andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO
MENSAL
#101
OUTUBRO

HARLEY-DAVIDSON SPRINT 440



TESTE

BMW R1300 RS



» **TESTE**
VOGE SR450X

» **REPORTAGEM**
11º LÉS-A-LÉS OFF ROAD
DUCATI 916: O ÍCONE

» **MOTOGP**
AFINAL O QUE MUDA EM 2027?

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



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



Rogério Carmo
Publisher

Natal é quando um motociclista quiser

Está a chegar o Natal! Não o Natal de Jesus e das prendas, mas o Natal dos motociclistas: O Salão de Milão EICMA 2026 está aí e todos (ou uma grande parte) estão em pulgas para conhecer os novos modelos, para escolher a sua próxima paixão, a sua companheira para a próxima aventura, ou a sua nova colega de viagem para o trabalho.

Também eu, como jornalista, vou atento. Não a um modelo em particular, mas ao que o salão deixa antever sobre o equilíbrio de forças entre as marcas tradicionais e as mais recentes marcas chinesas.

As novas marcas do Império do Meio aproximam-se, edição após edição, da liderança de um pelotão que durante décadas pertenceu a europeus e japoneses. Melhores componentes, design muito interessante e prestações dinâmicas cada vez mais refinadas são a sua estratégia, a par com um preço, por vezes, quase desconcertante.

E se a concorrência nunca fez mal ao consumidor, para as marcas estabelecidas o cenário é bem menos confortável. Terem de etiquetar preços mais competitivos com um nível de equipamento superior, a par com uma já não negligenciável perda de cota de mercado, dificilmente ajuda à saúde financeira, ainda para mais num momento em que também precisam de investir em design e engenharia para poderem manter, pelo menos, o estatuto de líderes da inovação.

Nos próximos dias vamos ficar a saber quem está a acelerar e quem está a defender a posição. Porque não acredito que o mercado tenha lugar para tanta marca, ou que as marcas tenham investidores dispostos a ver o seu retorno diminuído ou simplesmente obliterado, estou curioso para ver no que tudo isto vai dar. //

SUMÁRIO

#101

6 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO
18 YAMAHA XSR900
22 TRIUMPH TIGER 1200
30 BMW M MOTORSPORT
34 BMW F450 R
38 MOTO GUZZI THE TRIP
40 HONDA CBF1000
44 VOGE SR16 AIR
46 KAWASAKI KLE 500
50 KAWASAKI KLE 650
52 KAWASAKI NINJA ZX-10R E NINJA ZX-10RR
54 BAJAJ PULSAR N125
56 FANTIC

TESTE
64 HARLEY-DAVIDSON SPRINT 440
72 BMW R1300 RS
82 VOGE SR450X

REPORTAGEM
110 DUCATI 916
116 11.º LÉS-A-LÉS OFF ROAD

NOSTALGIA
118 SUZUKI DR 650 SE

DESPORTO
124 MOTOGP
134 MOTOGP, AFINAL O QUE MUDA EM 2027?
142 SPORTNEWS

CRÓNICA
3 ROGÉRIO CARMO: NATAL É QUANDO UM MOTOCICLISTA QUISER
62 SUSANA ESTEVES: O SOM DA LIBERDADE TEM LIMITES?
92 PEDRO PEREIRA: A COMPLEXA CONVIVÊNCIA ENTRE TODOS OS UTILIZADORES DA VIA PÚBLICA: O CASO DOS VEÍCULOS DE MOBILIDADE PESSOAL (VMP)
108 A REVOLTA DA PENDURA: DO MEDO À AVENTURA
146 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
148 ADELINA GRAÇA: A ESTRADA QUE NOS CURA







ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
Pedro Pereira
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge

Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Daniela Azevedo
Henrique Saraiva

PARA VER FICHA TÉCNICA **CLIQUE AQUI**



BMW MOTORRAD

5 ANOS GARANTIA

BMW R 1300 R

EQUIPADA DE SÉRIE COM EMOÇÕES FORTES

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

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

* *A tua vida é uma viagem.*

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Paul Stroud vai deixar a Triumph após forte crescimento das vendas mundiais

DIRETOR COMERCIAL PREPARA SAÍDA NO FINAL DO ANO, DEPOIS DE 18 ANOS LIGADO À MARCA BRITÂNICA.

A TRIUMPH anunciou alterações na sua estrutura de gestão, entre as quais a saída, prevista para o final deste ano, do diretor comercial Paul Stroud, que deixa a marca britânica após 18 anos de ligação à empresa e um período de forte expansão das vendas a nível mundial. Durante a passagem de Stroud pela Triumph, as vendas anuais da marca cresceram de cerca de 45.000 para mais de 140.000 motociclos.

Entre julho de 2024 e junho de 2025, a fabricante sediada em Hinckley, no Reino Unido, comercializou 141.683 motos, através de uma rede de aproximadamente 950 concessionários distribuídos por 68 países.

O crescimento da marca foi acompanhado pelo alargamento da gama a novos segmentos, com particular destaque para a cilindrada de 400 cc. A Triumph lançou modelos como a Speed 400, Tracker 400, Thruxton 400, Scrambler 400 X e Scrambler 400 XC, procurando alcançar novos públicos.





A estratégia de expansão incluiu ainda o lançamento de 29 novos modelos num período de seis meses, a partir do final de 2025, bem como a entrada da Triumph nos segmentos de motocross e enduro.

