfil GT, mas sem comprometer a agilidade do conjunto.

DISPONIBILIDADE, CORES E PREÇO

Neste momento já é possível proceder em Portugal à encomenda de uma Fort 350 Evo, basta contactar um dos concessionários da QJ Motor.

Relativamente às cores disponíveis no nosso país, existem duas opções: Cinza e Preto.

Como já foi referido, chega ao mercado português com um preço de venda ao público recomendado de 4.990€, mais despesas, posicionando-se como uma escolha competitiva dentro do segmento das GT de média cilindrada.

A proposta é complementada por uma garantia de 6 anos, comum a toda a gama de motociclos QJ Motor. //

EK[®] CHAIN

DESEMPENHO E FIABILIDADE



SRX2

ON

Street

QX

QX-Ring

DESEMPENHO E FIABILIDADE EM TODOS OS TERRENOS

Concebido para percorrer longas distâncias, a SRX2 oferece o equilíbrio perfeito entre desempenho, durabilidade e relação qualidade-preço. As placas internas leves aumentam a eficiência, enquanto os retentores QX avançados ajudam a reduzir o atrito, garantindo um desempenho mais duradouro. Disponível em todos os passos e comprimentos, está pronto para se adaptar tanto à sua moto como ao seu estilo de condução

DESCUBRA-O EM
 **myBihr.com**



Aventura COM HISTÓRIA

Tudo indica que volta à ribalta mais um nome icónico das marcas de motos que desapareceram do mercado, desta vez é a Bultaco, com a Rally GT 300.

Para quem não se recorda, a marca espanhola Bultaco, conhecida pelo logo mão com o polegar em posição elevada, chegou a ser um grande player mundial com modelos icónicos como a Metralla, a Pursang ou a Sherpa e tem um enorme palmarés desportivo. Fruto da associação com a Leonart Motors tudo indica que o nome Bultaco possa ser ressuscitado, para já com uma trail ligeira de nome Rally GT 300, mas que bem pode vir a ser o primeiro de vários modelos.

Assim, vamos assistir a mais um caso de recuperação de um nome icónico, conhecido e venerado na vizinha Espanha, sendo que esta “Leonart Bultaco” Rally GT 300 tem vários argumentos. Destaca-se um motor monocilíndrico de 292 cc, 28 cv, cerca de 150 kg, um depósito de 16 litros e um preço, no país vizinho, de apenas de 3.999 euros, mais despesas. Já estão a ser aceites encomendas e é previsível que as primeiras entregas possam ainda ocorrer durante este mês.

Ainda que não seja o reaparecimento da histórica da marca, não deixa de ser uma notícia positiva, até porque se trata de uma moto com especificações interessantes e num nicho de mercado muito apetecível e concorrido. Vai encontrar, por exemplo, a Honda CRF 300L ou a Voge Rally 300, apenas para dar dois exemplos.

MAIS DETALHES

Para os mais saudosistas, bem que pode ser uma notícia agridoce, mas bem que pode ser o ponto de partida para novos modelos e talvez, num futuro mais ou menos próximo, uma gama mais alargada de modelos e com ambições renovadas. Este modelo é fabricado na China pela Chongqing Andes Motorcycle Manufacturing e até já está lá em comercialização com o nome Andes 3.5.

A Rally GT300 caracteriza-se por estar equipada com um monocilíndrico de 292 cc, quatro tempos, DOHC, quatro válvulas, refrigeração por líquido e injeção eletrónica, capaz de desenvolver 28 cv às 9.500 rpm e tem uma caixa de 6 velocidades. »



APRESENTAÇÃO BULTACO RALLY GT 300



Pesa apenas 150 kg em ordem de marcha, sendo uma trail ágil e nada intimidante no off-road, além de que o assento está a 883 mm do solo e os consumos homologados são de apenas 3,1 litros por cada 100 km.

É uma moto de filosofia trail, não pretendendo ser uma moto de enduro, mas antes uma trail divertida e fácil, já com algumas capacidades de off-road, reforçadas pela jante dianteira de 19 polegadas, os pneus mistos e guarda-lamas em posição mais elevada e até uma pequena carenagem dianteira, reforçando o seu caráter polivalente.

Em termos de dotação de equipamento, como seria de prever, a dotação também é muito elevada. Destaque para um completo painel TFT a cores de 5 polegadas, indicador da pressão dos pneus (TPMS), tomada USB, iluminação Full LED, dashcam, escape em posição elevada ou suporte de carga traseiro.

CHEGARÁ A PORTUGAL?

Esta é uma questão ainda sem resposta, sendo que para já apenas está prevista a sua chegada ao mercado espanhol, mas não é difícil de adivinhar que, posteriormente, chegue também ao nosso país, melhor ainda se for também a um preço competitivo de 3.990€, mais despesas.

Pelo menos nesta fase de lançamento vai estar disponível em três cores distintas: preto, preto e vermelho Bultaco Racing e ainda preto e laranja.

Ainda sobre este modelo, Marc Llorens, responsável de projetos da Leonart Motors, dá mais detalhes ao afirmar:

A Bultaco não se tornou uma lenda repetindo o passado, mas sim trilhando novos caminhos. A Rally GT 300 incorpora precisamente esse espírito: um primeiro passo honesto para ver o nome Bultaco de volta numa moto moderna, ouvindo o mercado, aprendendo e respeitando profundamente o legado que manteve a marca viva todos estes anos. //

SCHUBERTH

MADE IN GERMANY



HCES AXNC

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



SCHUBERTH

**5 ANOS
GARANTIA**



Susana Esteves

Jornalista e motociclista

É chinesa! E então?

Se eu vos disser que comprei um carro chinês, provavelmente vão perguntar qual, mas se disser que comprei uma moto chinesa, há uma boa hipótese de a primeira pergunta ser: “Mas porquê?”

Nos carros, estamos a assistir à normalização das marcas chinesas, mas nas motos, ainda há uma espécie de barreira cultural imposta pelos motociclistas.

Isto já ultrapassou a #trend. Os números tornam o tema difícil de ignorar.

Até julho de 2026 o mercado europeu de motos cresceu 10,4%, mas a CFMOTO cresceu 62%, a Zontes 56,9% e a Voge 47,3%. No mesmo período, a Honda recuou 0,8%, a BMW 2,3%, a Triumph 3,1% e a Ducati 3,4%.

Isto não significa que as chinesas estão a dominar o mercado, mas também já não são uma nota de rodapé. Até em Portugal isto se nota. Em junho, a CFMOTO ultrapassou pela primeira vez as 500 matrículas e liderou o segmento acima dos 125 cc, segundo dados da ACAP.

Portanto, podemos continuar a fazer a piada da “moto chinesa”, mas convém fazermos um reality check, de vez em quando.

E porque é que continua a existir resistência, e ainda a postura: “Eu nunca comprava uma chinesa”!

Durante muitos anos, a imagem associada às motos chinesas esteve ligada a modelos baratos, cilindradas pequenas e uma qualidade questionável.

Só que o mercado mudou, e a designação “chinesa” é apenas uma origem, não uma ficha técnica.

A indústria chinesa está a subir de cilindrada e de posicionamento. Em Chongqing, um dos grandes centros de produção de motos da China, a produção de modelos de média e grande cilindrada cresceu 67% no primeiro semestre de 2026, e as exportações de motos acima dos 800 cc mais do que quadruplicaram.

Isto é importante para percebermos que já não estamos apenas a falar de uma 125 barata para ir trabalhar. São adventure, naked, sport touring, scooters de maior cilindrada e motos que entram diretamente em segmentos onde, até há pouco tempo, as escolhas estavam muito mais concentradas nas marcas japonesas e europeias.

Depois há outra questão, algumas marcas estão a trabalhar com fornecedores que conhecemos bem, como a Brembo para o desenvolvimento de sistemas de travagem para futuras motos de média e



alta cilindrada.

Ou seja, aquela ideia de que uma moto chinesa é feita do outro lado do mundo sem ligação à indústria que conhecemos, também começa a estar errada.

Atenção: eu não comprei uma moto chinesa, nem sou advogada de defesa destes produtos. Mas acho que é um tema histórico que merece reflexão, até porque está à nossa frente, só não vê quem não quer.

Até porque as questões que envolvem as marcas chinesas não se prendem apenas com qualidade. Quem está por trás da marca? Quem é o importador? Quantos concessionários existem? Como funciona a assistência? Há peças disponíveis? Quanto tempo demoram? Que garantia temos? E daqui a cinco ou dez anos?

Porque há uma diferença enorme entre comprar uma moto que tem bons componentes, muito equipamento e um preço competitivo e comprar uma moto cuja rede de assistência ainda não está suficientemente consolidada.

Depois há a questão da revenda, e aqui caímos na chamada “pescadinha de rabo na boca”

Uma moto pode ser excelente e continuar a valer pouco no mercado de usados simplesmente por-

que os compradores ainda não confiam na marca. Entramos no: “Não compro porque desvaloriza, desvaloriza porque pouca gente compra, pouca gente compra porque ninguém quer uma moto que desvaloriza... e assim se constrói uma reputação.”

Estamos perante marcas que estão a crescer rapidamente, a investir em produtos cada vez mais sofisticados e a conquistar espaço num mercado onde as marcas tradicionais continuam a ter uma enorme vantagem em história, reputação, rede e confiança.

No mercado automóvel, o consumidor é mais relaxado. Os motociclistas talvez valorizem mais a confiança. Uma Honda, Yamaha, BMW ou uma Ducati não vendem apenas uma moto, vendem décadas de história, reputação, identidade, fiabilidade. Sabemos como envelhecem. O facto de uma moto ter excelente equipamento à saída do stand não nos diz automaticamente como estará daqui a dez anos.

Seja qual for o nosso “feeling”, a verdade é que as marcas chinesas já não estão à porta do mercado europeu a pedir licença para entrar.

Alguém com bom feedback de marcas chinesas?

Boas curvas //



ÍCONE da endurance

SUZUKI GSX-R1000R

Herdeira de uma longa tradição entre as motos de produção mais próximas das utilizadas no Mundial de Superbikes, a emblemática a GSX-R1000R da Suzuki regressa enriquecida pela experiência e pelo know-how adquiridos pela marca no Mundial de Endurance.

Texto: Helder Monteiro **Fotos:** Marca

A convite da Moteo, o importador oficial da Suzuki para Portugal, estivemos no circuito do Estoril, num dia muito bem passado com todo o seu staff, onde nos foram apresentados todos os pontos relevantes desta nova versão da Suzuki GSX-R1000R. Pessoalmente já tinha saudades de poder rodar sem limitações neste fantástico circuito, onde estavam disponíveis 3 unidades da GSX-R1000R para o grupo de jornalistas presentes testar.

O REGRESSO DO ÍCONE

A nova Suzuki GSX-R1000R para 2027, conta com uma profunda atualização do motor de quatro cilindros em linha de 999,8 cc, concebida especificamente para cumprir as exigentes normas de emissões Euro5+.

Para tal, todo o Know-how da equipa Suzuki do mundial de resistência foi uma peça fundamental para evoluir todo o conjunto de motor e ciclística, pois afinal são já 21 títulos conquistados pela marca

naquela que é uma das competições mais exigentes no universo do motociclismo de velocidade.

Mas as novidades não se ficam pela mecânica: a marca japonesa introduziu melhorias nos sistemas eletrónicos de assistência ao condutor e acrescentou uns modernos winglets aerodinâmicos em fibra de carbono, integrados numa discreta renovação estética da frente.

A história da família GSX-R remonta a 1985, ano em que a lendária GSX-R750 foi lançada e que ajudou a definir o conceito moderno de superbike. Coincidentemente, 2025 assinalou o 40.º aniversário da saga GSX-R, um marco que a fabricante sediada em Hamamatsu pretende celebrar em grande estilo.

Este regresso assume especial relevância por marcar a primeira atualização significativa da plataforma GSX-R1000 L7, lançada originalmente em 2017. Além disso, representa também o regresso da GSX-R1000R a vários mercados internacionais, depois de ter sido retirada de circulação em algumas regiões por já não cumprir os requisitos de emissões em vigor, situação semelhante à vivida por modelos concorrentes como a Yamaha YZF-R1. »



» Galeria de fotos aqui



"A HISTÓRIA DA FAMÍLIA GSX-R REMONTA A 1985, ANO EM QUE A LENDÁRIA GSX-R750 FOI LANÇADA E QUE AJUDOU A DEFINIR O CONCEITO MODERNO DE SUPERBIKE"

MOTOR PROFUNDAMENTE REVISTO

A principal novidade está concentrada no motor de 999,8 cc. Apesar de manter a arquitetura de quatro cilindros em linha e o sistema de distribuição variável das válvulas de admissão, a unidade recebeu uma extensa lista de novos componentes.

Entre as alterações encontram-se nova cambota, novas árvores de cames, novos cárteres, novos pistões e bielas redesenhadas e um sistema de escape revisto.

Apesar das restrições impostas pelas normas ambientais, a potência continua impressionante, com o motor a debitar agora 192,3 cv às 13.200 rpm e 109,9 Nm de binário às 11.000 rpm. Inevitavelmente, estes valores representam uma ligeira redução face à geração anterior, que anunciava 199 cv às 13.200 rpm e 116,6 Nm às 10.800 rpm.

DISTRIBUIÇÃO E COMBUSTÃO MAIS EFICIENTES

A distribuição do motor foi otimizada através de uma nova geometria dos martelos de válvula do tipo finger-follower, adaptada ao perfil revisto das árvores de cames. As válvulas de escape aumentaram o seu diâmetro de 24 para 25 mm, trabalhando em conjunto com uma corrente de distribuição mais larga, concebida para reduzir perdas por atrito.

Durante a apresentação no Estoril foi explicado que a elevação máxima das válvulas se mantém inalterada, mas a sobreposição entre admissão e escape foi reduzida para diminuir emissões. Esta solução tende a favorecer o funcionamento em baixos regimes e uma combustão mais limpa, embora comprometa ligeiramente a potência máxima.

O sistema de alimentação também foi atualizado. Uma nova bomba de combustível de maior pressão trabalha em conjunto com injetores reformulados, »



999,8 CC
192,3 CV
20 499 €

» Mais dados técnicos aqui



"APESAR DAS RESTRIÇÕES IMPOSTAS PELAS NORMAS AMBIENTAIS, A POTÊNCIA CONTINUA IMPRESSIONANTE, COM O MOTOR A DEBITAR **192,3 CV ÀS 13.200 RPM**"

cujos bicos passaram de 10 para oito orifícios, promovendo uma pulverização mais eficiente.

Em contrapartida, os corpos de aceleração aumentaram de 46 para 48 mm, sendo simultaneamente mais leves e compactos.

PISTÕES E CAMBOTA DESENHADOS PARA DESEMPENHO E DURABILIDADE

Os novos pistões forjados em alumínio apresentam um desenho totalmente diferente, permitindo elevar a taxa de compressão para 13,8:1, face aos anteriores 13,2:1. Além de acomodarem as válvulas de escape de maiores dimensões, incluem laterais recortadas e pinos revestidos a DLC (Diamond-Like Carbon) para reduzir o atrito.

Segundo a marca, estas modificações contribuem para um melhor desempenho, uma maior durabilidade e redução das vibrações.

No capítulo da fiabilidade, a Suzuki destaca ainda uma nova junta da cabeça do motor, assim como bielas em aço cromo-molibdénio com tratamento superficial, pensado para aplicações de elevada

exigência, incluindo utilização em competição.

Já a nova cambota aumenta o diâmetro dos moentes de 35 para 37 mm, reforçando a resistência sob cargas elevadas e à maior taxa de compressão. Como consequência, os cárteres foram também redesenhados.

TEMOS AGORA 3 MODOS DE MOTOR:

Modo A – Active: Proporciona a resposta mais imediata ao acelerar. Ajustado para oferecer aproveitar ao máximo a potência do motor

Modo B – Basic: Atinge o mesmo nível de potência máxima, mas apresenta uma curva mais linear com uma resposta do acelerador mais suave.

Modo C – Comfort: O objetivo é priorizar o conforto e a facilidade de condução, oferecendo a resposta mais suave do acelerador e características de binário mais delicadas. Ideal para chuva ou deslocamentos diários.

ELETRÓNICA ATUALIZADA

A gestão electrónica continua a assentar numa





plataforma suportada por uma IMU de seis eixos, mas recebeu vários ajustes para acompanhar o novo motor.

Assim temos um sistema completamente novo, o smart TLR Control oferece níveis de configuração para controlo de tração (T), anti-wheelie (L) e controlo de binário (R), mas não é possível ajustar separadamente os níveis de intervenção para T, L e R.

Novidade também neste modelo em relação ao predecessor são os já citados novos mapas de injeção, um novo controlo de tração revisto de forma a prevenir powerslides, com a ECM a controlar a válvula de acelerador eletrônica e a ignição, de forma a reduzir levemente a potência transmitida à roda. O símbolo "TC" pisca no painel

em caso de ativação. Em cada modo de condução existem dez níveis de intervenção eletrônica.

Mantém-se de série o quickshifter bidirecional, o ABS sensível à inclinação, o controlo de arranque (Launch Control), a assistência em baixa rotação e o sistema Suzuki Easy Start.

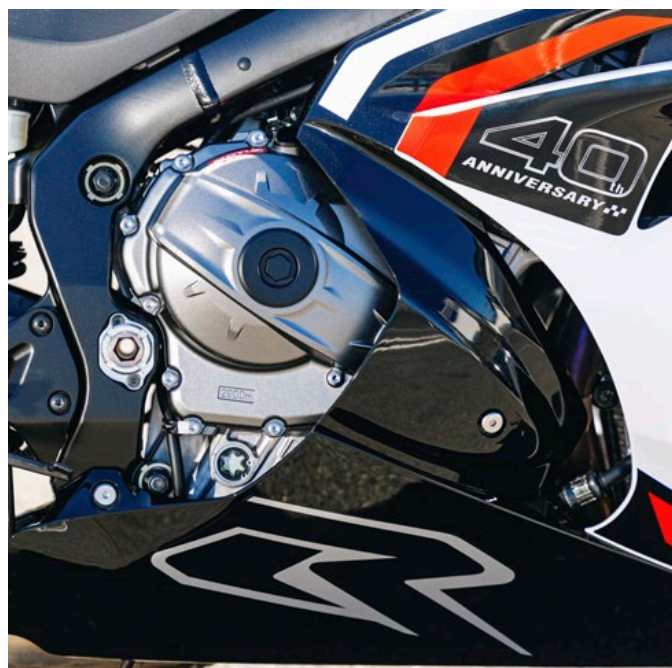
A utilização de uma nova bateria de iões de lítio permite ainda reduzir o peso total do conjunto. Menos consensual poderá ser a permanência do painel de instrumentos LCD convencional, numa altura em que muitas rivais já utilizam ecrãs TFT de última geração. Será um ponto menos positivo num primeiro contacto com este novo modelo.

Por seu lado, a caixa de velocidades de seis relações e a embraiagem assistida com função slipper permanecem inalteradas. »

*"A **GESTÃO ELECTRÓNICA** CONTINUA A ASSENTAR NUMA PLATAFORMA SUPORTADA POR UMA IMU DE SEIS EIXOS, MAS RECEBEU VÁRIOS AJUSTES"*







"A **ESTRUTURA** DA GSX-R1000R MANTÉM-SE FIEL À PLATAFORMA L7, PRESERVANDO O TRADICIONAL QUADRO PERIMETRAL EM ALUMÍNIO"

ESCAPE COMPACTO E CATALISADOR REPOSICIONADO

O sistema de escape foi igualmente reformulado. O silenciador reduz o seu volume de 8,3 para 5,5 litros, tendo agora, e na nossa opinião, uma imagem mais enquadrada com a lateral da moto, enquanto o catalisador foi reposicionado para mais perto do motor, permitindo atingir a temperatura ideal de funcionamento mais rapidamente e melhorar a eficácia no controlo das emissões.

A CICLÍSTICA MANTÉM A CONFIGURAÇÃO CONHECIDA

A estrutura da GSX-R1000R mantém-se fiel à plataforma L7, preservando o tradicional quadro perimetral em alumínio e o braço oscilante também em alumínio.

A GSX-R1000R, regressa à suspensão Showa BFF Balance Free Front, totalmente ajustável e monta de série um amortecedor de direção eletrónico, que se mostrou bastante eficaz no circuito do Estoril. Na traseira monta um amortecedor Showa BFRC lite (Balance Free Rear Cushion lite)

A travagem é eficiente, mas sem acompanhar

as tendências mais recentes. O sistema mantém as conhecidas pinças monobloco Brembo com montagem radial, que atuam sobre discos dianteiros de 320 mm. Embora eficazes, estes discos começam a revelar alguma idade quando comparados com as restantes rivais já que estes modelos já recorrem a discos de 330 mm.

A Suzuki introduziu, no entanto, uma nova unidade ABS, alegadamente 51 gramas mais leve. Os tubos de travão, em malha de aço, revelaram-se como uma mais-valia na forte travagem da curva 1 do Estoril, acusando pouca fadiga mesmo depois de várias voltas a ritmos elevados.

PNEUS E JANTES

As jantes de alumínio fundido de 17 polegadas continuam de série, equipadas com pneus Bridgestone Battlax Racing Street RS11 nas medidas 120/70 ZR17 na frente e 190/55 ZR17 atrás.

Embora a medida traseira de 190 mm seja considerada conservadora face à atual tendência de pneus de 200 mm, a largura da jante traseira de seis polegadas facilita futuras alterações por parte dos utilizadores.



WINGLETS OPCIONAIS E DECORAÇÃO COMEMORATIVA

Visualmente, a GSX-R1000R 2027 mantém praticamente inalteradas as carenagens e o depósito de combustível. A principal novidade estética é a introdução de winglets aerodinâmicos em fibra de carbono, desenvolvidos a partir da experiência acumulada pela Suzuki nas 8 Horas de Suzuka e que, apesar de estarem na lista de extras para o modelo, estarão disponíveis como oferta em todas as variantes de cores.

Estes apêndices destinam-se a gerar força descendente a alta velocidade, aumentando a estabilidade e auxiliando o sistema anti-wheelie, que contribuem para uma frente mais plantada, principalmente na longa recta do Estoril, e dando também mais estabilidade na travagem.

EXPERIÊNCIA NA PISTA DO ESTORIL - POTÊNCIA. PRECISÃO. ADRENALINA.

Nesta apresentação foi apenas possível conduzir a GSX-R1000R em pista, pelo que as impressões recolhidas assentam nesse pressuposto e podemos dizer que esse é de facto o ambiente certo para

explorar todas as potencialidades desta moto.

Acertamos a pressão dos excelentes pneus Bridgestone RS11 e fomos para a pista...a primeira sensação é a leveza do conjunto. Os 203Kg com depósito cheio tornam a moto muito leve e ágil e com os pneus a atingirem uma boa temperatura começamos a imprimir um ritmo mais elevado.

Na saída da parabólica, de punho enrolado, esgotamos 4ª e 5ª num ápice e a 6ª entra uns 50 metros antes da linha de meta, sempre com uma crescente rotação e um som a condizer, levando a GSXR até uns otimistas 290Km/h registados no velocímetro, antes de atacar a travagem para a curva 1, pouco depois da placa dos 300metros... confesso que me surpreendeu a travagem até porque todos os componentes são originais e só mesmo ao fim de 6 a 7 voltas se começou a sentir alguma fadiga e uma ligeira vibração.

A GSXR é uma moto fácil de colocar em curva, é intuitiva e bastante neutra, sem causar sustos se rodarmos numa toada com margem de segurança. A potência sente-se e o binário está presente desde cedo, com o quadro a acompanhar.

A travagem e a subida para a curva VIP fazem-se »



tranquilamente, na trajetória, trocando de 2ª para 3ª com o quickshifter a funcionar muito bem, tanto para cima como para baixo (queixou-se uma ou outra vez mais por aselhice que outra coisa). Saindo da VIP a curva da recta interior é feita de punho trancado e aí vem a adrenalina ao de cima, é sem dúvida um dos pontos que mais gosto no Estoril.

A moto trava muito bem para a esquerda da parabólica interior e é realmente aqui, a par da variante, que se sente o aprumo ciclístico da moto. Tudo muito tranquilo e a desenhar as trajetórias como queremos, sem sobressaltos e com correções muito previsíveis...um mimo.

A curva da orelha e entrada na variante é outro dos pontos onde a GSXR não se queixa, mesmo abusando com passagens por cima dos correctores. Finalmente os esses e a entrada na parabólica com os excelentes RS11 a acompanharem a boa performance da moto.

Confesso que foi uma das desportivas que menos me castigou fisicamente, até porque com 1,90m não é fácil encaixar numa moto com dimensões mais acanhadas. Pelo contrário, a posição é a de uma típica desportiva, mas sem ser demasiado agressiva. Fiquei curioso como será em estrada depois de uns bons quilómetros.

"PARA ASSINALAR OS **40 ANOS DA GSX-R**, A MARCA DISPONIBILIZARÁ TRÊS ESQUEMAS DE CORES EXCLUSIVOS. TODAS AS VERSÕES INCLUEM EMBLEMAS COMEMORATIVOS DO 40.º ANIVERSÁRIO NAS CARENAGENS"



CONCLUSÃO

Durante quatro décadas, as letras GSX-R representaram algo mais do que uma simples gama de motos desportivas e a nova GSX-R1000R não procura reinventar esse legado, procura preservá-lo.

Sem revolucionar a fórmula, a Suzuki optou por uma evolução profunda e calculada da GSX-R1000R. A prioridade foi garantir a conformidade com as normas Euro5+ sem perder o ADN competitivo que tornou a família GSX-R uma referência no segmento das superbikes. O regresso da GSX-R1000R aos mercados globais e as celebrações dos 40 anos da gama tornam esta renovação particularmente simbólica para a marca japonesa.

Em 2002 comprei a minha primeira GSX-R1000 e foi usada e abusada no dia-a-dia, em viagens e em ocasionais Trackdays, deixou muitas saudades e esta nova versão de 2027 deixou-me nostálgico por esses tempos e por recordar o icónico “R” que nesta versão não ficou esquecido na lateral das carenagens.

OS TRÊS PONTOS FOCADOS NA APRESENTAÇÃO

PERFORMANCE, DURABILIDADE e CONDUÇÃO, ficarão com certeza bem representados neste novo modelo, e se a performance ficou bem identificada durante as muitas voltas ao circuito do Estoril, a componente de durabilidade acompanhará com

certeza os pergaminhos dos modelos anteriores.

A condução numa vertente mais estradista ficou para um futuro contacto que espero seja em breve, para poder, quem sabe, replicar a utilização e experiências que tive na minha primeira GSX-R de 2002.

E por fim o preço...a relação do custo-benefício que a Suzuki apresenta neste modelo é muito interessante. A GSX-R1000R vai estar disponível por 20.499€, um preço bastante abaixo do das suas concorrentes, que sabemos mais evoluídas tecnologicamente mas que, no fim do dia, proporcionam sensações muito semelhantes.

Para assinalar os 40 anos da GSX-R, a marca disponibilizará três esquemas de cores exclusivos. Todas as versões incluem emblemas comemorativos do 40.º aniversário nas carenagens e no depósito, bem como o histórico logótipo “R” aplicado na parte inferior da carenagem.

As cores são a emblemática azul e branca que transporta a imagem de sempre da GSXR, a muito bonita encarnada e branca, a relembrar a icónica RGV Lucky Strike de Kevin Schwantz no mundial de 500cc (a única com jantes brancas) e finalmente a amarela e azul a reproduzir as icónicas Suzuki GSXR Alstare do mundial de Superbikes.

Gostei de todas, mas levava para casa a mais tradicional Azul e branca...é que sou levado pelas belas lembranças do modelo de 2002. //

ESTILO inconfundível



DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT 800

Minimalista, elegante, cheia de personalidade e sem excessos, a nova geração da Scrambler Ducati mantém viva uma filosofia muito própria: a moto como expressão de liberdade.

Texto: Miguel Rico Fotos: Marca

Enquanto umas motos primam pela tecnologia, outras apostam simplesmente na forma como nos fazem sentir, e a Ducati Scrambler Nightshift 800 pertence claramente a este último grupo.

Inspirada no universo das corridas de flat track, com um design intemporal que mistura referências clássicas e soluções modernas, esta italiana demonstra que não precisamos de 150 cavalos, suspensões eletrónicas ou uma lista interminável de acessórios para desfrutar verdadeiramente de uma boa moto. Por vezes, menos é mesmo mais.

UM DESIGN QUE NÃO PRECISA DE APRESENTAÇÕES

A Scrambler é uma daquelas motos que reconhecemos imediatamente. O depósito musculado, o farol redondo, a simplicidade das linhas e a ausência de elementos desnecessários criam uma identidade visual muito forte.

Nesta nova geração, a Ducati conseguiu modernizar o conjunto sem perder aquilo que tornou a Scrambler tão especial.

Gostei particularmente de alguns detalhes, como os piscas, os espelhos retrovisores e a posição das peseiras. São pequenos elementos que demonstram a atenção colocada no design e que contribuem tanto para a estética como para a experiência de condução.

O resultado é uma moto que tanto fica bem estacionada à porta de um café como a percorrer uma estrada secundária cheia de curvas. E, convenhamos que poucas motos conseguem combinar estas duas personalidades com tanta naturalidade.

803 CC DE PURA PERSONALIDADE ITALIANA

O coração desta Scrambler continua a ser um dos elementos mais interessantes do conjunto. O motor bicilíndrico em L, com 803 cc, debita 73 cv às 8.250 rpm e disponibiliza 65,2 Nm de binário. Mantém também uma das assinaturas técnicas mais emblemáticas da Ducati: o sistema de





*"SÃO **PEQUENOS ELEMENTOS** QUE DEMONSTRAM A ATENÇÃO COLOCADA NO DESIGN E QUE CONTRIBUEM TANTO PARA A ESTÉTICA COMO PARA A EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO."*

distribuição desmodrômica.

Para quem não está familiarizado com esta solução, trata-se de um sistema em que tanto a abertura como o fecho das válvulas são comandados mecanicamente, em vez de depender exclusivamente de molas convencionais para o seu fecho.

É UMA TECNOLOGIA PROFUNDAMENTE ASSOCIADA À HISTÓRIA DA MARCA ITALIANA.

A caixa de seis velocidades e o acelerador eletrónico ride-by-wire completam um conjunto mecânico que privilegia uma resposta progressiva e uma utilização intuitiva. Existe ainda disponível uma versão limitada a 35 kW, destinada aos titulares da carta A2.

Mas o que realmente interessa não é aquilo que está escrito na ficha técnica. É a forma como tudo funciona quando começamos a andar. E é precisamente aí que esta Ducati revela o seu

verdadeiro encanto.

Nas estradas secundárias é onde tudo faz sentido

Se tivesse de escolher o ambiente ideal para esta Scrambler, não teria dúvidas: uma boa estrada secundária, cheia de curvas, pouco trânsito e sem pressas para chegar ao destino. É aí que esta moto se revela fantástica.

Com 176 kg de peso declarado, menos quatro quilos do que a geração anterior, transmite uma sensação de agilidade e facilidade de condução que rapidamente nos deixa à vontade. A entrada em curva é natural, as mudanças de direção acontecem sem esforço e o conjunto transmite sempre uma sensação de controlo.

Não é uma moto que intimide. Pelo contrário, convida-nos a desfrutar da condução, independentemente da experiência que temos. O motor tem potência mais do que suficiente para nos divertirmos, mas nunca exige que estejamos constantemente atentos a uma entrega de





803 CC
73 CV
10 757 €

» Mais dados técnicos aqui



"O MOTOR BICILÍNDRICO EM L, COM 803 CC, DEBITA 73 CV ÀS 8.250 RPM E DISPONIBILIZA 65,2 NM DE BINÁRIO. "

potência excessiva.

É uma moto que nos permite concentrar naquilo que realmente interessa: escolher a trajetória, sentir a estrada e desfrutar de cada curva. A Scrambler não precisa de impressionar com prestações extremas. Conquista-nos pela forma como transforma uma simples viagem num momento de prazer.

UMA CICLÍSTICA SIMPLES, MAS EFICAZ

A Ducati manteve uma receita relativamente convencional, mas muito bem adaptada à filosofia da moto. Na dianteira encontramos uma forquilha telescópica invertida Kayaba, enquanto atrás trabalha um monoamortecedor da mesma marca. O braço oscilante em alumínio contribui para a redução de peso e para a qualidade geral do conjunto.

As jantes de 18 polegadas à frente e 17 atrás reforçam a identidade Scrambler e ajudam a encontrar um compromisso entre estabilidade e agilidade. A travagem está entregue a material

Brembo. Na frente encontramos um disco de 330 mm com pinça de quatro pistões, enquanto atrás trabalha um disco de 245 mm com pinça de pistão único. Um sistema perfeitamente adequado à potência e ao peso desta Ducati.

A segurança é reforçada pelo ABS Bosch com funcionamento em curva, que utiliza informação sobre a inclinação da moto, e pelo controlo de tração. São ajudas eletrónicas que acrescentam segurança sem retirar protagonismo ao motociclista.

TECNOLOGIA NA MEDIDA CERTA

Apesar da inspiração clássica, esta Scrambler está longe de ser uma moto antiquada. O painel TFT apresenta a informação de forma moderna e permite conectividade, enquanto a iluminação LED, as luzes de circulação diurna e a tomada USB acrescentam funcionalidade ao dia a dia.

A Ducati conseguiu integrar estas soluções sem transformar a Scrambler numa montra tecnológica. E ainda bem. Numa moto com esta personalidade, »





a tecnologia deve estar ao serviço da condução, e não tornar-se o centro das atenções.

CONFORTO E UTILIZAÇÃO DIÁRIA

A altura do assento, de 795 mm, torna a Scrambler acessível a um grande número de motociclistas. A posição de condução é descontraída e natural, beneficiando da colocação das peseiras, um dos detalhes de que mais gostei.

O depósito tem capacidade para 14,5 litros, permitindo uma autonomia anunciada na ordem dos 259 quilómetros, naturalmente dependente do ritmo e das condições de utilização. Não é uma moto concebida para atravessar continentes sem parar, mas oferece autonomia suficiente para uma boa jornada de curvas e algumas paragens pelo caminho.

Os intervalos de revisão de 12.000 quilómetros são também um argumento interessante para quem pretende utilizá-la regularmente.

A gama contempla cinco interpretações da mesma filosofia, permitindo escolher entre uma imagem mais discreta, desportiva ou exclusiva. Independentemente da versão, a essência mantém-se: simplicidade, personalidade e prazer de condução.

"O **PAINEL TFT** APRESENTA A INFORMAÇÃO DE FORMA MODERNA E PERMITE CONECTIVIDADE, ENQUANTO A ILUMINAÇÃO LED, AS LUZES DE CIRCULAÇÃO DIURNA E A TOMADA USB ACRESCENTAM FUNCIONALIDADE AO DIA A DIA."

O PREÇO DE PERTENCER AO UNIVERSO DUCATI

A Ducati é uma marca premium e nunca procurou competir exclusivamente pelo preço. Por isso a Scrambler não é exceção. Existem propostas no mercado que oferecem mais potência, mais equipamento ou até uma ficha técnica aparentemente superior por menos dinheiro.

Mas comparar motos apenas através dos números seria ignorar uma parte importante da experiência. A Scrambler oferece uma identidade muito própria, qualidade de construção, componentes de marcas reconhecidas e o prestígio associado ao universo Ducati.

É uma proposta que apela tanto à razão como à emoção, embora seja claramente esta última que acaba por ter a palavra decisiva. E, apesar do posicionamento premium, a Ducati consegue apresentar uma gama Scrambler suficientemente abrangente para responder a diferentes gostos e personalidades.

VEREDICTO: NÃO PRECISAMOS DE MAIS PARA NOS DIVERTIRMOS

A Ducati Scrambler 800 é uma excelente demonstração de que uma boa moto não precisa de ser excessivamente potente, complexa ou

sofisticada.

É leve, ágil, intuitiva e particularmente eficiente nas estradas secundárias, onde proporciona uma experiência de condução genuinamente divertida.

O motor de 73 cv tem personalidade suficiente para entusiasmar, a ciclística transmite confiança e o design continua a ser um dos mais bem conseguidos do segmento.

Naturalmente, o preço reflete o posicionamento premium da marca italiana, começando nos 10.757 euros. Mas quem procura uma Scrambler dificilmente estará apenas a comparar cavalos por euro. Está à procura de uma moto com personalidade. E esta Ducati tem-na de sobra.

Gostei especialmente da forma como consegue transformar uma condução descontraída numa experiência tão gratificante. Não precisamos de andar depressa para nos divertirmos, nem de procurar constantemente os limites da moto para sentir prazer ao guiá-la.

A Scrambler lembra-nos que, por vezes, a melhor viagem não é a mais longa, nem a mais rápida. É simplesmente aquela em que escolhemos uma estrada secundária, deixamos o destino para segundo plano e desfrutamos de cada quilómetro.

Afinal, não será essa a verdadeira essência de andar de mota? //





Para tudo E PARA TODOS

TESTE KOVE 625X

A Kove 625X é uma trail chinesa que quer competir de igual para igual com as europeias.

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





"A **PROTEÇÃO AERODINÂMICA** PARECEU-ME RAZOÁVEL, BENEFICIANDO DE UM PÁRA-BRISAS REGULÁVEL EM ALTURA"

Desta vez estive presente na apresentação internacional da Kove 625X, em Mont Sant Bent, na região de Manresa, Espanha, para um primeiro contacto com o novo modelo da marca de Chongqing.

O teste decorreu sobretudo em piso asfaltado, já que os incêndios que à data assolavam a região limitaram o acesso aos percursos de terra inicialmente previstos para o evento. Ainda assim, as impressões que recolhi permitem-me já traçar um retrato consistente daquilo que esta moto promete entregar neste segmento cada vez mais disputado.

MOTOR: ENTREGA ROBUSTA E CONSUMOS COMEDIDOS

O coração da 625X é um bicilíndrico paralelo de 581 cc, com distribuição DOHC, oito válvulas,

cambota defasada a 270° e refrigeração por líquido. O diâmetro e curso de 76 x 64 mm e a taxa de compressão de 11,5:1 resultam numa potência máxima de 62,5 CV (46 kW) às 8.500 rpm, existindo também uma variante limitada a 47 CV (35 kW) às 7.750 rpm, destinada a titulares de carta A2. O binário máximo atinge os 57 Nm às 7.000 rpm.

O motor agradou-me pela potência e pela entrega bem distribuída, com uma curva de binário bastante robusta em toda a faixa de utilização, proporcionando uma resposta elástica e efusiva até ao limitador. Em termos de funcionamento, destaco a regularidade e a quase total ausência de vibrações. Em termos de consumos, também me pareceu interessante: registei, na prática, durante o teste, uma média a rondar os 4,5 l/100 km.

A alimentação é assegurada por um sistema de injeção eletrónica MSE 6.0 da Bosch. Por seu lado, a caixa de 6 velocidades apresenta relações curtas, o que me permitiu andamentos vigorosos sem





581 CC
62,5 CV
6 597 €

» Mais dados técnicos aqui



*"O **MOTOR** AGRADOU-ME PELA POTÊNCIA E PELA ENTREGA BEM DISTRIBUÍDA, COM UMA CURVA DE BINÁRIO BASTANTE ROBUSTA"*

precisar de recorrer exaustivamente às mudanças.

CICLÍSTICA E TRAVAGEM À ALTURA DO PROPULSOR

A ciclística está ao nível do motor. O quadro mostrou-se firme o suficiente para me permitir andamentos muito rápidos em asfalto. A suspensão dianteira KYB, uma forquilha com jarras de 43 mm oferece 180 mm de curso e amortecimento totalmente ajustável, complementada por um amortecedor traseiro KYB com ajuste de compressão e retorno e 230 mm de curso, que oferecem uma altura livre ao solo de 235mm.

O sistema de travagem combina um duplo disco flutuante com pinças de quatro pistões com instalação radial, na frente, e um disco simples com pinça de pistão simples na traseira, geridos por um sistema Dual ABS, SAFE SF11, que integra três modos de funcionamento, e mostrou-se

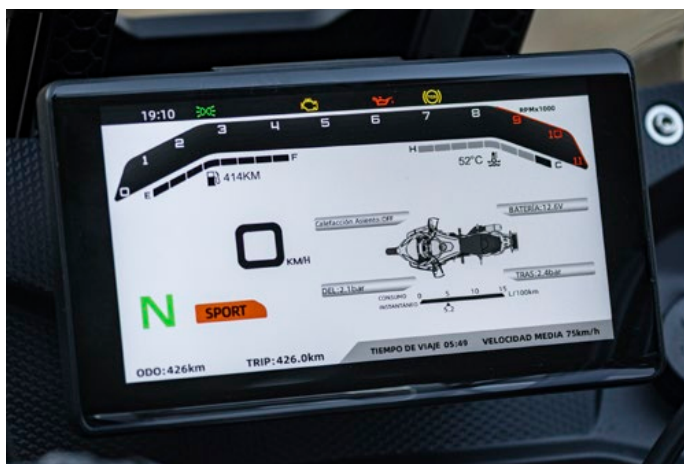
perfeitamente ao nível do conjunto.

As jantes raiadas, em alumínio, são compatíveis com pneus tubeless e calçam borrachas de perfil misto, da Pirelli, com medidas 110/80-R19 à frente e 150/70-R17 atrás, que se revelaram excelentes no percurso de asfalto seco. Quanto ao comportamento fora de estrada só o vou poder testar em breve, já em Portugal, pois foi sobretudo em asfalto que este teste se desenrolou.

ERGONOMIA ACESSÍVEL E PROTEÇÃO EFICAZ

Com 2.290 mm de comprimento, 935 mm de largura e 1.395 mm de altura, e uma distância entre eixos de 1.495 mm, o conjunto ergonómico pareceu-me eficaz, proporcionando uma boa posição de condução em pé. A altura do assento ao solo, fixada em 820 mm, é baixa comparada com outras motos do segmento, tornando-se bastante acessível para motociclistas de estatura »





mais baixa.

A proteção aerodinâmica pareceu-me razoável, beneficiando de um pára-brisas regulável em altura, cujo mecanismo necessita das duas mãos para ser ajustado.

Um pormenor que me interessou particularmente foi o ecrã do painel de instrumentos, um TFT de 7 polegadas com orientação vertical e dois interfaces distintos, Racing e Clássico, com conectividade opcional através da aplicação EYLink, ser regulável em ângulo, o que permite evitar reflexos sob sol intenso e uma boa visibilidade na condução em pé.

A Kove 625X pesa 222 kg em ordem de marcha (200kg a seco), valor que sobe para 240 kg com o conjunto de três malas montado, e conta com um depósito de combustível com uma capacidade superior a 21 litros, garantindo boa autonomia entre reabastecimentos. O kit de três malas: mala lateral esquerda de 35 L, mala lateral direita de 33 L e top case de 45 L está disponível por 849€ (PVP).

ELETRÓNICA E EQUIPAMENTO

A eletrónica tem uma interface intuitiva e permite, através de um botão dedicado, desligar

*"A **ELETRÓNICA** TEM UMA INTERFACE INTUITIVA E PERMITE, ATRAVÉS DE UM BOTÃO DEDICADO, DESLIGAR FACILMENTE O CONTROLO DE TRAÇÃO E O ABS."*

facilmente o controlo de tração e o ABS. O pacote tecnológico inclui ainda sistema keyless, radar com deteção de ângulo morto e sensores de pressão e temperatura dos pneus, um conjunto de assistências que não é comum neste segmento de cilindrada, menos ainda tendo em conta o P.V.P. de apenas 6597€.

Além disso, a iluminação é integralmente em LED, incluindo os faróis auxiliares, complementada por luzes diurnas DRL, os punhos são aquecidos, as manetes são reguláveis, os espelhos retrovisores incorporam as sinalizadores de ângulo morto e a Kove disponibiliza o modelo nas cores azul, branco e preto, todos equipados com proteções de punhos e proteção de cárter em alumínio.

Resumindo, a Kove 626X é uma trail versátil, divertida de conduzir, muito bem resolvida em asfalto, com um motor equilibrado, ciclística consistente e um nível de equipamento que ultrapassa o que é habitual na categoria.

A confirmação plena das suas capacidades, sobretudo em contexto off-road, fica reservada para o próximo teste, já em solo português, onde poderei finalmente avaliar a Kove 625X nas condições para as quais a marca diz estar preparada. //



EQUIPAMENTO

Capacete Arai MX-V Évo

Fato LS2 X-Master

Luvax LS2 Bend

Botas Gaerne SG22



CARISMA ressuscitado



SUZUKI SV-7GX

A convite da Moteo, percorri as estradas da zona Oeste para um testar a nova Suzuki SV-7G, um modelo que não só substitui a SV650, mas que também expande os seus horizontes.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Rui Jorge

A última vez que tinha tido o prazer de enrolar o punho no famoso V-twin da Suzuki tinha sido nos idos de 2018, instalado numa muito elegante e descomplicada SV650XA que me causou emoções à antiga. Sempre admirei o prazer de condução que o bicilíndrico em V a 90 graus de 645 cm³ proporciona e não admira que seja um dos motores mais conhecidos e acarinhados da Suzuki. Estreou-se no final dos anos 1990 e deu origem à SV650 e à V-Strom 650. Desde então, foram produzidas mais de 500 mil unidades deste motor que conquistou uma enorme base de adeptos e um estatuto de modelo icónico.

Muitos davam-no como condenado. As normas de emissões tinham-no retirado do mercado europeu e o catálogo da Suzuki enchia-se de bicilíndricos em paralelo, incluindo os dos modelos 800 da própria marca. Mas felizmente a Suzuki decidiu investir e adaptou o V-Twin para ser novamente vendido em todo o mundo. A SV-7GX é o resultado dessa aposta.

O motor, nesta versão atual cumpre a norma Euro

5+, mas mantém a refrigeração por líquido, quatro válvulas por cilindro e duas árvores de cames à cabeça. Cada cilindro tem duas velas de irídio e rende uma potência de 73 cv às 8.500 rpm com um binário de 64 Nm às 6.800 rpm, com o regime máximo a rondar as 10.000 rpm.

A grande novidade técnica é o acelerador eletrónico ride-by-wire, que comanda corpos de borboleta de 39 mm que, segundo os valores homologados, tem um consumo de 4,2 l/100 km.

ELETRÓNICA

A eletrónica é o que mais distingue a SV-7GX das SV anteriores, mas a Suzuki manteve uma abordagem simples, incorporando as ajudas do Suzuki Intelligent Ride System, o SIRS, acompanhado de três modos de condução, que a marca designa por SDMS.

O modo A significa Active, o B Basic e o C Comfort. Os modos só alteram a entrega de potência, sendo que o A e o B dão potência total, mas o A responde com mais urgência ao acelerador. Por seu lado, o modo C suaviza a resposta e limita a potência a 60 cv, o que ajuda



» Galeria de fotos aqui



"A FRENTE PERDE OS FARÓIS SOBREPOSTOS E PASSA A TER APENAS UMA ÚNICA ÓTICA LED COM PROJETOR."

em piso de pouca aderência e pode servir de ajuda a quem faz a transição de uma moto mais pequena.

O controlo de tração tem três níveis e pode ser desligado. Regula-se separadamente do modo de condução, por isso é possível combinar o mapa mais vivo com o nível de proteção mais baixo ou vice-versa.

Tanto os modos como o controlo de tração podem ser mudados com a moto em andamento. Infelizmente não há cruise control, apesar do acelerador eletrónico, sendo este um dos fatores menos interessantes deste modelo que pode perfeitamente cumprir longas distâncias.

O quickshifter é bidirecional e vem de série, acompanhado de embraiagem deslizante. O arranque é facilitado, com apenas um breve toque no botão de start. A assistência a baixas rotações aumenta automaticamente o regime no arranque, para evitar que o motor se apague.

O painel de instrumentos é um ecrã TFT a cores

de 4,2 polegadas, com contraste regulável, modo dia e noite automático e tratamento antirreflexo. Mostra o modo de condução, o nível do controlo de tração, a mudança engrenada, as temperaturas, os parciais, os consumos, a autonomia, o tempo de viagem e a tensão da bateria.

É mais pequeno do que outros, e alguns dígitos aparecem em tamanho reduzido. A aplicação Suzuki Ride Connect liga-se ao telemóvel e mostra no ecrã a navegação por setas, entrada de chamadas, mensagens, calendário e alertas de meteorologia, velocidade e trânsito. É acompanhado por uma conveniente e acessível tomada USB-C.

ESTÉTICA

A SV-7GX segue o estilo GX, estreado pela versão de mil centímetros cúbicos em 2023 e que muito prazer me deu, daí estar espectante por esta apresentação. A frente perde os faróis sobrepostos e passa a ter apenas uma única ótica LED com





645 CC

73 CV

8 749 €

» Mais dados técnicos aqui



"O QUICKSHIFTER É MUITO AGRADÁVEL E O **MOTOR**, APESAR DE AMORDAÇADO PELAS NORMAS EUROPEIAS, MANTÉM-SE VIGOROSO"

projektor.

Segundo a marca, a lente alarga o feixe para os lados e melhora a visibilidade em curva, mas o teste decorreu apenas durante o dia, pelo que não o posso confirmar. Duas luzes diurnas em forma de lâmina fazem de olhos e dão ao conjunto um ar moderno e desportivo.

A carenagem é longa e afilada, com entradas de ar sobrepostas que promovem uma proteção aerodinâmica razoável. O pára-brisas é regulável em três posições, com 50 mm de amplitude, mas necessita ferramentas e alguma paciência. No entanto, mesmo na posição de origem, é relativamente eficaz a desviar os insetos da viseira do capacete.

Em Portugal, a SV-7GX está disponível em três cores: Pearl Brilliant White com Metallic Triton Blue, Pearl Matte Greige e Glass Sparkle Black. As jantes de cinco raios duplos acompanham a cor, e os gráficos são autocolantes e não pintura. O acabamento é bom e os painéis encaixam sem falhas.

No entanto, a cablagem e algumas tubagens

à vista junto ao motor denunciam a arquitetura vintage. O escape é discreto, mas revelador de uma sonoridade muito agradável.

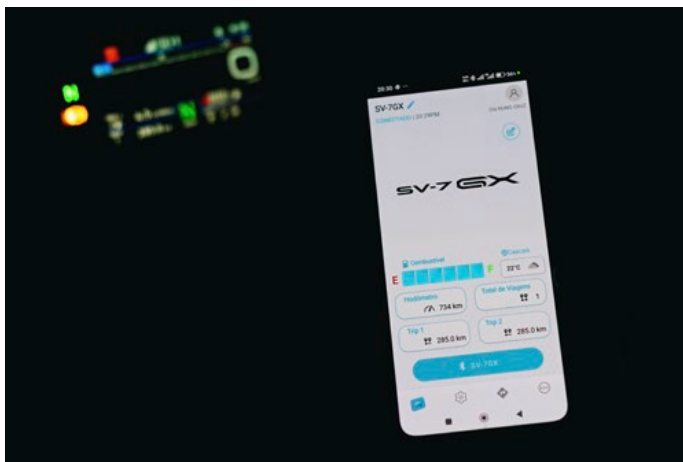
CICLÍSTICA: SUSPENSÃO, TRAVÕES E PNEUS

O quadro tubular em aço, com a secção traseira soldada e reforçada, conta com o motor como elemento estruturante, e suporta uma geometria nitidamente estradista, com 25 graus de ângulo de coluna, 106 mm de avanço e 1.445 mm entre eixos. A distância ao solo é de 135 mm e contribui para um peso em ordem de marcha relativamente contido de 211 kg.

A suspensão, da Showa, é básica. A forquilha telescópica tem jarras de 41 mm e não permite regulação. O amortecedor traseiro trabalha por bieletas e apenas permite regular a pré-carga. Os cursos rondam os 13 centímetros em ambos os eixos, mas o seu desempenho não merece nenhum reparo, tendo em conta o tipo de utilização a que se destina.

O mesmo se pode dizer da travagem. Na frente, >>





duas pinças Tokico de quatro êmbolos, de montagem axial, mordem discos de 290 mm. Atrás, uma pinça de um êmbolo trabalha sobre um disco de 240 mm.

As jantes de 17 polegadas calçam pneus Pirelli Angel GT II, de medidas 120/70 à frente e 160/60 atrás, que contribuem para a grande agilidade e facilidade de entrada em curva.

ERGONOMIA

O assento, posicionado a 795 mm do solo, é estreito na frente, o que ajuda a colocar facilmente os pés no chão. Quem ultrapassar 1,80 metros de altura vai sentir as pernas mais dobradas, porque os comandos ficam ligeiramente recuados.

Existe um assento mais alto, opcional, que ganha 25 mm e liberta espaço para as pernas, mas o assento original, de peça única, não pode ser considerado confortável sob nenhum aspeto. Demasiado rijo, torna-se bastante desconfortável em tiradas superiores a meia hora, pelo que o investimento num assento conforto fará todo o sentido! Para compensar, as proteções de punhos são de série.

A posição de condução é neutra e quase



"A APLICAÇÃO **SUZUKI RIDE CONNECT** LIGA-SE AO TELEMÓVEL E MOSTRA NO ECRÃ A NAVEGAÇÃO POR SETAS, ENTRADA DE CHAMADAS, MENSAGENS, CALENDÁRIO E ALERTAS DE METEOROLOGIA, VELOCIDADE E TRÂNSITO."

vertical. Nas manobras, há que contar com um raio de viragem largo que não facilita as inversões de marcha.

Em condução mais desportiva existe espaço suficiente para nos movermos. A manete do travão tem regulação, mas a da embraiagem, comandada por cabo, não tem. Para levar carga, o suporte traseiro é de série e aceita malas de 45 e de 27 litros. Há também pontos de fixação para bolsas laterais. O cavalete central é opcional.

IMPRESSÕES DE CONDUÇÃO

Em ambiente urbano o motor é elástico e retoma bem desde regimes baixos, em qualquer mudança. A embraiagem é leve e a caixa é muito suave e precisa. O quickshifter funciona bem, mesmo em andamento lento.

O acelerador eletrónico está bem calibrado. Não há brusquidão à saída do ralenti, nem altos e baixos na entrega de potência. A resposta é previsível até ao limitador.

O quickshifter é muito agradável e o motor, apesar de amordaçado pelas normas europeias, mantém-se vigoroso entre as 6.000 e as 8.000 rpm. Em alta rotação as vibrações são discretas e o ruído aerodinâmico é suportável. Mas é em estrada

de curvas que se revela o melhor da SV-7GX.

Deita-se com pouco esforço, mantém a trajetória sem surpresas, quer em travagem, quer em aceleração. O controlo de tração intervém de forma discreta nas saídas de curva. A baixa velocidade é ágil, precisa e reage bem e rapidamente a qualquer solicitação.

Os limites apenas surgem em pisos degradados e a ritmos muito elevados. A forquilha perde eficácia, a frente mergulha um pouco mais em travagem e a traseira salta em face das irregularidades. No entanto a travagem é potente e modulável, com o pedal traseiro a ajudar muito bem na definição das trajetórias.

Em ritmo normal, todas essas imperfeições desaparecem. O consumo médio que registei no computador de bordo foi de 4,8 l/100 km o que, apesar dos ritmos pouco católicos em que decorreu a apresentação, me garantiriam um autonomia superior a 300 km, graças ao depósito com uma capacidade de 17,4 litros.

Para terminar, uma referencia ao preço de 8.749 €, que é realmente aliciante tendo em conta alternativas equivalentes, com a vantagem de oferecer um motor cheio de carisma e uma estética moderna. //





Pedro Pereira

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

Estarão os modernos sistemas de navegação a tornar-nos preguiçosos?

Depois de no mês de agosto nos termos direcionado para o (ab)uso dos smartphones na condução, vamos manter-nos na linha das tecnologias, mas agora vamos até aos sistemas de navegação e afins, que são cada vez mais utilizados, talvez até em excesso.

Nas motos mais atuais, ter um painel com 5 ou 6 polegadas já parece pouco e agora acrescentar mais outro, do mesmo tamanho ou ainda maior, parece o caminho a tomar, nem que seja para uma viagem de 10 minutos e em que conhecemos o trajeto como a palma da mão.

Tudo indica que estamos a ir pelo mesmo caminho que nos automóveis, ou seja, quantos mais ecrãs melhor! Têm que ser sensíveis ao toque, ter atualizações “over the air”, ser à prova de água e poeiras, compatíveis com outros sistemas, efeito antirreflexo, dar para enviar e receber mensagens e muito mais. Parece que já só falta dar para tirarem um cafezinho a meio da viagem!

Naturalmente que se trata de uma escolha pessoal e o livre arbítrio é um valor que não tem preço, mas o exagero começa a ser perigoso, até porque nos focamos tanto nos ecrãs que facilmente nos descuidamos na condução e se tal ato nos automóveis é perigoso, nas motos ainda é mais!

No mês em que celebramos o número 100 da sua revista digital Andar de Moto, tudo começou com o primeiro número em junho de 2018, muita coisa mudou nestes 8 anos e na dimensão tecnológica e digital é talvez onde essa alteração mais se sente e o facto é que não são apenas aspetos positivos. Há até um muito

curioso e para o qual estamos pouco alerta.

Vários estudos internacionais estão a revelar algo inesperado: estamos a ficar mais preguiçosos e com esta apatia mental. Quase parece que “desligarmos” o cérebro durante a condução.

As investigações têm sido feitas sobretudo usando como “cobaias” condutores profissionais e o que se constata é que o uso de sistemas de navegação e tudo o mais à sua volta está a tornar esses condutores (e condutoras, obviamente) mais ociosos a nível mental e até menos alerta para os riscos circundantes.

Nomeadamente o hipocampo, que não é mais que uma pequena estrutura curvada nos dois lobos temporais do cérebro, essencial para a formação de novas memórias e para a orientação espacial, que está a deixar de ser usado. Dito de outra forma, é como se estivéssemos a deixar de exercitar alguns músculos do cérebro, deixando a máquina pensar no nosso lugar!

Se a este facto aliarmos a forma como o risco de acidente é exponenciado por estas tecnologias, talvez valha a pena fazer uma reflexão séria sobre a sua utilização e não será de admirar se viermos a ter legislação mais restritiva sobre a matéria.

Sem fundamentalismos, talvez valha a pena experimentar, de vez em quando, desligar-se dessas modernas na condução! Não há mal nenhum em pensarmos pela nossa cabeça, enganarmo-nos na estrada ou no trilho e tomar decisões ou fazer escolhas sem ter que estar à espera que um cérebro eletrónico nos dê sugestões... ou ordens! //

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



Homologado PARA VENCER

NOVO MODELO, CONCEBIDO PARA CUMPRIR A MAIS RECENTE NORMA DA FIM, ESTREIA EM COMPETIÇÃO NO GRANDE PRÊMIO DE SAN MARINO E DA RIVIERA DE RIMINI.

A AGV apresentou o Pista GP R3, a mais recente evolução do seu capacete de competição, que incorpora um novo sistema destinado a reduzir as forças de rotação transmitidas à cabeça em caso de impacto oblíquo e que começou a ser utilizado pelos pilotos da marca no Mundial de velocidade.

O novo modelo, desenvolvido para responder aos requisitos da norma FIM FRHPhe-02, foi utilizado pelos pilotos AGV de MotoGP, Moto2 e Moto3 a partir das sessões de treinos do Grande Prêmio de San Marino e da Riviera de Rimini, disputado em Misano. A principal novidade do Pista GP R3 é o sistema AGV Sphera, desenvolvido em colaboração com a britânica RLS (Release Layer System), que procura limitar as forças



rotacionais durante os impactos oblíquos, associados à aceleração de rotação da cabeça.

Segundo a AGV, o sistema é constituído por uma camada exterior ligada à estrutura principal do capacete e separada através de uma matriz de centenas de microesferas. Em caso de impacto, essa camada pode desprender-se de forma controlada, contribuindo para dissipar parte da energia e reduzir as forças transmitidas à cabeça.

Testes realizados por entidades independentes apontaram para uma redução de seis vezes no risco de concussão face a uma configuração sem o sistema AGV Sphera com tecnologia RLS, segundo os dados divulgados pela marca. Os ensaios laboratoriais foram realizados pelo Aragon Engineering Research Institute (I3A), da Universidade de Saragoça. Construído integralmente em fibra de carbono, o Pista GP R3 foi também alvo de uma revisão profunda ao nível da aerodinâmica, ventilação, conforto e campo de visão, com mais de uma centena de novos moldes utilizados no desenvolvimento ou redesenho dos seus componentes.

A aerodinâmica foi trabalhada em túnel de vento e posteriormente validada em pista com a participação dos pilotos de MotoGP, com particular atenção ao comportamento do capacete nas mudanças de direção e durante a aproximação às curvas.

O spoiler traseiro foi igualmente redesenhado para reduzir o arrasto quando o piloto mantém a cabeça voltada para o vértice da curva, enquanto o sistema de ventilação recebeu novas entradas de ar e canais de saída destinados a melhorar a circulação e a dissipação do calor. Apesar da introdução das novas tecnologias e do cumprimento da norma FIM FRHPhe-02, a AGV indica que o peso do Pista GP R3 não ultrapassa o do modelo anterior.

Entre os pilotos envolvidos no desenvolvimento estiveram Luca Marini, Marco Bezzecchi e Franco Morbidelli, que destacaram sobretudo os avanços conseguidos na proteção contra forças rotacionais, na ventilação e no comportamento aerodinâmico.

O Pista GP R3 sucede a uma família de capacetes de competição lançada pela AGV em 2011 e que se tornou uma das referências da marca nas pistas. O novo modelo será utilizado pelos pilotos AGV nas diferentes categorias do Mundial a partir do Grande Prémio de San Marino e da Riviera de Rimini de 2026. //





Cocktail DE SEGURANÇA

NOVO MODELO COMBINA CONSTRUÇÃO EM CARBONO, FIBRA DE ARAMIDA E FIBRA DE VIDRO E CHEGA A PORTUGAL POR 499,95 EUROS.

A Alpinestars apresentou o S-R7, um novo capacete integral desenvolvido para utilização em estrada e em pista, que combina uma construção multicomposta com diferentes soluções destinadas a melhorar a proteção, a estabilidade aerodinâmica e o conforto. Com um peso declarado de 1.390 gramas no tamanho M, o S-R7 utiliza uma estrutura pré-impregnada (pre-preg) que combina carbono, fibra de aramida e fibra de vidro com resina epóxi. Segundo a marca, esta solução permite conjugar resistência estrutural, capacidade de dissipação de energia e proteção contra a penetração.

O capacete incorpora ainda zonas de material

PLASMA junto às clavículas, concebidas para absorver energia em caso de impacto, e um revestimento de baixo atrito aplicado ao EPS, destinado a reduzir as acelerações rotacionais resultantes de impactos oblíquos. De acordo com a Alpinestars, esta última solução supera em 80% o requisito da norma ECE 22.06 relativo ao pico de aceleração rotacional. O sistema de absorção de impactos recorre a um EPS específico para cada tamanho, dividido em sete zonas e seis densidades distintas. O objetivo é adaptar a resposta do material às diferentes áreas da cabeça em caso de acidente.

O S-R7 apresenta um campo de visão periférico

de 220 graus e vertical de 57 graus, resultado da configuração da abertura da viseira e do posicionamento do motociclista. A viseira, certificada segundo a norma ECE 22.06 e classificada como Optical Class 1, dispõe de tratamento antirriscos em ambas as faces e é compatível com a lente Pinlock 120XLT 100% Max Vision. O mecanismo de remoção rápida permite retirar a viseira sem recurso a ferramentas.

Entre os sistemas de ajuste está o A-Head, patenteado pela Alpinestars, que permite alterar a altura e o ângulo do capacete para adequar o posicionamento da estrutura de proteção. As almofadas laterais incluem também um Emergency Release System (ERS), concebido para facilitar a remoção do capacete em situações de emergência. A aerodinâmica do S-R7 foi desenvolvida com recurso a um spoiler traseiro e a winglets laterais integrados na estrutura exterior, procurando melhorar a estabilidade durante a condução.

O sistema de ventilação é composto por dez entradas e saídas de ar, seis de entrada e quatro de extração. O ar é encaminhado através de canais internos, incluindo três canais na zona superior, enquanto as entradas junto ao queixo direcionam o fluxo para a zona interior da viseira. Na parte traseira, os extratores contribuem para a evacuação do ar quente e da humidade.

O novo Alpinestars S-R7 deverá chegar ao mercado português a partir de meados de setembro. O preço recomendado de venda ao público é de 499,95 euros, com IVA incluído. //





Nova DECORAÇÃO

O NOVO ARAI MX-V EVO FLAME ESTÁ DISPONÍVEL ENTRE OS TAMANHOS XS E XL, NAS CORES FLAME YELLOW E FLAME WHITE, COM UM PVP DE 849,95 EUROS, IVA INCLUÍDO.

Arai reforçou a gama off-road do capacete MX-V EVO com a nova decoração Flame, uma proposta de visual agressivo que mantém inalterada a base técnica do capacete de motocross da marca japonesa.

Disponível nas versões Flame Yellow e Flame White, a nova gráfica aposta numa combinação de cores intensa e num desenho marcadamente desportivo, pensado para acompanhar o universo do motocross e do enduro. Por baixo da nova decoração continua, porém, o mesmo MX-V EVO conhecido pela construção artesanal e pela abordagem da Arai à proteção e ao ajuste.

O MX-V EVO utiliza uma calota exterior cLc, construída em fibra de vidro laminada e produzida integralmente à mão. A forma arredondada e lisa da calota é uma das características mais reconhecíveis da Arai e está relacionada com o conceito Glancing Off, concebido para favorecer a capacidade do capacete de desviar impactos. A segurança inclui ainda a homologação europeia ECE R22.06 e o sistema de

retenção por dupla anilha D.

Para utilização fora de estrada, o MX-V EVO conta com um sistema de ventilação desenvolvido para favorecer a circulação de ar e com interior Dry-Cool®, removível e lavável. O Sistema de Contorno Facial FCS procura melhorar o ajuste ao rosto, enquanto a preparação para utilização com óculos e a compatibilidade com sistemas Bluetooth acrescentam versatilidade ao conjunto.

O novo Arai MX-V EVO Flame está disponível entre os tamanhos XS e XL, nas cores Flame Yellow e Flame White, com um PVP de 849,95 euros, IVA incluído.

A família MX-V EVO inclui também uma versão destinada à competição com homologação FIM 2 FRHPhe-02, um dos mais exigentes padrões de segurança aplicados aos capacetes de competição e obrigatório desde 2026 nos campeonatos FIM. Esta variante está disponível exclusivamente em branco.

Em Portugal, a Arai é distribuída pela BIHR, estando a gama disponível através da plataforma da empresa. //

**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.

NEO

Lítio 72v20AH



NEO+

Lítio 72v32AH



EVO

50 cm³ | 125 cm³

BREVEMENTE DISPONÍVEL



MOTION

125 cm³



ZOOM

125 cm³



IMPORTADOR

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



WWW.MYTOS.PT

SEGUE-NOS



MYTOS.Motorcycles



mytosmotorcycles





Evolução DE COMPETIÇÃO

FUNDADA EM 1954, A BELL HELMETS ATUA NO SEGMENTO DE CAPACETES DE PROTEÇÃO PARA DESPORTOS MOTORIZADOS, AUTOMOBILISMO E CICLISMO.

A Bell Helmets lançou um novo capacete de competição Moto-10 GP com tripla homologação mundial, uma evolução da sua plataforma de alta competição que introduz melhorias no peso, ajuste e na certificação para provas internacionais.

O modelo, que está disponível no mercado a partir de setembro com preços entre os 899,99 euros e os 949,99 euros, mantém a arquitetura base da gama, mas incorpora uma calota segmentada em carbono 3K mais leve, mantendo o peso total nos 1.400 gramas (margem de 50 gramas no tamanho M). Uma das principais novidades é a inclusão da homologação FIM-02, uma exigência recente das principais federações e organizadores de corridas internacionais de motociclismo.

Esta certificação junta-se às homologações de segurança de âmbito regional DOT (Estados Unidos) e ECE 22.06 (Europa).

Segundo a marca norte-americana, a norma FIM-

02 inclui testes de impacto oblíquo e rotacional - vertente para a qual foi concebida a tecnologia interna Spherical Technology, desenvolvida em parceria com a Mips, que utiliza duas camadas independentes para dissipar a força de impactos no cérebro.

Desenvolvido com o contributo de pilotos profissionais da marca, o Moto-10 GP apresenta atualizações no revestimento interno lavável (Virus CoolJade), uma pala reforçada (Flying Bridge visor) com novas fixações para maior resistência a impactos e detritos, e uma queixeira escalonada, 5 milímetros mais longa nos tamanhos maiores. Ao nível da segurança ativa e de emergência, o modelo mantém os reforços de proteção de clavícula (NMR) e o sistema magnético de remoção rápida de almofadas (MERS), que facilita a intervenção das equipas médicas em caso de acidente.

Consulte [AQUI](#) a lista de representantes da Bell em Portugal. //

800X GT

PRONTA A DOMINAR
O ASFALTO

KOVE

FOCUS ON 专注性能
PERFORMANCE



Tua por
PVP: 8.499 €*

- Motor bicilíndrico de 799 cc com 94,5 CV, disponível também em versão limitada a 47 CV (35 kW)
- 5 modos de condução: Sport, Eco, Rain, Off-Road e Personalizado
- Suspensões KYB multi-reguláveis
- Sistema de travagem com pinças Taiko
- ABS "Cornering" desconectável
- Controlo de tração (TCS) desconectável
- Acelerador ride-by-wire
- Quickshifter bidirecional
- Cruise control
- Ecrã TFT 7" com conectividade opcional
- Iluminação Full LED
- Punhos e assento aquecidos
- Cores disponíveis: Branco e Preto
- Kit de 3 malas em alumínio disponível por apenas 959€ (PVP)



ver vídeo



kovemoto.pt

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

Kove recomenda **MOTUL**



Confortável E RESISTENTE

INTEGRAL BMW XOMO COMBINA UMA CALOTA EM COMPÓSITOS DE CARBONO COM SOLUÇÕES DE CONFORTO E FUNCIONALIDADES DESTINADAS TANTO À CONDUÇÃO DESPORTIVA COMO AO USO URBANO.

O capacete Xomo Carbon da BMW Motorrad chega ao mercado como uma proposta de capacete integral desportivo que procura conciliar proteção, conforto e funcionalidade, recorrendo a uma calota construída em compósitos de carbono e a um conjunto de soluções destinadas a melhorar a experiência do motociclista. Entre os principais argumentos do modelo está a construção da calota, desenvolvida para oferecer elevada resistência, complementada por uma estrutura interna em EPS concebida segundo princípios de engenharia avançada. A aerodinâmica foi igualmente trabalhada para favorecer a estabilidade e o conforto durante a condução.

No capítulo do conforto, o Xomo Carbon dispõe de esponjas faciais tridimensionais e de um sistema Easy Fit, que facilita a utilização do capacete por motociclistas que usam óculos. O interior recorre ainda a tecido ALVEOTECH, com tratamento higiénico SANITIZED®, procurando assegurar melhores condições de utilização ao longo do tempo.

A viseira incorpora um sistema de fecho ergonómico com bloqueio suave e mecanismo de

remoção rápida. Conta também com uma posição específica para permitir a entrada de fluxo de ar durante a condução em ambiente urbano, uma solução pensada para melhorar a ventilação em situações de menor velocidade.

O capacete está, ainda, preparado para receber um sistema de comunicação, permitindo a instalação de dispositivos destinados ao diálogo entre motociclistas ou à ligação a outros equipamentos. A gama inclui várias opções gráficas e de acabamento. A versão Vortex tem um preço de venda ao público recomendado de 689 euros, já com IVA incluído. O mesmo valor é aplicado às versões Blast, Phantom, Thunder e Outburst. Já as versões Neon Red, Preto Mate e Branco apresentam um preço recomendado de 625 euros, com IVA incluído.

Com uma orientação assumidamente desportiva, o Xomo Carbon procura assim posicionar-se num segmento em que a leveza e resistência proporcionadas pelos compósitos de carbono se conjugam com equipamentos destinados a tornar o capacete igualmente adequado à utilização quotidiana.

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



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

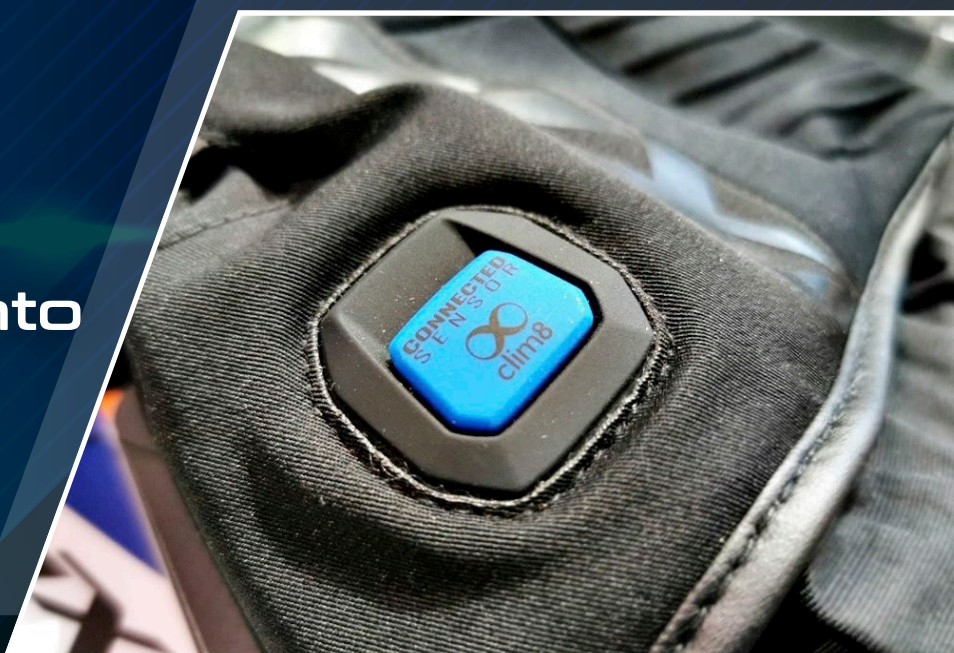


ACESSÓRIOS

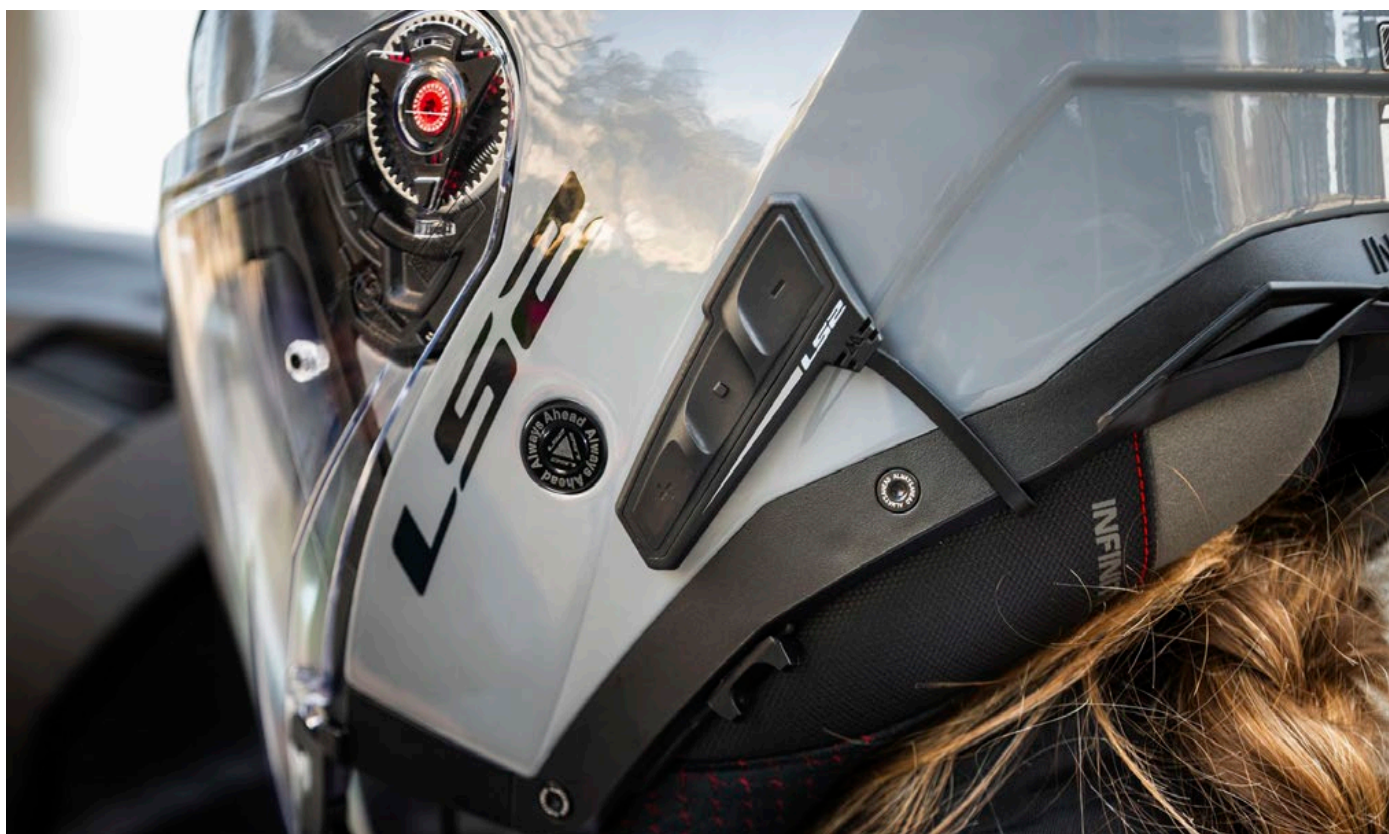
EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Comunicação FÁCIL

NOVO INTERCOMUNICADOR DESENVOLVIDO EM PARCERIA COM A MIDLAND TEM AUTONOMIA ANUNCIADA DE 20 HORAS E ALCANCE ATÉ 1.200 METROS.

A LS2 lançou o Spectrum EVO, um novo intercomunicador para motociclistas desenvolvido em parceria com a Midland, que acrescenta ao modelo Spectrum funcionalidades como controlo por voz e uma aplicação dedicada à configuração e atualização do equipamento.

O dispositivo utiliza Bluetooth 5.1 e permite estabelecer comunicação em tempo real entre até quatro utilizadores, embora sem funcionamento em modo de conferência. Segundo a marca, o alcance pode chegar aos 1.200 metros, sendo reduzido para cerca de 500 metros quando utilizado com capacetes de carbono. Entre as funcionalidades do Spectrum EVO está um sistema de cancelamento de ruído baseado em inteligência artificial, destinado a melhorar a qualidade das comunicações durante

a condução. O equipamento dispõe ainda de altifalantes RCF de 40 milímetros, com áudio Ultra HD, e permite a ligação a telemóveis, sistemas de navegação GPS e ecrãs TFT.

O intercomunicador apresenta um formato fino e discreto e é compatível com capacetes de diferentes marcas. A autonomia anunciada pela LS2 é de até 20 horas e a ligação para carregamento e transferência de dados é feita através de USB-C.

O Spectrum EVO dispõe ainda de certificação IP67, que assegura resistência à entrada de poeiras e à água, e permite ouvir música através de Bluetooth, incluindo funções de partilha.

O novo intercomunicador está disponível em Portugal a partir de meados deste mês de setembro, através das lojas oficiais LS2 e da rede de pontos de venda da SC Vouga. //



A WINNING STORY. SINCE 1948

Stock Off!

DESCONTOS ATÉ 2.000€



HPS 125 ABS

2.499€

ANTES 4.199€

DESCONTO: 1.700€



FLAT TRACK 125

2.399€

ANTES 4.099€

DESCONTO: 1.700€



PIEGA 125

2.499€

ANTES 4.199€

DESCONTO: 1.700€



PIEGA 452

4.399€

ANTES 6.399€

DESCONTO: 2.000€

**ENQUANTO HÁ STOCK,
HÁ OPORTUNIDADE.**

NÃO FIQUES A VER PASSAR.



Campanha promocional válida até dia 31 de outubro de 2026, para vários modelos selecionados FB Mondial. Não acumulável com outras campanhas em vigor ou a lançar de futuro. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Para mais informações contactar o concessionário oficial FB Mondial.



Muita BAGAGEM

COM UMA CONSTRUÇÃO QUE COMBINA ELEMENTOS PLÁSTICOS DE ELEVADA RESISTÊNCIA COM PAINÉIS DE ALUMÍNIO, O XCORE TOPCASE 40 APOSTA NA PROTEÇÃO DA BAGAGEM, FACILIDADE DE UTILIZAÇÃO E VERSATILIDADE PARA VIAGENS, DESLOCAÇÕES DIÁRIAS E TURISMO DE LONGA DISTÂNCIA.

A Hepco & Becker apresentou a Xcore Topcase 40, uma nova solução de bagagem traseira destinada aos motociclistas que procuram maior capacidade de transporte sem abdicar de um desenho compacto e de uma construção robusta. O novo modelo passa a integrar a família Xcore, podendo ser combinado com as malas laterais Xcore desenvolvidas para os suportes C-Bow.

Com 40 litros de capacidade, a nova top case apresenta dimensões exteriores de 30 x 44 x 37 centímetros e um peso declarado de 3,7 kg.

A construção recorre a uma combinação de alumínio, policarbonato e polibutileno tereftalato (PBT), com elementos plásticos concebidos para resistir a impactos e um painel de alumínio aparafusado com a característica estampagem Xcore. A impermeabilidade é outro dos argumentos centrais do novo equipamento. Segundo a Hepco & Becker, uma junta especialmente desenvolvida para a tampa permite tornar o compartimento resistente à água e ao pó, protegendo a bagagem da chuva, salpicos e sujidade durante a utilização. O equipamento inclui ainda, de série, um tapete de

fundo, destinado a proteger o interior da mala e os objetos transportados.

O uso quotidiano foi igualmente considerado no desenho do Xcore Topcase 40. A mala dispõe de pegas de transporte rebatíveis, que facilitam a sua remoção da moto e o seu transporte. O sistema de fecho foi também revisto, utilizando um único sistema de fechadura que permite bloquear a mala no suporte e manter o compartimento fechado. A Hepco & Becker refere ainda a possibilidade de utilizar o mesmo sistema de chave das malas laterais.

Um aspeto a ter em conta antes da aquisição é a compatibilidade. Ao contrário de outras top cases da Hepco & Becker, a Xcore Topcase 40 foi concebida exclusivamente para os suportes Smartrack da marca. O sistema de libertação rápida integrado permite colocar a mala no suporte e bloqueá-la sem necessidade de ferramentas ou de operações de montagem demoradas

A novidade pode ser combinada visualmente com as malas laterais Xcore para suportes C-Bow, permitindo criar um sistema de bagagem integrado. A própria Hepco & Becker disponibiliza um conjunto de malas laterais Xcore para C-Bow, com capacidade de 18 litros por mala e peso

indicado de 2,8 kg por unidade. Para a Xcore Topcase 40 estão ainda disponíveis alguns acessórios, entre os quais uma bolsa interior, um encosto para passageiro e uma grelha porta-bagagem adicional.

A mala está à venda em duas configurações: preto com painel de alumínio prateado e preto integral. O preço indicado pela Hepco & Becker é de 245 euros, com IVA incluído, embora os custos de transporte possam acrescer ao valor final. Em Portugal, a Balgarpir é a representante da Hepco & Becker. //





Bagagem **NO FEMININO**

A MARCA ESPECIALIZADA EM ACESSÓRIOS PARA MOTOCICLISTAS LANÇOU A SD-TB5 NOMAD, UMA MOCHILA ROBUSTA E VERSÁTIL DESENHADA PARA RESPONDER ÀS EXIGÊNCIAS DO TURISMO DE DUAS RODAS, DO OFF-ROAD E DO QUOTIDIANO URBANO.

A Seventy Degrees alargou o seu portefólio de equipamentos com o lançamento da nova SD-TB5 Nomad, uma mochila concebida de raiz para motociclistas que encaram a estrada, em asfalto ou fora dele, como parte integrante da aventura. Construída com materiais de elevada resistência, como tecido revestido a PVC e Nylon Balístico, o novo modelo aposta numa fórmula que cruza a durabilidade com a versatilidade e a organização inteligente.

Entre os principais trunfos da SD-TB5 Nomad destaca-se o seu sistema de abertura total tipo clamshell, permitindo aceder a todo o interior de forma imediata. A pensar na polivalência de utilização, a mochila integra um compartimento multifunções compatível com bolsa de hidratação, equipado com cinta de compressão, além de um prático bolso lateral expansível para garrafas.

A preocupação com a segurança e o conforto no dia a dia e em viagem reflete-se também nos detalhes:

a mochila dispõe de compartimentos almofadados independentes para computador portátil e tablet, de um bolso de segurança oculto junto ao corpo para transporte de documentos e passaporte, e de um compartimento interior forrado a tecido polar para proteger óculos de sol contra riscos.

Para as paragens ao longo do percurso, a SD-TB5 Nomad resolve um dos maiores incómodos dos motociclistas ao incluir uma rede exterior robusta e retrátil para fixação do capacete, dispensando o transporte manual após o fim da viagem.

A estabilidade em andamento, um fator crítico em pisos irregulares ou em condução off-road, é garantida por quatro cintas de compressão exteriores e por um sistema de alças de braços anguladas, desenhado para assegurar a distribuição equilibrada do peso e minimizar oscilações.

A Seventy SD-TB5 Nomad já se encontra disponível na Multimoto, com um preço recomendado de venda ao público (PRVP) de 119,95 euros (IVA incluído). //

JET X

MOVE-TE COM ATITUDE!

ESTILO E POUPANÇA QUE COMBINAM CONTIGO!



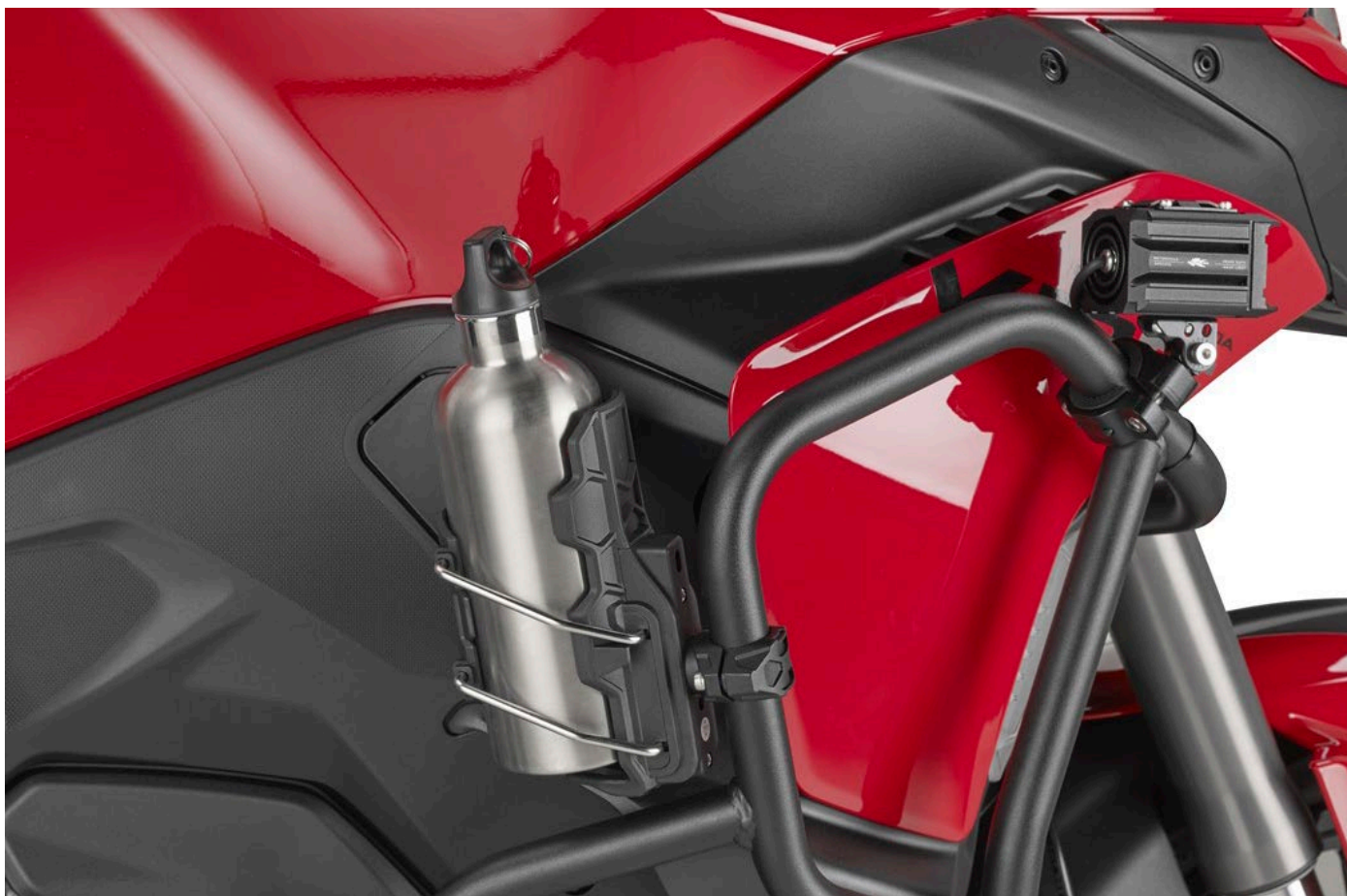
JET X 125 ESTÁ NO TOP DAS PREFERÊNCIAS DOS PORTUGUESES
DESCOBRE AS VANTAGENS!



WWW.SYM.PT



711TH
Anniversary



Kappa REFORÇA GAMA

A MARCA ESPECIALISTA EM EQUIPAMENTO PARA DUAS RODAS ALARGOU O SEU CATÁLOGO COM O LANÇAMENTO DO SUPORTE UNIVERSAL DE GUIADOR KPM1 E DO PORTA-GARRAFAS KBH50, DUAS SOLUÇÕES COMPACTAS FOCADAS NA COMODIDADE E NA SEGURANÇA PARA O DIA A DIA URBANO E VIAGENS LONGAS.

A Kappa alargou a sua oferta de acessórios universais com duas novidades concebidas para simplificar a vida a motociclistas, condutores de scooters e utilizadores de bicicletas elétricas. Trata-se do KPM1 - um suporte de guiador para smartphones - e do KBH50, um porta-garrafas versátil que promete manter a hidratação sempre à mão, independentemente do tipo de percurso.

Numa altura em que a navegação por telemóvel se tornou uma ferramenta indispensável em cima de duas rodas, a marca apostou em soluções robustas, intuitivas e de fácil instalação, capazes de responder aos desafios do piso irregular e da condução diária.

KPM1: FIRMEZA E RAPIDEZ NA NAVEGAÇÃO

Com um peso de apenas 124 gramas, o novo

suporte KPM1 foi desenvolvido para se adaptar a guiadores com diâmetros compreendidos entre os 22 e os 32 milímetros. A estrutura combina nylon reforçado com inserções laterais em TPU (poliuretano termoplástico), uma escolha técnica que visa amortecer vibrações e impactos, garantindo a estabilidade do ecrã mesmo em pisos degradados.

O sistema de fixação rápida permite colocar ou retirar o telemóvel em cerca de um segundo. O suporte acomoda terminais com larguras entre 65 e 90 milímetros e dispõe de uma rotação a 360°, permitindo ajustar livremente a orientação do dispositivo sem obstruir a câmara fotográfica.

KBH50: HIDRATAÇÃO SEGURA EM QUALQUER TERRENO

Pensado para responder às necessidades de condutores de motos, scooters e e-bikes, o KBH50 é um porta-garrafas universal construído em nylon reforçado, aço e silicone. O equipamento destaca-se pelo sistema de retenção autoajustável, compatível com cantis e garrafas com diâmetros entre 32 e 77 milímetros. O forro interior em silicone antiderrapante assegura que o recipiente se mantém firme mesmo em terrenos acidentados.

Graças a um mecanismo de bloqueio com engrenagens em aço, a garrafa fixa-se com uma simples pressão e liberta-se com um clique, permitindo ainda um ajuste preciso do ângulo de montagem (na horizontal ou na vertical). //





Será o “brake-by-wire” INVIÁVEL NAS MOTOS?

Já temos aceleradores e suspensões eletrónicos nas motos, já temos caixas automáticas e controlo de velocidade adaptativo, mas a travagem por fios, que também já existe, dificilmente vai chegar aos veículos de duas rodas e o porquê é simples de perceber porque, pelo contrário, é muito complexo!

A travagem por fricção, como se denomina o princípio usado actualmente na generalidade dos veículos convencionais, é, antes de tudo, um processo de conversão de energia. Quando a moto está em movimento, possui energia cinética. Ao acionar o travão, as pastilhas existentes dentro das maxilas comprimem o disco com força, empurradas por um ou mais pistões hidráulicos, criando atrito. Os travões de tambor, cada vez mais em desuso, também funcionam de forma semelhante.

Esse atrito oferece resistência ao movimento e obriga a roda a desacelerar. Mas a energia não desaparece: é transformada em calor. O disco aquece, muitas vezes ultrapassando os 300 ou mesmo os 500°C em travagens fortes, e o calor é libertado para o ar. Quanto maior a fricção, maior a desaceleração e maior a temperatura gerada.

É por isso que o material das pastilhas, o tipo de disco, a ventilação e a capacidade de dissipação térmica são elementos críticos. Se o sistema não conseguir libertar o calor rapidamente, surge o fading: perda de eficácia por sobreaquecimento e criação de gases entre as pastilhas e os discos, reduzindo o atrito.

Se o calor nas maxilas se mantém por demasiado tempo, causa que o líquido hidráulico no seu interior, responsável por transmitir a força aplicada na manete ou no pedal, também aqueça e atinja o seu ponto de ebulição, o que cria vapores, gases que ao contrário do líquido são compressíveis, causando o efeito de manete ou pedal esponjoso e uma diminuição substancial da pressão exercida nas pastilhas, com uma consequente diminuição da capacidade de travagem.

Voltando à travagem eletrónica, a Brembo já disponibiliza um sistema de “brake by wire”, o Sensify, que representa a tentativa mais ambiciosa de romper com um século de travagem assistida por sistema hidráulico, propondo um sistema totalmente electrónico e eletromecânico, concebido de raiz. Este sistema “brake-by-wire”, é equivalente ao throttle-by-wire que fez desaparecer os cabos do acelerador.

A lógica é simples. Na teoria substitui-se o circuito hidráulico, fluido, bombas, depósitos, juntas, purgas e tubagens, por um conjunto de sensores electrónicos, cablagens e actuadores eléctricos que interpretam o comando do condutor e aplicam a força de travagem através de cabos eléctricos e de pequenos motores instalados em cada maxila de cada roda. >>



Do ponto de vista do utilizador, as vantagens do “brake-by-wire” são evidentes: eliminação do fluido de travões e da sua manutenção periódica, ausência de purgas e de fugas, desaparecimento do vapor-lock (a ebulição do líquido hidráulico), maior consistência de tacto e a possibilidade de personalizar a resposta do travão: mais incisiva, mais suave ou mais progressiva conforme o gosto ou o tipo de utilização.

Além disso a redução de peso também seria significativa. Mas estas vantagens, que nos automóveis surgem quase como um bónus da arquitectura electrónica, nas motos só seriam possíveis com um desenvolvimento dedicado, profundo e específico, antes de conquistar a confiança dos motociclistas.

Esta simplicidade conceptual esconde um detalhe essencial: o “brake-by-wire” foi precisamente desenvolvido para plataformas de quatro rodas, que possuem massas, geometrias, transferências de carga e requisitos de estabilidade radicalmente diferentes dos de uma moto. E é precisamente aqui que começa a discrepância entre o que existe e o que seria necessário desenvolver para substituir os sistemas de travagem actuais usados nos veículos de duas rodas.

Num automóvel, a travagem electrónica beneficia

de um ambiente de equilíbrio estável: quatro pontos de contacto, distribuição de peso previsível, negligenciável inclinação lateral e uma arquitectura eléctrica robusta, capaz de alimentar actuadores, redundâncias e sistemas de segurança complexos. Mas numa moto, cada milímetro de curso da suspensão, cada variação de carga no eixo dianteiro, cada oscilação do guiador, altera a forma como o travão deve responder.

A sensibilidade do tacto, arrastar o travão numa curva, modular a pressão numa descida, corrigir a transferência de massas numa travagem forte, fazem parte integrante da condução de uma moto. Para que um sistema electrónico substituísse o hidráulico, teria de ser capaz de interpretar estas nuances com uma precisão que, aos dias de hoje, nenhum sistema de “brake-by-wire” foi obrigado a alcançar.

Além disso, a própria dinâmica das motos exige um controlo táctil muito mais fino e imediato. O sistema teria de prever e compensar micro-variações de aderência, movimentos do chassis, oscilações do braço oscilante e até a forma como o pneu se deforma em carga. A resposta teria de ser instantânea, mas também orgânica, quase analógica, para que o condutor não perdesse a leitura do limite, e conse-»



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

A nova era dos
passeios turísticos



215 865 685
lombasecurvas.com





quentemente o equilíbrio.

O sistema já existente, tal como está, oferece tempos de resposta impressionantes, cerca de 80 milissegundos, contra os 300 a 500 milissegundos dos sistemas hidráulicos. Mas essa rapidez, aplicada a uma moto, teria de ser acompanhada por um algoritmo de controlo especificamente desenhado para a instabilidade natural de um veículo de duas rodas. Não bastaria adaptar; seria necessário reinventar.

Outro ponto crítico é a redundância. Nos automóveis, o sistema pode integrar múltiplas fontes de alimentação, circuitos paralelos, actuadores independentes e travões de emergência eléctricos. Numa moto, onde o espaço é limitado e o peso não suspenso é uma preocupação constante, instalar actuadores nas duas rodas já representa um desafio, quanto mais duplicá-los para garantir segurança em caso de falha.

E há ainda a questão prática: uma moto pode ser normalmente empurrada com o motor e a ignição desligados, pode ficar sem bateria, pode sofrer vibrações e impactos que não existem num automóvel. E apenas tem duas rodas! Um sistema

electrónico teria de garantir travagem mesmo sem alimentação, algo que exige soluções mecânicas adicionais e, inevitavelmente, mais peso.

Por fim, há a questão filosófica: a travagem é um dos últimos elementos verdadeiramente analógicos da condução. Mesmo com ABS e controlo de travagem combinada, o motociclista continua a sentir directamente a pressão hidráulica, a resistência da pinça, o recuo do pistão. Passar para um sistema totalmente electrónico implicaria recriar artificialmente esse tacto e fazê-lo de forma convincente. É um desafio tão técnico quanto sensorial.

Em suma, o sistema “brake-by-wire” é um marco importante para o futuro da travagem automóvel, mas, para chegar às motos, terá de ser reimaginado desde a base. Não basta miniaturizar actuadores ou adaptar software: seria necessário compreender a fundo a linguagem física das duas rodas e traduzi-la para um sistema electrónico que não traísse a confiança do condutor. Só quando essa ponte estiver construída é que poderemos falar, com seriedade, de substituir o sistema de travagem hidráulico nas motos. //

QJMOTOR

SRV 600V

A ESSÊNCIA
DE 4 CILINDROS
EM "V"



6.990€*

- MOTOR DE 4 CILINDROS E DE 561 CC COM 69 CV, DISPONÍVEL TAMBÉM EM VERSÃO LIMITADA A 47 CV (35 KW)
- TRANSMISSÃO FINAL POR CORREIA
- EMBRAIAGEM DESLIZANTE
- SUSPENSÕES MARZOCCHI MULTI-REGULÁVEIS
- ABS DE DUPLO CANAL
- CONTROLO DE TRAÇÃO (TCS) DESCONECTÁVEL
- ECRÃ TFT CIRCULAR COM CONECTIVIDADE "MIRRORING"
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- COR DISPONÍVEL:  PRETO/PRATA

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



Ver vídeo





Na casa DA AVENTURA

Por montes e vales, muito bem montado, cheguei a Avis, a capital nacional da aventura, destino anual de muitos motociclistas de longo curso, ali mesmo ao lado da Barragem do Maranhão.

Texto: Miguel Rico **Fotos:** Marca

No passado dia 3 de Setembro tive oportunidade de regressar a um daqueles eventos que já conquistaram um lugar muito próprio no calendário nacional do motociclismo de aventura: o Traveller's Event.

Organizado por Rui Baltazar, que há já 19 anos mantém viva esta iniciativa, o Traveller's voltou a reunir em Avis mais de mil participantes, unidos por uma paixão comum: as motos, as viagens e, sobretudo, a aventura. E talvez seja precisamente esta combinação que explique a longevidade do evento.

AVIS VOLTA A SER A CASA DA AVENTURA

O cenário dificilmente poderia ser mais adequado. Junto à Barragem do Maranhão, Avis oferece aquela combinação perfeita entre paisagem, boas estradas e percursos fora de estrada que fazem qualquer amante de motos Adventure sentir-se imediatamente em casa.

Mas o Traveller's não é apenas um encontro onde estacionamos a moto, encontramos amigos e passamos um fim de semana agradável.

Uma das grandes virtudes do evento é permitir aos participantes experimentarem motos diferentes disponibilizadas pelas marcas presentes. Na minha

opinião, esta continua a ser uma das melhores formas de um fabricante apresentar um produto.

Podemos falar de potência, binário, suspensões, eletrónica e equipamentos durante horas, mas nada substitui aquilo que acontece quando colocamos o capacete, ligamos o motor e fazemos alguns quilómetros.

Este ano tive oportunidade de experimentar várias das motos disponíveis e, mais uma vez, ficou evidente a importância deste contacto direto entre marcas e potenciais clientes.

BIANCHI PRATA ESTREIA-SE NO TRAVELLERS

Uma das novidades desta edição foi a presença, pela primeira vez, de Bianchi Prata.

O conhecido piloto português de todo-o-terreno partilhou com alguns dos participantes a sua experiência e deu dicas importantes sobre técnicas de condução off-road.

Para quem está a começar a aventurar-se fora do asfalto, poder aprender diretamente com alguém com a experiência do Bianchi Prata é uma oportunidade difícil de encontrar.

E esta componente de aprendizagem acrescenta ainda mais valor ao evento.

Porque conduzir uma moto Adventure fora de es- >>>



trada não significa apenas ter uma moto adequada. Técnica, posição de condução, leitura do terreno e confiança fazem uma diferença enorme — e há sempre qualquer coisa para aprender, independentemente da nossa experiência.

AS MOTOS SÃO IMPORTANTES. AS HISTÓRIAS AINDA MAIS.

Apesar de tudo isto, para mim o ponto alto do Travellers continua a ser outro: As histórias.

Ouvir os relatos das viagens e aventuras dos convidados da organização continua a ser aquilo que mais me fascina neste evento.

São motociclistas que atravessaram países, continentes e algumas das regiões mais remotas do planeta e que regressam com experiências que dificilmente conseguimos transmitir através de uma fotografia ou de um vídeo nas redes sociais.

Quando ouvimos alguém contar aquilo que viveu numa grande viagem de moto percebemos rapidamente que a aventura raramente está apenas no destino. Está nos imprevistos, nas pessoas que encontramos, nas dificuldades que aparecem quando menos esperamos e na capacidade de encontrar uma solução e continuar viagem.

Talvez seja também por isso que estas histórias

têm um efeito curioso: enquanto ouvimos uma aventura de alguém, começamos inevitavelmente a imaginar a nossa próxima.

19 ANOS E A MESMA ESSÊNCIA

Num mundo onde aparecem constantemente novos eventos, manter um encontro desta natureza durante 19 anos merece reconhecimento. Mais ainda quando continua a conseguir reunir mais de mil pessoas em torno de uma paixão comum.

Rui Baltazar e a sua equipa conseguiram criar algo que ultrapassa o conceito tradicional de um evento de motos. O Travellers tornou-se um ponto de encontro de uma verdadeira comunidade.

Há motos para experimentar, equipamentos para conhecer, técnicas para aprender, passeios on e off-road e muitos quilómetros de conversa. Mas, acima de tudo, existem pessoas com a mesma vontade de descobrir o que está depois da próxima curva.

Regressei de Avis exatamente com a sensação com que gosto de sair deste tipo de encontros: com vontade de montar-me na moto, escolher uma direção ou destino e simplesmente partir. Porque, no final, é disso que trata o Travellers.

As motos levam-nos até lá. As histórias desafiam-nos a ir mais longe. //





A moto DO AVÔ JACINTO

Depois de no mês passado termos apresentado a muito apreciada e sempre desejada Sachs V5, mais especificamente na sua variante Lotus Special, vamos agora, pela primeira vez nestas crónicas, até à Europa do Leste.

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





Do outro lado da Cortina de Ferro nasceu a ČZ 175, type 450, uma simpática moto, com motor a 2 tempos, que ainda hoje se vai encontrando em Portugal.

Esta moto é um produto ainda dos tempos da Guerra Fria, vinda da Checoslováquia (hoje República Checa). Partilha boa parte dos componentes com outra produção também do Leste Europeu e igualmente possível de encontrar em Portugal, ou seja, a Jawa, marca que recentemente foi “ressuscitada” pelo grupo indiano Mahindra.

Este bonito exemplar é de 1967, é nacional e está num estado muito interessante, apesar de alguns detalhes não originais e da sua curiosa história com um final feliz.

Ainda na década de 60 foi adquirida pelo Avô Jacinto que fazia dela o seu meio de transporte diário, mas mais tarde, fruto de várias vicissitudes, acabou por ser encostada e assim ficou muito tempo (demasiado tempo, mas felizmente não exposta aos rigores do clima, tendo estado sempre guardada sobre tecto) até que o seu neto “por afinidade” achou que era altura de lhe dar uma nova vida e de devolver a glória perdida a esta ČZ 175, type 450.

Foi um trabalho demorado e complexo até porque faltavam já várias peças e outras estavam em muito mau estado e foi necessário bater a muitas portas para ir conseguindo juntar todas as peças do puzzle. Curiosamente, ainda hoje são produzidas parte das peças na sua terra natal e é menos complicado do que possa parecer importar as peças, até porque ambos os países pertencem à União Europeia, sendo um dos exemplos o escape que é novo e lhe assenta muito bem.

UM POUCO DE CONTEXTUALIZAÇÃO

A ČZ (Česká Zbrojovka) foi fundada em 1919, em Strakonice, logo após o fim da Primeira Guerra Mundial como, imagine-se, fabricante de armas, algo no mínimo curioso depois de um conflito tão sangrento, mas previsível!

Só já no início da década de 30, numa tentativa de diversificação do negócio, surgiram primeiro as bicicletas e depois as motos, sendo que rapidamente se transformou no maior fabricante de motos da Checoslováquia. Como em tantos outros casos, veio a guerra, mais uma, e tudo mudou!

Após o final do conflito a marca foi nacionalizada e ocorreu um processo de “junção” com a Jawa, mas essa realidade coincidiu com a “explosão”, no bom sentido das duas marcas, com forte aposta nos motores de ciclo a dois tempos, na inovação, na competição e nas exportações para diferentes latitudes, incluindo o nosso país.

Durante as décadas de 60 e 70 a ČZ, associada ou não diretamente à Jawa, conseguiu um palmarés incrível no motocross, tendo ganho 7 campeonatos mundiais e desafiando as pesadas e complexas motorizações a 4 tempos, nomeadamente britânicas. Nomes como Joel Robert e Viktor Arbekov ficaram com os seus nomes para sempre gravados no Olimpo do Motocross à conta destes feitos.

Mesmo ao nível dos Six Days Enduro os resultados também foram notáveis com um total de 15 vitórias entre o final da década de 40 e o início da de 80. O próprio regime via nestes resultados uma forma de propaganda e não cessava de a apoiar, além de ter uma forte componente exportadora que ajudava no equilíbrio das contas externas.

Motos como esta ČZ 175, type 450 eram, e





continuam a ser, fáceis de conduzir, muito robustas, podiam ser adquiridas por um preço relativamente acessível e não eram demasiado temperamentais, aguentando relativamente bem os maus tratos e a péssima qualidade da gasolina e do óleo da mistura.

Porém, ainda na década de 70, a chegada em força das motos japonesas veio mudar as regras do jogo e a ČZ não conseguiu resistir com os seus produtos já obsoletos e mesmo na competição as coisas estavam longe do fulgor de outrora e não havia forma de inverter a situação.

A marca ainda chegou a ser vendida à Cagiva no início da década de 90, mas era demasiado tarde e o próprio fabricante italiano também acabou por capitular. Ou seja, algo muito semelhante ao que aconteceu à nossa indústria nacional de duas rodas: concorrência nipónica, produtos ultrapassados, perda de interesse pelas duas rodas... nada de novo!

UMA ESTÉTICA ARREBATADORA

Para uma moto da década de 60, mas em que a base mecânica já tinha décadas, o que salta à vista nesta bonita Type 450 é o equilíbrio das formas, a escolha das cores, a abundância dos cromados e a

graciosidade das suas proporções. Destaque para os seus curvilíneos guarda-lamas, as malas laterais, a envolvente guarda-corrente, a estética do próprio motor e as bandas laterais dos pneus em branco.

Não se evidenciava pelas prestações do modesto motor de 174 cc cuja potência máxima não chegava aos 15 cv e a velocidade de ponta dificilmente ia para além dos 100 km/h, mas o equilíbrio, a fiabilidade e resistência do conjunto, aliados a um preço ajustado faziam toda a diferença.

Se olharmos para a moto de frente, para as laterais ou mesmo para a traseira há harmonia na simplicidade a que não são alheias as várias superfícies cromadas, com destaque para o bonito depósito ou para o assento, neste caso em forma de guitarra e com um nível de conforto muito interessante para condutor e passageiro.

Era comum verem-se com um “porta-couves” gigante, que esta não tem e, diga-se em abono da verdade, mata um bocado a estética, mesmo que lhe dê um ganho significativo em termos de capacidade de carga, tal como o facto de haverem várias com side-car adaptados, o que reduzia ainda mais a performance do motor, já de si limitada de origem. »



SENSAÇÕES AO GUIADOR

A primeira nota é que a posição de condução é mais próxima de uma moto atual do que seria de esperar. Vamos bem instalados e o corpo fica numa posição bastante relaxada, sendo que o guiador nos permite controlar facilmente a moto e as manetes e demais comandos estão bem posicionados e facilmente acessíveis.

Como muitos de vocês certamente sabem, o pedal de arranque tem uma dupla função, servindo também para as mudanças. Empurra-se ligeiramente para dentro e é possível levantar para colocar depois o motor em funcionamento e ao voltar à posição inicial está pronta para usar como alavanca das mudanças, convém é que a moto esteja sem nenhuma mudança engrenada.

Outra particularidade é que o padrão da caixa ainda era o habitual da época e ainda hoje muito associado à competição: primeira velocidade para cima e as restantes três para baixo! Nada de muito complicado, sendo que apenas para colocar a primeira mudança o movimento do pé maior que

o esperado, mas depois a caixa é precisa, fácil e permite explorar bem o motor.

Os travões são pouco mais que abrandadores e com passageiro ou carga convém ter algum cuidado, mas para andar sozinho são suficientes, até porque a capacidade de curvar é apenas aceitável, as suspensões são limitadas e mesmo o quadro não quer que abusemos. É uma moto para fruição.

Ali vamos nós no simpático pop-pop-pop, sempre com um leve rasto azulado, fruto da mistura de óleo na gasolina. Já agora, obviamente que a mistura tem que ser feita ou despejada diretamente no depósito e não é de todo recomendado deixar lá a gasolina demasiado tempo. Ou seja, um bom argumento para andar regularmente com esta bela máquina que, quando passa, continua a fazer rodar cabeças e sorrisos de aprovação, como pude constatar durante a sessão fotográfica.

NOTAS FINAIS

Assumo publicamente que nunca tinha conduzido nenhuma, embora conheça bem a prima maior, a



Jawa 350. A ČZ 175, mesmo tendo performances inferiores, como seria de prever, torna-se mais ágil e fácil de conduzir e até mais divertida, já que o motor sobe mais rápido de rotação, se for espicaçado, e a sonoridade é mais aguda.

Olhadas durante algum tempo como patinhos feios, as ČZ são agora finalmente vistas como cisnes. O seu interesse junto da comunidade motociclística lusa tem vindo a aumentar paulatinamente, tal como os restauros e preços de venda ao público, havendo já vários exemplares em estado de concurso, fruto também da vinda de muitas peças novas do seu país natal.

O melhor que posso dizer sobre esta produção da Checoslováquia é que acabou por ir além do que estava à espera e agora percebo perfeitamente a paixão que o Paulo Malhó tem por ela (obrigado pelo empréstimo e por servir de modelo). O seu plano de percorrer com ela a Nacional 2 é uma excelente ideia, mais ainda porque será sempre em modo de passeio e sem pressas, como se espera daquela estrada e de uma moto como esta! //





Marc Márquez vira O CAMPEONATO A SEU FAVOR

Entre uma pole histórica, um duelo forte no sprint e um domingo em que a fortuna trocou as voltas a Marco Bezzecchi mesmo à porta de casa, Marc Márquez saiu de Misano, pela primeira vez em 2026, na liderança do Mundial de MotoGP.

A sexta-feira já tinha deixado no ar um confronto direto entre Marco Bezzecchi e Marc Marquez, e a qualificação de sábado não desiludiu. Na Q1, Francesco Bagnaia foi um dos nomes

obrigados a lutar pela passagem à ronda seguinte, mas o italiano não conseguiu marcar presença nos dois primeiros lugares que dão acesso à Q2.

Acabou por ser Fermin Aldeguer a assegurar essa vaga, com Fabio Quartararo a ficar pelo caminho depois de ter ocupado provisoriamente esse lugar durante grande parte da sessão.

Na Q2, o drama instalou-se cedo: Alex Marquez marcou o ritmo inicial com 1m30.733s, mas caiu poucos instantes depois, já na segunda volta lançada, na travagem.

Fabio Di Giannantonio assumiu então a liderança provisória com 1m30.504s, antes de Marco Bezzecchi protagonizar aquele que ficará como um dos momentos do ano: a primeira volta da história de Misano abaixo de 1m30, cravando um espantoso 1m29.982s e batendo o recorde da pista, que pertencia a Francesco Bagnaia desde 2024 (1m30.031s).

Marc Marquez tentou responder de imediato. Na primeira tentativa, viu-se obrigado a abortar a volta depois de sofrer um violento shake da dianteira na rápida secção do Curvone. Na segunda e última tentativa, chegou a estar a um décimo de Bezzecchi, mas voltou a perder tempo no último setor, fechando em 1m30.180s, a 0.198s do italiano.

A pole ficou assim com Bezzecchi, a sua segunda consecutiva depois de Aragão, com Marquez em segundo e Fermin Aldeguer a completar a primeira

linha. Fabio Di Giannantonio, Jorge Martin e Luca Marini fecharam a segunda linha, com o líder do Mundial a arrancar apenas do quinto lugar. Alex Marquez, apesar da queda, garantiu a nona posição na grelha.

SPRINT: MARQUEZ ATACA DESDE O ARRANQUE E RESISTE À PRESSÃO DE BEZZECCHI

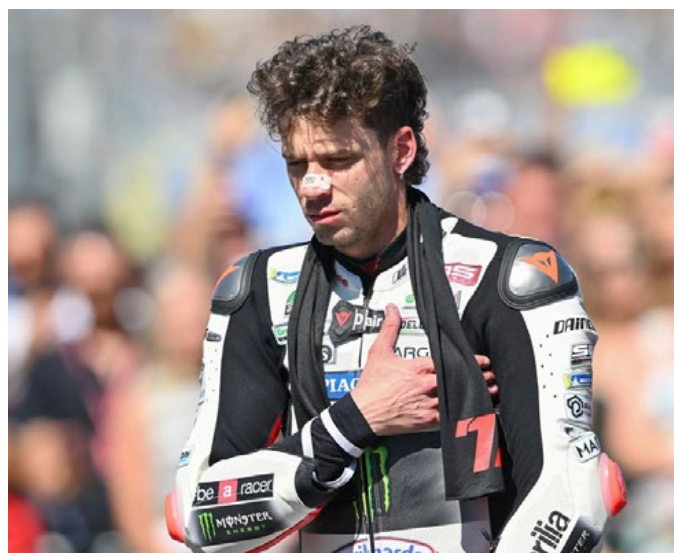
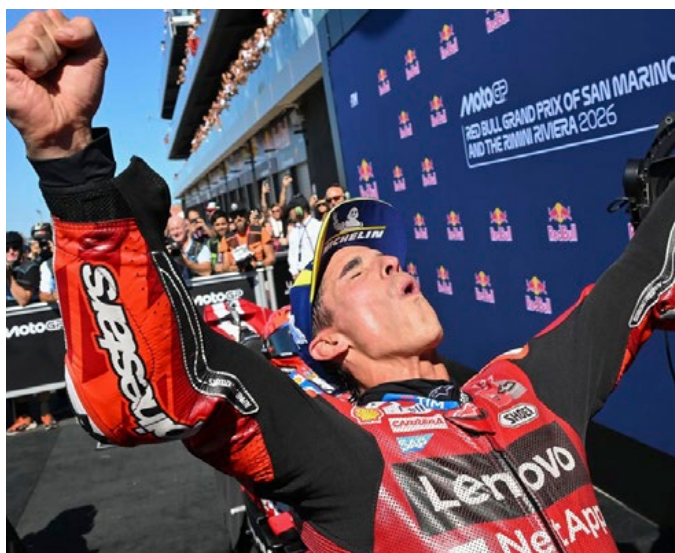
No sábado à tarde, foi Marc Marquez quem tomou a iniciativa. Aproveitando ao máximo o "holeshot" logo à entrada da curva 1, o espanhol assumiu a liderança e resistiu à pressão inicial de Bezzecchi, fechando a primeira volta já na frente.

Seguiu-se um duelo de voltas rápidas pessoais entre os dois, com Marquez a conseguir gerir a vantagem sobre o italiano ao longo da corrida de 13 voltas, apertando o cerco apenas nas fases finais, quando Bezzecchi ainda reduziu a diferença para meio segundo a três voltas do fim.

Na volta seguinte, Marquez respondeu com a volta mais rápida da corrida, um novo recorde da prova, e conseguiu finalmente libertar-se da pressão do italiano, fechando com um triunfo de ponta a ponta e uma vantagem final de 1.068 segundos.

Foi a sexta vitória de Marquez em corridas sprint na temporada, negando a Bezzecchi o triunfo em casa, ainda que o italiano tenha assegurado o seu primeiro pódio de sprint desde o início do ano ao terminar em segundo. Jorge Martin fechou o pódio em terceiro.

Mais atrás, Fabio Di Giannantonio terminou quarto, Alex Marquez quinto, com Pedro Acosta a somar pontos importantes em sexto. Fabio Quartararo não terminou, após cair na tentativa de »





ultrapassar Diogo Moreira na volta 3.

No final da sessão, a diferença no campeonato ficou extremamente equilibrada: Jorge Martin liderava com 263 pontos, seguido por Marc Marquez a 14 pontos, e Marco Bezzecchi a 22.

DOMINGO: BEZZECCHI CAI NA PRIMEIRA VOLTA E ENTREGA A CORRIDA A MARQUEZ

A corrida principal, disputada ao longo de 27 voltas, começou de forma contrária à do sábado: desta vez foi Bezzecchi quem resistiu ao ataque de Marquez na curva 1 e manteve a liderança, com o espanhol a ficar colado em segundo sem hipótese de ataque durante praticamente todo o primeiro giro.

A festa em casa do italiano durou, no entanto, apenas até à curva 13 dessa mesma volta inaugural: Bezzecchi perdeu a dianteira e caiu enquanto liderava, um erro dramático que lhe custou de imediato a hipótese de somar os 25 pontos da vitória e que colocou Marquez na frente da corrida, com Jorge Martin a assumir a segunda posição.

A corrida estava, porém, longe de decidida. Martin recuperou terreno e conseguiu mesmo ultrapassar Marquez para a liderança na volta 7, com Alex Marquez, exibindo a bonita pintura especial em tributo a Marco Simoncelli na sua Gresini, a colar-se

rapidamente à traseira do irmão mais velho.

Marc respondeu com uma nova ultrapassagem sobre Martin para recuperar a liderança, e pouco depois Alex Marquez também superou o piloto da Aprilia, criando um 1-2 totalmente espanhol e totalmente Marquez na frente da corrida, com o mais novo a chegar a ficar a meio segundo do irmão.

Ainda assim, Marc geriu a vantagem até à bandeira de quadrados, vencendo por 0.657 segundos, a sua 78ª vitória na categoria rainha e a quinta da temporada de 2026.

Completando um pódio totalmente espanhol, Pedro Acosta terminou em terceiro lugar com a sua KTM, à frente do companheiro de equipa satélite de Alex Marquez, Fermin Aldeguer, em quarto. Jorge Martin acabou por resvalar para quinto após perder ritmo nas fases finais.

A corrida ficou ainda marcada por diversos incidentes: Jack Miller, Francesco Bagnaia e Diogo Moreira caíram ao longo da prova, Joan Mir e Alex Rins abandonaram nas boxes, e Johann Zarco foi o último a desistir, com apenas 14 dos 21 pilotos à partida a verem a bandeira de xadrez.

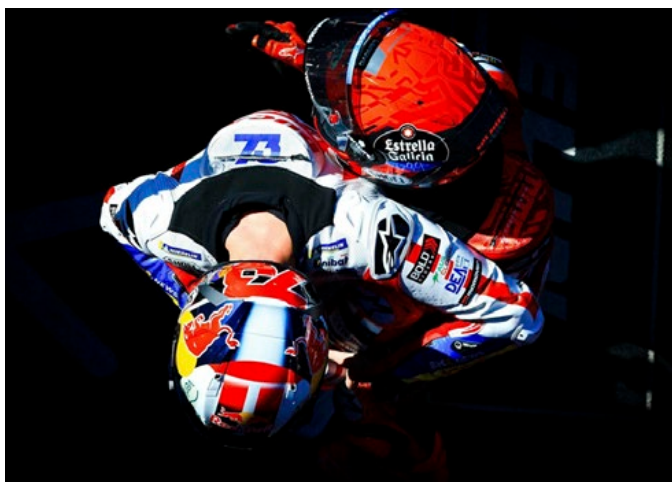
Resumindo: Marquez assume o comando, Bezzecchi hipoteca o título e Acosta confirma a a sua excelente forma aos comandos da KTM. »

N120-1

O MODULAR CHEIO DE PERSONALIDADE



NOLAN



O resultado de Misano tem um significado que ultrapassa em muito os pontos somados num único fim de semana. Marc Marquez chega aos 274 pontos, empatado precisamente com Jorge Martin, mas assume a liderança do Mundial pela primeira vez em toda a temporada de 2026 graças ao maior número de vitórias somadas ao longo do ano, um critério de desempate que passa agora a pesar de forma decisiva na reta final do campeonato.

Depois de meses a gerir défices consideráveis face ao líder, a dupla vitória em Misano (sprint e corrida longa) devolve a Marquez algo que parecia cada vez mais distante há sete rondas: o controlo da narrativa do título.

A queda de Marco Bezzecchi na primeira volta, precisamente quando liderava a corrida em casa e tinha a hipótese de reduzir de forma decisiva a distância à frente do campeonato, é porventura o momento mais determinante de todo o fim de semana.

O italiano chegava a Misano em plena forma, com duas poles consecutivas e a somar pontos de forma consistente, mas o erro na curva 13 custou-lhe não apenas os 25 pontos da vitória, mas também terreno precioso numa luta a três que já não lhe permite margem para deslizes.

Com 241 pontos, Bezzecchi mantém-se matematicamente na discussão do título, mas o



fosso de 33 pontos para a dupla da frente torna a sua tarefa consideravelmente mais difícil nas rondas que restam.

A situação complica-se ainda mais quando se olha para o desempenho de Jorge Martin. O líder do campeonato à entrada do fim de semana viu-se incapaz de converter a boa posição conquistada a meio da corrida (chegou a assumir a liderança na volta 7) numa boa pontuação, resvalando para quinto lugar depois de perder ritmo nas fases finais.

Juntando a queda de Bezzecchi ao desfecho aquém do esperado de Martin, a Aprilia sai de Misano com as contas do título claramente mais complicadas: dos dois pilotos que discutiam a liderança do Mundial há uma semana, um caiu a somar zero pontos e o outro deixou fugir a oportunidade de consolidar a vantagem, tudo isto justamente na ronda em que o construtor de Noale tinha tudo para reforçar a sua posição, com a pole position e o recorde da pista em seu poder.

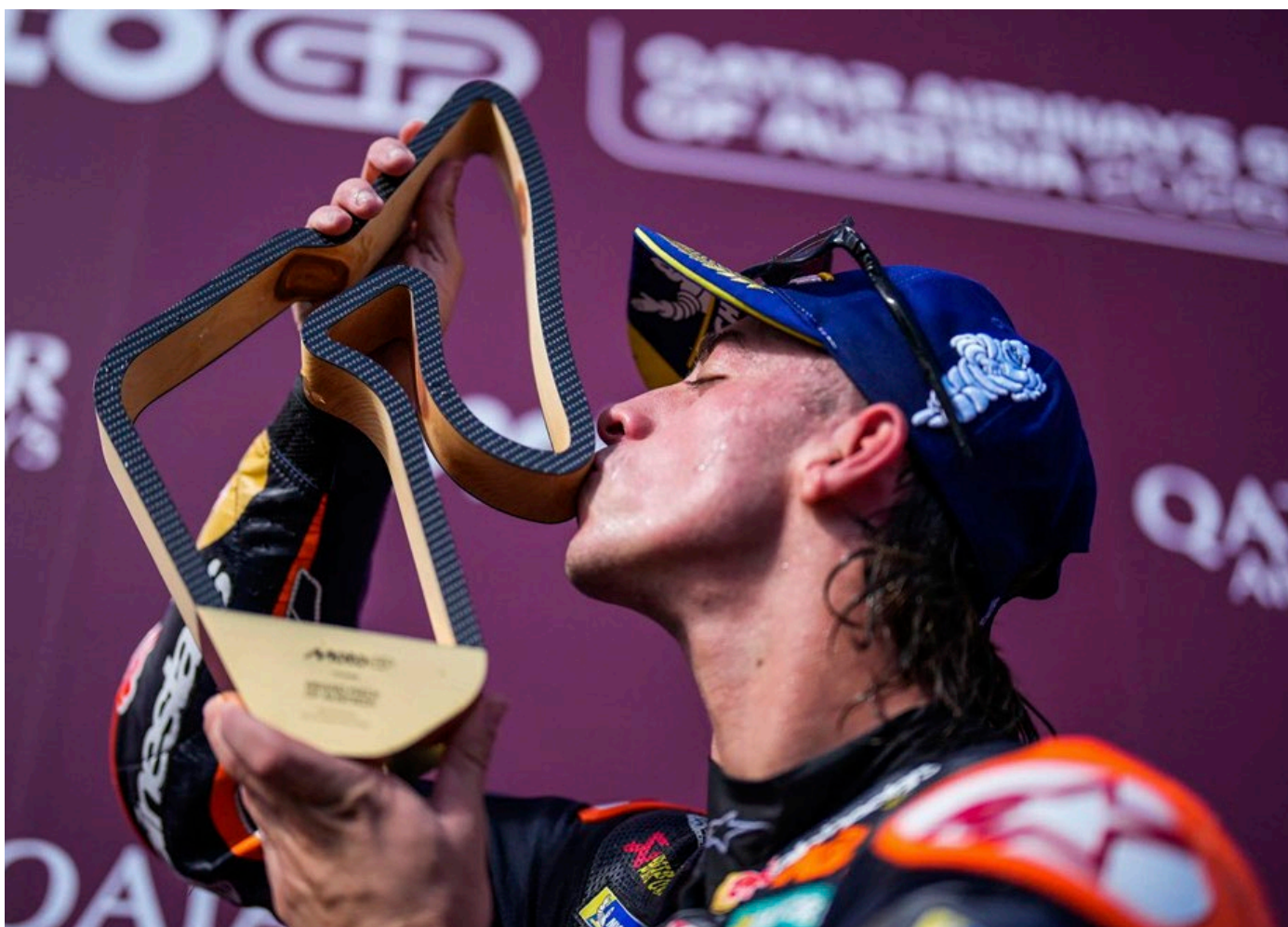
Por fim, merece destaque a exibição de Pedro Acosta. Num fim de semana em que os holofotes estiveram naturalmente virados para o duelo Marquez-Bezzecchi-Martin, o piloto da Red Bull KTM Factory Racing construiu uma corrida sólida do início ao fim, terminando em terceiro lugar num pódio partilhado apenas com os dois irmãos Marquez.

É mais uma confirmação de que, mesmo depois de uma travessia do deserto marcada pela crise financeira e pelos problemas de fiabilidade do motor, Acosta continua a ser o piloto capaz de extrair o máximo rendimento da RC16, mantendo a KTM relevante na luta pelos lugares do pódio numa fase da temporada em que muitos outros nomes de peso, de Bagnaia a Quartararo, atravessam dificuldades claras.

Fica assim traçado o quadro de um Misano decisivo, com Marquez a assumir pela primeira vez o comando do campeonato a caminho da Áustria, próxima ronda do calendário.

*Marquez e Martin estão empatados a pontos, mas o espanhol da Ducati lidera oficialmente o campeonato graças ao critério de desempate por vitórias: cinco triunfos em corridas de domingo contra apenas um de Martin esta temporada.

Vale destacar dois movimentos relevantes desde Aragão: Pedro Acosta subiu um lugar, para 5º, reforçando a boa fase já assinalada, e Alex Marquez saltou também uma posição, para 8º, impulsionado pelo pódio conquistado em casa da Gresini. Já Fabio di Giannantonio consolidou-se firmemente no 4º lugar, agora a apenas 51 pontos do topo, naquele que é o seu melhor registo da carreira em MotoGP. //



Acosta quebra a maldição

EM CASA DA KTM

Havia um guião perfeito escrito para o Red Bull Ring e, no sábado, Pedro Acosta rasgou-o com as próprias mãos. Vinte e quatro horas depois, reescreveu-o do princípio. Enquanto isso, Jorge Martin somava vitória na Sprint e segundo lugar na corrida para voltar a liderar o campeonato.

A sexta-feira pertenceu inteiramente a Pedro Acosta, que completou um duplo domínio no primeiro dia de treinos no Red Bull Ring, numa sessão da tarde interrompida por bandeiras vermelhas a onze minutos do fim. O recomeço desencadeou um duelo de dez minutos que terminou com Acosta 0,1s à frente de Fermin Aldeguer, com Ai Ogura e os líderes do campeonato Marc Marquez e Jorge Martin a completarem o top 5. Francesco Bagnaia viu-se remetido à sua quinta presença consecutiva na Q1, apesar de estar a apenas 0,8s de Acosta.

A manhã de sábado trouxe condições traiçoeiras. Marc Marquez subiu ao topo da tabela num treino final húmido, e caiu logo de seguida. As manchas de água resultantes da chuva noturna mantiveram grande parte do pelotão nas boxes no arranque da meia hora de sessão.

Com o sol a aparecer, as condições melhoraram e Marquez foi o mais rápido nos minutos finais, antes de perder a dianteira e cair na curva 1. Apesar do erro, o campeão em título, que iniciava o dia empatado em pontos com Jorge Martin, fechou a sessão 0,2s à frente do espanhol da Aprilia, com Acosta, Aldeguer e Bagnaia a completarem o top 5.

QUALIFICAÇÃO: MARTIN ROUBA A POLE POR 71 MILÉSIMOS

A Q2 produziu uma primeira linha de uma compressão quase obscena. Jorge Martin negou a pole position ao rival direto no título, Marc Marquez, colocando a Aprilia no topo dos tempos pela primeira vez em todo o fim de semana com 1m27.912s. Marc Marquez e Pedro Acosta também entraram nos 27, para uma primeira linha separada por apenas 0,071s. Marco Bezzecchi, Ai Ogura e Alex Marquez herdaram a segunda linha. Foi a terceira pole da temporada para Martin, e o sinal de que o duelo pelo título se jogaria ao milímetro em cada travagem.

SPRINT: O ERRO QUE CUSTOU TUDO A ACOSTA

A corrida de sábado durou catorze voltas e teve dois enredos paralelos. Acosta aproveitou o facto de Martin e Marc Marquez se terem tocado nas carenagens à entrada da chicane na volta inaugural para roubar a liderança e fugir rumo ao que parecia uma vitória caseira da KTM. Com i incidente, Martin viu-se atirado para oitavo logo na primeira volta, depois de ser empurrado para fora na curva 2 pelo principal rival no título.

A partir daí, o espanhol da Aprilia produziu aquele que foi o seu melhor exercício de recuperação do ano. Abriu caminho através





do pelotão até regressar ao segundo lugar na volta oito de catorze, depois de ultrapassar o companheiro de equipa Marco Bezzecchi para terceiro e, na volta seguinte, aplicar uma manobra dura sobre Marquez, também na curva 1, para subir ao segundo posto e abriu imediatamente uma clareira sobre o piloto da Ducati.

O segundo lugar parecia ser o teto possível... mas não foi! Acosta seguia rumo a uma vitória dominante, mas caiu na curva 2 quando faltavam apenas três voltas para a meta. O próprio piloto explicou que "fez asneira" ao cair como consequência de estar a consultar o painel para ver quantas voltas faltavam, isto depois de ter construído uma vantagem de mais de dois segundos antes do erro na chicane da curva 2.

Acosta ainda regressou à pista, mas acabou por desistir. Com isto, Martin herdou a vitória e passou a deter uma vantagem de três pontos no campeonato sobre Marquez, que não conseguiu melhor que o segundo lugar. Bezzecchi completou o pódio.

O aquecimento de domingo de manhã só agravou o ambiente no box laranja. Bezzecchi liderou a sessão por 0,157s sobre Marquez, mas Acosta voltou a cair, desta vez a alta velocidade na curva 9, no último minuto. Foi o segundo incidente da equipa da casa, depois de Brad Binder ter sofrido um highside na curva 4. Acosta regressou visivelmente irritado à box.

CORRIDA DE DOMINGO: A REDENÇÃO DE 28 VOLTAS

Poucos apostariam num piloto que tinha destruído duas motos em dois dias. Acosta caiu de terceiro para quinto no arranque, mas abriu caminho rapidamente até tomar a liderança a Jorge Martin, na volta 9 das 28. Desta vez não houve hesitação e, após dois anos e meio de espera, manteve o líder do campeonato à distância para se tornar vencedor de um Grande Prémio da categoria rainha depois de um recorde de 15 pódios anteriores. Foi preciso esperar até à sua 56ª participação em MotoGP.

Esta foi também a primeira vitória da KTM em MotoGP desde o Grande Prémio da Indonésia de 2022, quando Miguel Oliveira venceu em condições de chuva.

A margem final foi de 1,017s sobre Martin. E houve espaço para teatro: o espanhol celebrou deitando a sua RC16 de lado na chicane durante a volta de desaceleração, exatamente no sítio onde tinha caído no dia anterior.

Nas suas próprias palavras, Acosta resumiu o peso do momento: "Ontem foi um grande erro. E também hoje (no aquecimento), porque destruí a minha moto de corrida. Sendo honesto, estava cheio de medo, porque não queria mesmo cometer outro erro em casa da KTM." E acrescentou: "É mais emocionante fazê-lo aqui, em casa da KTM e na casa da Red Bull."

Atrás, o desfecho foi igualmente revelador. Marco



Bezzecchi pressionou o companheiro de equipa Martin nas fases finais na luta pelo terceiro lugar, seguido de perto por Ai Ogura, quarto no regresso de lesão. O japonês da Trackhouse, ausente desde Aragão, voltou assim ao top 4 à primeira tentativa, um resultado que confirma a sua consistência e que lhe permitiu limitar os danos no campeonato apesar das rondas falhadas.

Martin, por seu lado, cumpriu um segundo lugar de enorme mérito defensivo, gerindo durante voltas a fio a pressão imposta pelo seu próprio companheiro de equipa, num traçado onde a Aprilia se mostrou consistentemente mais forte do que a Ducati.

E esse é precisamente o outro lado da história. Marc Márquez, que perdera a liderança do campeonato para Martin após o segundo lugar na sprint, nunca teve ritmo para desafiar as Aprilias da frente nem Acosta. Em vez disso, o campeão em título teve de lutar arduamente apenas para terminar como a melhor Ducati, numa luta renhida com Fermin Aldeguer por quinto, nas voltas finais, enquanto se debatia com um problema técnico de travagem, tema que a Ducati terá de dissecar antes de Motegi.

Aldeguer acabaria por perder também para Brad Binder e, depois, foi despromovido a oitavo, atrás de Pecco Bagnaia, por uma penalização aplicada após a corrida. Fabio di Giannantonio e Johann Zarco completaram o top 10.

Destacamos ainda o sexto lugar de Brad Binder, o seu melhor resultado da temporada, reforçando a

ideia de que a RC16 evoluiu. E também o 13.º lugar de Takaaki Nakagami, piloto de testes da Honda, que substituiu Joan Mir, ausente depois de ter desistido cedo em Misano por fadiga extrema, com exames médicos posteriores em Barcelona a detetarem parâmetros alterados no sangue que exigem investigação adicional.

Para a KTM, a leitura deste resultado é agridoce e ninguém o disse melhor do que o próprio vencedor: "Será a melhor forma de fechar um círculo. No fim de contas, estou na KTM desde os 16 anos, conheço toda a gente desde miúdo e será a forma perfeita de acabar uma história."

Depois da travessia do deserto financeira, do congelamento forçado do desenvolvimento e dos problemas de fiabilidade (saiba mais aqui), a fábrica austríaca volta a vencer precisamente no fim de semana em que se despede do piloto que a manteve relevante durante todo esse período. Acosta parte para a Ducati em 2027 e leva com ele a prova de que o talento chegava, mas faltava máquina!

De notar a subida de duas posições de Acosta, agora quarto e os 12 pontos, entre os 4.º e o 6.º lugares, que separam três pilotos.

Segue-se um teste privado de 850cc com pneus Pirelli no próprio Red Bull Ring, antes do Grande Prémio do Japão em Motegi, primeira das rondas intercontinentais, de 2 a 4 de outubro. //



BMW conquista o Bol d'Or

E O PRIMEIRO TÍTULO MUNDIAL DE ENDURANCE

A BMW M1000 RR #37 venceu as 24 horas de Paul Ricard com um recorde de 742 voltas e garantiu a coroa do EWC por quatro pontos, um ano depois de a ter perdido a meia hora do fim.

Doze meses depois de ter visto o título fugir por uma falha mecânica, a BMW Motorrad World Endurance Team venceu o Bol d'Or e tornou-se campeã do mundo de Endurance pela primeira vez.

A 89.ª edição da clássica francesa, que fechou a temporada 2026 do FIM EWC no circuito Paul Ricard, entregou ao construtor alemão o que a FIM descreve como a primeira coroa do campeonato para a marca e a primeira conquistada a bordo de uma moto europeia.

A BMW M 1000 RR #37, entregue a Markus Reiterberger, Steven Odendaal e Michael van der Mark, cumpriu 742 voltas, um novo recorde da prova, e terminou com uma volta de vantagem sobre a Suzuki #12 da Yoshimura SERT Motul e duas sobre a Yamaha #1 da YART.

O desfecho tem um peso particular para a equipa de base belga. No ano passado, no mesmo traçado, esta mesma moto estava a cerca de meia hora do título quando uma avaria a deixou de fora. Desta vez, completou as 24 horas sem contratempos.

Partiu da pole position e viu a liderança contestada por pouco tempo no arranque ao estilo Le Mans, quando Gregg Black, na Suzuki, passou para a frente. Recuperou o comando ainda na

volta de abertura e, nas primeiras horas, travou um duelo sustentado com a Honda #5 da F.C.C. TSR Honda France.

A decisão fez-se na gestão de combustível e na eficiência das paragens: a BMW fez stints mais longos e somou apenas 36 minutos e 26 segundos na via das boxes, distribuídos por 26 paragens, o valor mais baixo entre os candidatos ao pódio. Liderou as duas classificações intermédias, às 8 e às 16 horas, e arrecadou os 10 pontos máximos em ambas.

A Yoshimura SERT Motul, tricampeã consecutiva da prova, fez uma corrida de recuperação. Subiu do quinto lugar na primeira hora até ao segundo durante a noite, ultrapassando a YART e depois a Honda da F.C.C. TSR. Black, Etienne Masson e Dan Linfoot acabaram em segundo lugar e fecharam o campeonato no terceiro posto.

Quem mais sentiu o desfecho foi a YART. Karel Hanika, Marvin Fritz e Leandro Mercado, campeões em título, caíram para fora dos 15 primeiros logo na primeira volta. Reagiram, rodaram em quarto durante boa parte da corrida e herdaram o terceiro lugar nas últimas horas, quando a Honda #5 sofreu uma queda na curva 1 e perdeu oito minutos numa reparação. O pódio não chegou.

A equipa perdeu o título por quatro pontos, >>





depois de o ter conquistado por um em 2025.

A F.C.C. TSR Honda France terminou em quarto, a seis voltas, com Corentin Perolari a assinar a volta mais rápida da corrida, 1'52.320, a 181,8 km/h de média.

A Kawasaki Webike Trickstar completou o top 5. Houve desistências pesadas: a ERC Endurance #6 abandonou depois de 629 voltas e a BMW da AutoRace Ube Racing Team foi retirada na sexta hora, na sequência de um incêndio. Das 56 motos que alinharam à partida, 36 foram classificadas.

Nas restantes categorias, a Wójcik Racing Team #77 SST venceu a classe Superstock e, com ela, a Taça do Mundo FIM de Endurance, por quatro pontos: 108 contra 104 da Champion-Hert Powered by MRP. Torres Fernandez, Pawelec, Molik e Garzo Vicent levaram a Honda ao sexto lugar da classificação geral, com 717 voltas.

A Champion-Hert, que liderou a classe e a tabela durante quase todo o fim de semana, perdeu mais de duas horas na box durante a noite, terminou em 11.º na classe e ficou com o segundo lugar do campeonato. A Honda ficou com a classificação de

construtores da Superstock.

Na Production, o Audemar Motoclub Gemenos venceu diante do seu público, com 666 voltas. A Legacy Competition foi segunda, a duas voltas, e isso bastou para garantir o Troféu do Mundo FIM de Endurance, com 134 pontos contra 115 da ARTEC #199. A Yamaha levou a classificação de construtores da categoria e a Team Metiss venceu na classe Experimental.

No cômputo geral do EWC, a BMW ficou com o título de equipas, com 158 pontos, contra 154 da YART Yamaha. Seguem-se a Yoshimura SERT Motul (137), a Kawasaki Webike Trickstar (105), a AutoRace Ube Racing Team (64), a ERC Endurance #6 (62), a F.C.C. TSR Honda France (61), a Mana-au Competition (49), a Team Bolliger Switzerland #8 (43) e a MACO Racing Team (37), que fecha o top 10. Na classificação de construtores, a Yamaha foi a mais forte, com 179 pontos, à frente da BMW (167) e da Honda (141).

A próxima temporada arranca com as 24 Heures Motos, no Circuito Bugatti, em Le Mans, de 8 a 11 de abril de 2027. //

CAISMOTOR

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

WEEK

NOVO ANO
2026
NOVOS PREÇOS

3.499€
ANTES ~~3.899€~~

DESCONTO -400€



» Mundial de Velocidade

CFMoto adquiriu 51% da Kalex Engineering e reforça a sua posição em Moto2

A CFMOTO CONTINUA EMPENHADA EM REFORÇAR A SUA PRESENÇA E DOMÍNIO NA CATEGORIA MOTO2 PELO QUE A AQUISIÇÃO DE 51% DA KALEX FAZ PARTE DESSA ESTRATÉGIA.

A **CFMOTO** concluiu oficialmente a aquisição de uma participação de 51% na Kalex Engineering, fabricante alemã de chassis e quadros para competição, tornando-se o acionista maioritário da empresa. De acordo com vários meios de comunicação internacionais especializados em motociclos, a transação foi realizada através da Helmsmen Europe, subsidiária europeia da CFMoto e representa uma importante etapa no crescimento e aprendizagem da marca, nomeadamente ao nível da competição.

Na sequência deste acordo os cofundadores da Kalex, Alex Baumgärtel e Klaus Hirsekorn, manterão a participação remanescente de 49%. Assim, vão poder continuar a desempenhar papéis fundamentais nas operações, na gestão e no desenvolvimento da tecnologia principal da empresa, associados a uma grande empresa e que continua com um rápido crescimento.

Mais detalhes

A Kalex, sediada na Alemanha, é particularmente conhecida como um dos fabricantes de chassis mais conceituados no mundo das corridas de MotoGP, nomeadamente na categoria Moto2, mas até na categoria rainha tem trabalhado. Desde a criação da empresa, em 2010, a Kalex tem sido um fornecedor permanente em Moto2, por exemplo, em 2011, a Kalex ajudou o piloto alemão Stefan Bradl a conquistar o Campeonato do Mundo de Moto2, marcando o início do domínio da



empresa nesta categoria.

Desde 2013 que a Kalex tem conquistado todos os títulos de construtores da Moto2 e, dos últimos 15 campeões mundiais da Moto2, 13 pilotos conquistaram os seus títulos em motos equipadas com chassis da Kalex. Atualmente, 20 dos 28 pilotos da grelha de partida da Moto2 competem com chassis da Kalex, o que reflete a quota de mercado líder da empresa e a sua sólida reputação no mercado.

A Kalex assume que este negócio representa uma parceria estratégica a longo prazo, sendo que as duas empresas irão concentrar-se na partilha de tecnologia e na colaboração em engenharia, aplicando os mais recentes desenvolvimentos da competição às futuras motos de série e à cooperação na investigação em engenharia e no desenvolvimento de talentos. Para já, a equipa técnica e a estrutura operacional atuais da Kalex permanecerão inalteradas e o sistema de fornecimento de chassis para a Moto2 continuará a funcionar como até agora. //

MotoGP vai para Adelaide em 2027 com novo circuito

A AUSTRÁLIA PREPARA UMA MUDANÇA DE CENÁRIO NO MUNDIAL DE MOTOGP, COM UM CIRCUITO URBANO DE 15 CURVAS QUE PRETENDE RECUPERAR PARTE DO TRAÇADO HISTÓRICO UTILIZADO PELA FÓRMULA 1 EM ADELAIDE.

O **MUNDIAL** de MotoGP vai mudar de cenário na Austrália a partir de 2027, com Adelaide a substituir Phillip Island como palco da ronda australiana da competição. O novo circuito urbano, apresentado durante o Grande Prémio de Aragão, terá 4,13 quilómetros de extensão, 15 curvas e deverá receber o campeonato até 2032.

O traçado foi desenvolvido numa área urbana de Adelaide e recupera algumas das características do antigo circuito utilizado pela Fórmula 1 na cidade australiana. A organização do MotoGP salienta, contudo, que o novo desenho foi concebido especificamente para responder às exigências atuais de segurança da competição e do motociclismo de velocidade.

A proposta prevê uma sucessão de retas e curvas de baixa velocidade, com várias zonas de travagem acentuada. O desenho procura criar áreas de escape suficientemente amplas e reduzir a exposição dos pilotos a zonas de maior risco, uma preocupação particularmente relevante num circuito urbano, onde os espaços disponíveis são mais limitados do que num



autódromo permanente. O projeto resulta, segundo o MotoGP, de vários meses de colaboração entre a organização do campeonato, a Federação Internacional de Motociclismo (FIM) e as entidades responsáveis pelo projeto em Adelaide.

A segurança é um dos principais argumentos apresentados pelos promotores. A transformação da zona envolvente ao circuito está, contudo, a gerar contestação local. O desenvolvimento das áreas destinadas à realização da prova implica intervenções na vegetação existente, incluindo a remoção, substituição ou realocação de árvores e outros elementos naturais, uma questão que tem provocado críticas por parte de alguns residentes.

Para o MotoGP, porém, a realização anual do Grande Prémio, inicialmente prevista até 2032, deverá contribuir para a valorização dos parques e espaços públicos abrangidos pelo circuito, além de permitir a realização de outros grandes eventos no futuro. A mudança representa também o fim de uma longa ligação entre o MotoGP e Phillip Island, circuito conhecido mundialmente pelo seu traçado rápido e pelas características particularmente exigentes para pilotos e motos.

Adelaide será o primeiro circuito urbano permanente do Mundial de MotoGP. A primeira corrida local está prevista para 2027, iniciando uma nova fase da presença do MotoGP na Austrália. //



Jack Miller vai abandonar o MotoGP para se juntar ao programa WorldSBK da Yamaha, para 2027 e 2028

A YAMAHA MOTOR EUROPE ANUNCIOU QUE O PILOTO AUSTRALIANO QUE JACK MILLER IRÁ INTEGRAR A EQUIPA OFICIAL DA YAMAHA NO CAMPEONATO DO MUNDO DE SUPERBIKE DA FIM PARA AS TEMPORADAS DE 2027 E 2028, ABANDONANDO A EQUIPA DA PRIMA PRAMAC YAMAHA MOTOGP.

AINDA a presente época de MotoGP não terminou e já se sabe que Jack Miller vai deixar a Prima Pramac Yamaha MotoGP e ingressar como piloto oficial da Yamaha no Campeonato do Mundo de Superbike da FIM (WorldSBK). Com 31 anos de idade traz uma vasta experiência para o projeto da Yamaha no WorldSBK, tendo passado 15 anos a competir no Grande Prémio, 12 dos quais na categoria rainha, tendo conquistado quatro vitórias no MotoGP e subido 23 vezes ao pódio durante a sua passagem pela MotoGP, tendo obtido como melhor resultado geral no campeonato o quarto lugar em 2021.

O australiano passou as suas duas últimas épocas na categoria de MotoGP com a equipa Prima Pramac Yamaha, onde o seu profissionalismo e experiência foram importantes para o desenvolvimento da moto V4 de MotoGP da Yamaha. Miller conhece bem a moto R1 de série com que irá competir no WorldSBK, tendo participado duas vezes pela equipa Yamaha Factory Racing nas 8 Horas de Suzuka, ao lado de Andrea Locatelli, com quem se juntará na equipa oficial da Yamaha no WorldSBK na próxima época. esta dupla, juntamente com o veterano Katsuyuki Nakasuga, terminou em segundo lugar nas duas últimas edições prova de resistência.

Neste momento, quando faltam 9 provas para acabar a presente temporada de MotoGP, incluindo Portugal que será dias 20 e 21 de novembro no Algarve, Miller ocupa a 19.ª posição, com 28 pontos. Vai, assim, fazer um caminho similar ao que Miguel Oliveira percorreu, quando deixou o MotoGP e ingressou nas SBK na presente época.

AS PALAVRAS DOS PROTAGONISTAS

Miller está animado com este novo desafio e afirmou:

Estou muito entusiasmado por anunciar que vou passar para o WorldSBK juntamente com a Yamaha, dando continuidade à nossa parceria. Tenho gostado imenso de trabalhar com a marca nestes últimos anos no MotoGP e estou extremamente grato pela oportunidade de ver o que podemos fazer com a R1. Tive uma pequena amostra da moto em Suzuka nos últimos dois anos e, embora a moto com especificações do WorldSBK seja diferente, estou ansioso por este novo capítulo da minha carreira e espero que possamos ter um desempenho muito forte lá.

Também Niccolò Canepa, que é Road Racing Sporting Manager, da Yamaha Motor Europe está satisfeito:

Estamos extremamente entusiasmados por dar as boas-vindas a Jack Miller ao projeto da Yamaha no WorldSBK em 2027 e, pessoalmente, estou muito feliz por ele se juntar à nossa equipa. A oportunidade de integrar um piloto com a sua experiência e talento na nossa equipa oficial era demasiado boa para deixar escapar, e já estamos ansiosos pelos primeiros testes. A sua experiência nos Grandes Prémios, em particular o seu conhecimento dos pneus Michelin, será extremamente valiosa para nós.

Ele já alcançou resultados sólidos com a R1 em Suzuka, por isso estamos ansiosos por ver o que ele será capaz de fazer com a moto com especificações do WorldSBK e qual será o seu contributo para o desenvolvimento contínuo da R1. Para além da vertente técnica, a personalidade e o perfil internacional do Jack serão também um grande trunfo para reforçar a presença da Yamaha e atrair ainda mais atenção para o Campeonato WorldSBK. Estamos muito ansiosos por iniciar este novo capítulo juntos. //





A equipa Indian Motorcycle Racing e o piloto Hayden Gillim conquistam o Campeonato King of The Baggers 2026

GILLIM FEZ HISTÓRIA COM A OITAVA VITÓRIA AOS COMANDOS DA INDIAN CHALLENGER, CONSTRUÍDA PELA VANCE & HINES, ESTABELECENDO UM NOVO RECORDE DE VITÓRIAS NUMA SÓ TEMPORADA NA CATEGORIA KING OF THE BAGGERS.

A TEMPORADA de 2026 ainda não chegou ao fim, falta uma etapa, mas no final da prova no Circuito das Américas era impossível haver melhor desfecho para a Equipa Indian Motorcycle Racing e seu piloto Hayden Gillim. Numa só temporada o piloto fez história com oito vitórias aos comandos da Indian Challenger, construída pela Vance & Hines e estabeleceu um novo recorde de vitórias numa só temporada na categoria King of the Baggers, que também está a ganhar popularidade na Europa.

Assim, no passado fim de semana, no Circuito das

Américas (COTA), em Austin, Texas, Hayden Gillim e a Indian Motorcycle Racing coroaram a sua campanha dominante na temporada 2026 do King of the Baggers (KOTB), conquistando o campeonato e estabelecendo um novo recorde de maior número de vitórias numa única temporada do KOTB. Na sua primeira temporada com a equipa J&P Cycles/Motul/Vance & Hines Factory Indian Motorcycle Racing, as oito vitórias e os dois segundos lugares de Gillim foram suficientes para garantir o campeonato quando ainda falta uma prova.

Esta vitória teve ainda um sabor especial por outro

motivo. O título de 2026 marca o quarto campeonato King of the Baggers da Indian Motorcycle e na prova que ainda falta é possível conseguir mostrar um domínio ainda mais avassalador.

Afirmações dos protagonistas:

Mike Kennedy, CEO da Indian Motorcycle, foi bem claro:

Hoje é um dia especial, não só para a Hayden e para a equipa, mas também para os nossos concessionários, pilotos e toda a nossa empresa. Começámos esta temporada com uma equipa de corrida totalmente nova, que teve pouco tempo com a Indian Challenger antes de Daytona. Sabíamos que tínhamos a máquina superior, uma equipa de corrida de elite na Vance & Hines e um grupo de pilotos incrivelmente talentosos, mas isto é corrida.

Ainda é preciso alinhar na pista e ter um bom desempenho e foi exatamente isso que fizemos, corrida após corrida. Garantir o campeonato com duas corridas de antecedência e bater o recorde de maior número de vitórias numa só temporada é uma prova do empenho de cada pessoa nesta equipa, que se dedica de corpo e alma a este programa.

Gilliam também partilhou a sua alegria pelo resultado desta temporada:

Ao iniciar esta temporada e a mudar de marca, sabia que a Indian Challenger seria boa, mas não imaginava que fosse tão boa. Com a equipa Vance & Hines a apoiar-nos, sabia que conseguiríamos construir um conjunto vencedor, mas esta moto é realmente incrível.

O sucesso que tivemos é verdadeiramente notável. Não esperava vencer em Daytona, mas garantir o título do campeonato quando ainda falta uma prova foi algo totalmente inesperado.

Sair com a placa de número um é incrível. Devo muito a toda a equipa J&P Cycles/Motul/Vance & Hines Factory Indian Motorcycle Racing. Montaram um programa incrível e, graças a eles, conseguimos a placa de número um e bater o recorde de maior número de vitórias numa só temporada.

Mais informações

A vitória de Gilliam solidifica a parceria entre a Indian Motorcycle e a Vance & Hines, demonstrando a engenharia, a durabilidade e o desempenho implacável que fizeram da Indian Challenger uma referência na competição King of the Baggers. O título de Gilliam em 2026 quebra o empate no campeonato de fabricantes e dá à Indian Motorcycle a vantagem no número total de títulos KOTB, com quatro, contra três da Harley-Davidson.

Gilliam junta-se a Tyler O'Hara (2020, 2022) e Troy Herfoss (2024) como campeões do KOTB pela Indian Motorcycle. Com o campeonato definido, a disputa centra-se agora na forma como os restantes competidores se posicionarão. A apenas uma etapa do fim, Herfoss ocupa a segunda posição com 183 pontos, a apenas 11 pontos do terceiro classificado.

O Mission King of the Baggers encerrará a temporada 2026 do MotoAmerica King of the Baggers no New Jersey Motorsports Park, de 25 a 27 de setembro. //



» Mundial de Superbikes



Nicolò Bulega é o Campeão do Mundo de Superbikes 2026

O PILOTO DO ARUBA.IT RACING - DUCATI TEAM CONQUISTOU O SEU PRIMEIRO TÍTULO MUNDIAL NA PRINCIPAL CATEGORIA DE CORRIDAS DE MOTOS DE PRODUÇÃO, LEVANDO A NOVA PANIGALE V4 R AO TOPO DO MUNDO.

O PILOTO do Aruba.it Racing - Ducati Team conquistou o seu primeiro título mundial na principal categoria de corridas de motos de produção, levando a nova Panigale V4 R ao topo do mundo. O segundo lugar na Corrida 2 no circuito de Cremona permitiu a Bulega conquistar o título com duas rondas de antecedência, coroando uma época de domínio absoluto em todo o campeonato.

Um feito histórico, celebrado precisamente no ano do Centenário da Ducati, com Bulega a tornar-se no primeiro piloto italiano a vencer o Campeonato do Mundo de Superbike com a Ducati, celebrando o título perante o seu público.

Nicolò e a Panigale V4 R tornaram-se assim os pro-

tagonistas de um triunfo totalmente italiano, resultado da perfeita sinergia entre o talento do piloto da Emilia-Romanha, o trabalho da equipa Aruba.it Racing - Ducati e a supremacia da Panigale V4 R, desenhada e desenvolvida em Borgo Panigale.

Que o título de Pilotos seria conquistado pela Ducati já era uma certeza matemática desde Donington, quando, com quatro rondas ainda por disputar, Bulega e Iker Lecuona eram os únicos dois pilotos em luta pelo Campeonato do Mundo.

Em Cremona, o sucesso de Nicolò, combinado com as três vitórias de Iker ao longo do fim-de-semana, completa assim uma temporada extraordinária para a Ducati e reforça ainda mais o registo do fabricante

de Borgo Panigale no WorldSBK.

Presente no Campeonato desde a sua edição inaugural em 1988, a Ducati é o fabricante mais bem-sucedido na história da categoria, com um registo que inclui 17 Títulos de Pilotos, 22 Títulos de Construtores, 479 vitórias e 1.266 pódios.

Números que refletem o ADN de competição e a excelência tecnológica da Empresa, bem como o seu compromisso de longa data em competir ao mais alto nível e transferir a experiência adquirida em pista para as motos de produção destinadas aos entusiastas da Ducati.

Para Bulega, este é o seu segundo título de Campeão do Mundo com a Ducati, após o título de Supersport em 2023. Um feito que faz dele o primeiro piloto da história a tornar-se Campeão do Mundo em ambas as categorias e confere ao fabricante de Borgo Panigale o 17.º Título de Pilotos na sua história do WorldSBK.

Ao lado de Bulega, a estrela desta época triunfante é a Panigale V4 R, a expressão máxima do património técnico e desportivo que liga profundamente a Ducati ao Campeonato do Mundo de Superbike.

A mais recente descendente de uma linhagem que começou em 2001, esta Panigale V4 R traz para a pista a excelência tecnológica desenvolvida em Borgo Panigale, apresentando soluções como os sidepods de curva derivados do MotoGP e a caixa de velocidades Ducati Racing – inovações introduzidas pela primeira vez numa moto Ducati homologada para a estrada.

Um exemplo concreto da filosofia da Ducati: desenvolver soluções ao mais alto nível de corridas de competição e transferi-las para motos destinadas aos entusiastas da Ducati.

Esta linha de continuidade entre produto e competição deu origem a uma série de vitórias sem precedentes no WorldSBK nos últimos cinco anos.

Em 2026, esta nova geração assumiu o legado da

moto que dominava o Campeonato desde 2022, afirmando-se como líder indiscutível desde a sua estreia e permanecendo invicta durante toda a temporada. Com 30 vitórias em 30 corridas, a Panigale V4 R garantiu o seu quinto título consecutivo de Construtores, elevando o total da Ducati para 22 títulos conquistados nas 38 edições do Campeonato.

Para esta nova geração, o sucesso vai além dos resultados em pista, incluindo o design – que já foi reconhecido em 2025 com três prestigiados prémios internacionais: o Red Dot Award, o iF Design Award e o Good Design Award. Um registo de conquistas que, em apenas dois anos, viu a sétima geração das motos supersport Ducati distinguir-se tanto em pista como fora dela.

Os números por detrás de um legado vitorioso:

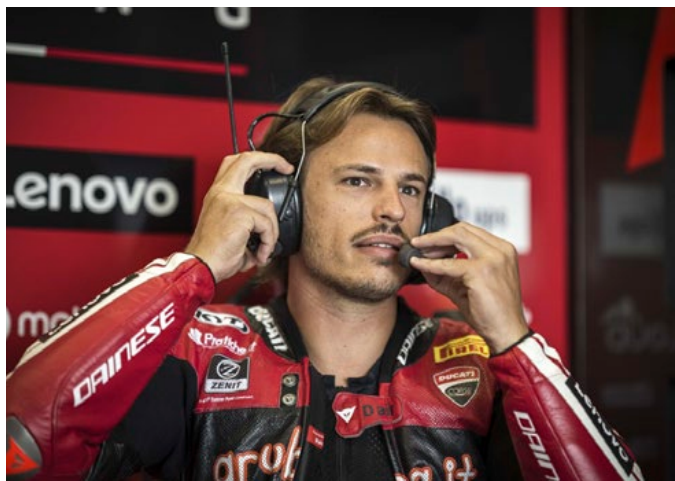
479 vitórias 266 pódios – um recorde inigualável por qualquer fabricante em qualquer categoria de competição de motociclismo 17 Títulos de Pilotos

Raymond Roche - 1990 Doug Polen - 1991, 1992
Carl Fogarty - 1994, 1995, 1998, 1999 Troy Corser - 1996
Neil Hodgson - 2003 James Toseland - 2004
Troy Bayliss - 2001, 2006, 2008 Carlos Checa - 2011
Álvaro Bautista - 2022, 2023 Nicolò Bulega – 2026

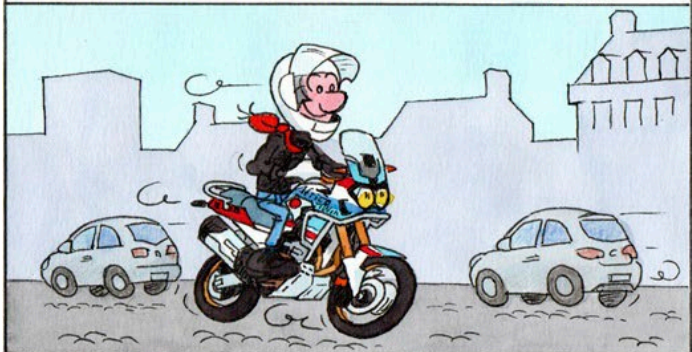
22 Títulos de Fabricantes

Ducati 888 (3 títulos): 1991, 1992, 1993
Ducati 916 / 996 / 998 (8 títulos): 1994, 1995, 1996, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002
Ducati 999 (3 títulos): 2003, 2004, 2006
Ducati 1098 / 1198 (3 títulos): 2008, 2009, 2011
Ducati Panigale V4 R (5 títulos): 2022, 2023, 2024, 2025, 2026

A Panigale V4 R, juntamente com a 916 e a 999, é a única moto a ter conquistado tanto os títulos de Pilotos como de Construtores nas suas épocas de estreia //



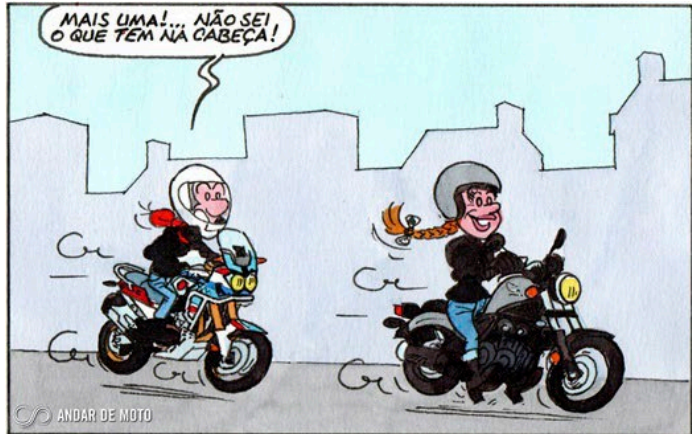
LA VAI UM MOTARD EXPERIENTE, DE CAPACETE, BLUSÃO, LUVAS... COM AS MÃOS NO GUIADOR... COM A RODA DA FRENTE NO CHÃO... BEM!... TUDO NORMAL, COMO DEVE SER!... MAS... PARA QUE ESTAR A DESCREVER ALGO QUE É TÃO TRIVIAL E EVIDENTE?!...



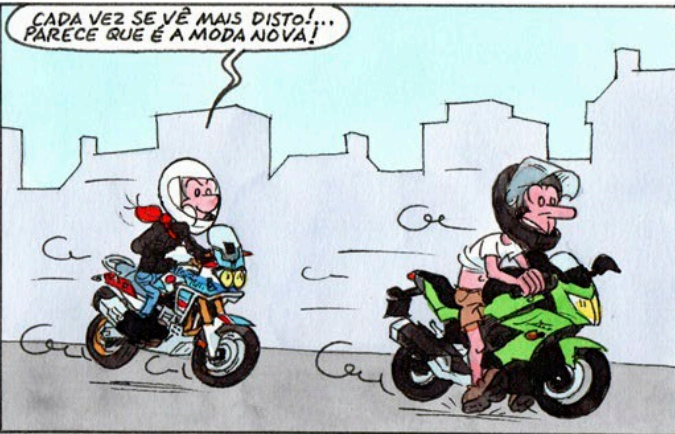
OLHA SÓ PARA AQUELE IMBECIL!... NÃO SABE DE TODO O QUE É ANDAR DE MOTO!



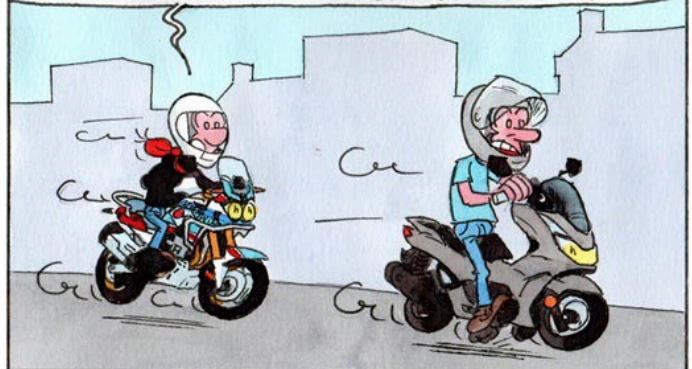
MAIS UMA!... NÃO SEI O QUE TEM NA CABEÇA!



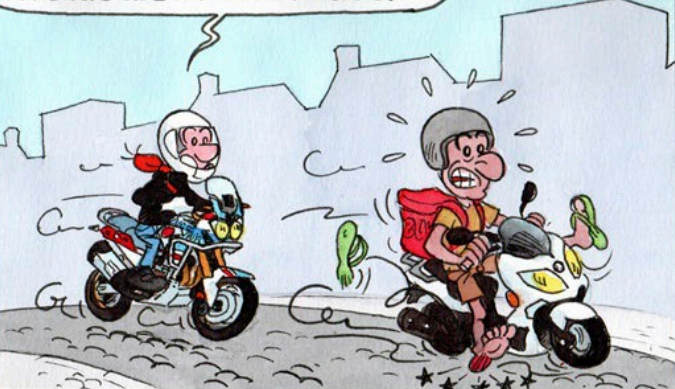
CADA VEZ SE VÊ MAIS DISTO!... PARECE QUE É A MODA NOVA!



SERÁ QUE É POR PREGUIÇA?... OU POR INCRÍVEL ESQUECIMENTO?... OU ACHAM QUE DÁ UM CERTO ESTILO?... SE CALHAR, ALGUM INFLUENCER DISSE QUE ERA COOL... TALVEZ!... E ESTÚPIDO E PERIGOSO!



A CURVAR, ESTAVA-SE MESMO À ESPERA!... FOI SORTE QUE NÃO FOSTE AO CHÃO!

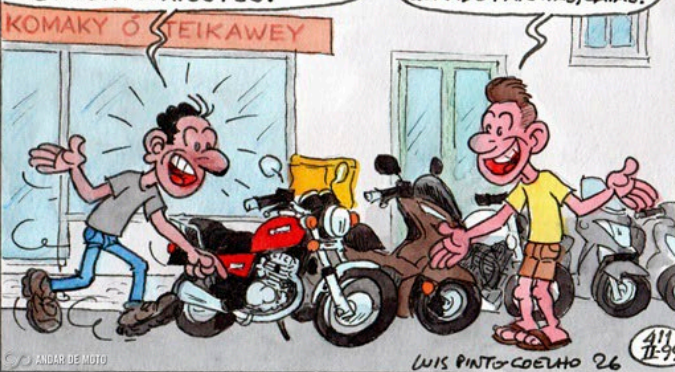


ÀS VEZES, QUANDO VEJO CERTAS COISAS, NÃO ACREDITO NAS TEORIAS DE DARWIN!...



DESCOBRÍ PARA QUE SERVEM ESTAS COISAS QUE AS MOTAS TÊM NOS LADOS! É PARA POR AÍ OS PÉS!

ÉS MUITO ESTÚPIDO! SE TIVERES AÍ OS PÉS, QUANDO PARAVAS, CAIAS!



MOTOS **USADAS**



PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
[ANDARDEMOTO.PT](https://andaridemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



Adelina Graça

Dúas rodas, duas asas

De volta à estrada!

Depois de três meses de convalescença, voltei finalmente à estrada. Claro que, dada a extensão das minhas lesões, o início foi lento. Mas, assim que me comecei a sentir realmente bem, a confiança regressou em força ao ponto de estar pronta para concretizar a viagem que tinha ficado adiada.

A paixão pelas duas rodas e pelas viagens é uma terapia para mim que ultrapassa todas as fisioterapias. Embora, como é óbvio, não abdique delas... pelo menos até ao dia da minha partida para mais uma aventura. Assim, totalmente focada na minha recuperação total, estou pronta para arrancar já em outubro rumo ao Norte de África, numa viagem de conquista. Não será apenas mais uma aventura, mas sim uma superação pessoal que prova que uma paixão pode realmente fazer-nos renascer.

Não terei a minha companheira de viagem habitual pronta a tempo, pois a Triumph ainda aguarda peças e montagem. Por isso, e tal como no ano passado, quando percorri a Turquia, a Bulgária e a Roménia, vou

recorrer à minha feroz e aventureira Honda NX 250.

Para dizer a verdade, a escolha, de certa maneira, até me facilita um pouco a vida: não só é mais fácil de conduzir em terrenos difíceis, como é muito mais fácil de levantar caso a gravidade decida fazer das suas. As motos pequenas, como já expliquei noutras ocasiões, não representam em nada uma menor capacidade. Pelo contrário! Muitas vezes permitem-nos ir a lugares que se tornariam impossíveis nas big trails. Estas últimas têm, como é óbvio, o seu lugar, e aprecio-as bastante em estradas reviradas de bons pavimentos ou em offroad ligeiro.

A minha pequena "malagueta", que já conta com um historial de aventuras interessante, está pronta para seguir viagem. Eu, por outro lado, divido-me entre a expectativa e um pequeno receio de como o meu corpo se vai comportar com tantos quilómetros pela frente. Mas, acima de tudo, estou ansiosa.

Muitas aventuras haveremos de contar e, mais uma vez, partilhar convosco o animal que nos move cá dentro: esta vontade infinita de arrancar mundo fora de moto. //



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.