A aposta na competição também trouxe resultados em 2026. O piloto oficial da Triumph Guillem Farres conquistou o título mundial de MX2 na Austrália, assegurando à marca o seu primeiro campeonato do mundo sob a égide da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).

A saída de Stroud insere-se numa renovação mais ampla da equipa de gestão da Triumph. Nick Bloor assumiu o cargo de diretor executivo a 1 de junho de 2026, enquanto David George passou a desempenhar as funções de diretor de vendas em 1 de setembro.

O atual CEO da Triumph destacou o contributo de Paul Stroud ao longo das quase duas décadas em que esteve ligado à empresa, considerando que teve um papel central na transformação da fabricante num negócio de dimensão global.

"Paul Stroud deu um contributo excecional à Triumph durante 18 anos", afirmou Nick Bloor, salientando o trabalho desenvolvido com concessionários e distribuidores e a expansão da presença internacional da marca. O responsável agradeceu ainda a Stroud o trabalho realizado durante a sua passagem pela empresa e desejou-lhe "felicidade e sucesso" para a reforma.

A Triumph, fundada em Hinckley, mantém assim em 2026 uma estratégia de crescimento assente na diversificação da gama, expansão internacional e entrada em novos segmentos do mercado de motociclos. //





Disney compra antiga sede da Yamaha na Califórnia por mais de 115 milhões de euros

A AQUISIÇÃO REFORÇA A PRESENÇA IMOBILIÁRIA DA DISNEY NA REGIÃO DE ANAHEIM, ONDE SE ENCONTRA O SEU PRINCIPAL PARQUE TEMÁTICO NA COSTA OESTE DOS ESTADOS UNIDOS.

A DISNEY adquiriu o antigo complexo da Yamaha Motor Corporation em Cypress, Califórnia, nas proximidades da Disneyland Resort, numa operação avaliada em mais de 115 milhões de euros, segundo documentos públicos divulgados pela imprensa especializada.

A propriedade de cerca de 10 hectares passa agora para a Walt Disney Company. A compra surge após a decisão da Yamaha de transferir a sua sede norte-americana da Califórnia para o estado da Geórgia, no âmbito de um processo de reorganização da empresa. A Yamaha terá até 2028 para desocupar totalmente as instalações. A Disney prevê começar a utilizar o espaço em 2030.

O campus será destinado a operações de apoio interno relacionadas com a Disneyland Resort, localizada a curta distância da propriedade. A empresa não adiantou mais detalhes sobre a utilização específica do complexo. A mudança assinala o fim de mais de quatro décadas de presença da Yamaha naquele local, que serviu de base às operações da fabricante japonesa de motos e outros veículos motorizados no sul da Califórnia. //


SV-7 GX
SHOEI
SUZUKI
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



40 Anos de Paixão Sobre Duas Rodas

O LANÇAMENTO DO LIVRO "40 ANOS DE PAIXÃO SOBRE DUAS RODAS", REUNIU SÓCIOS E AMIGOS DO MOTO CLUBE DO PORTO NO AUDITÓRIO DA BIBLIOTECA MUNICIPAL ALMEIDA GARRETT, NUM AMBIENTE DE REENCONTROS E MEMÓRIAS PARTILHADAS.

Texto: Paulo Ribeiro

A APRESENTAÇÃO deste livro foi um evento recheado com encontros de quem há muito tempo não se via. Uma ocasião para abraços fraternos, muitos risos e muita conversa, recordando histórias de outros tempos, das viagens marcantes às aventuras mais alucinantes, e uma oportunidade para pôr em dia as mais recentes novidades, dos filhos e netos, da vida e das maleitas que vão marcando o avançar dos anos.

Numa toada mais séria, Rodrigo Passos, Vereador do Pelouro do Desporto, Juventude e Associativismo da Câmara Municipal do Porto, destacou a dimensão humana do clube e o seu papel no associativismo da cidade.

O presidente da Direção, Rui Carvalho e Castro, sublinhou a importância dos fundadores na criação dos valores que sustentaram o crescimento do clube durante quatro décadas.

O livro, com 240 páginas e centenas de fotografias, é assinado pelo jornalista Paulo Ribeiro, sócio há 38 anos e presidente da Assembleia Geral durante 33.

Em vez da apresentação tradicional, o clube optou por uma tertúlia sobre o papel dos motociclos, dos motociclistas e dos moto clubes na vida urbana, moderada pelo jornalista Hugo Ramos, diretor da revista Motojornal.

Participaram o Coronel Armando Vieira Marques, presidente da Federação de Motociclismo de Portugal, o ex-deputado do PCP Miguel Tiago, autor do projeto de lei que esteve na origem da "Lei das 125", o Major Ivo Cristal, Comandante do Destacamento de Trânsito do Comando Territorial do Porto da GNR, e o Subcomissário Rolando Silva, Comandante da 1.ª Esquadra de Trânsito do Porto.

O evento terminou com sessão de autógrafos e Porto d'Honra.

O livro poderá ser adquirido por todos os motociclistas através da loja no site do Moto Clube do Porto ou em vários eventos previstos para alguns concessionários da região, livrarias e locais com ligação ao motociclismo. //





Zero Motorcycles estabelece um novo recorde no Livro do Guinness World Records

O FEITO FOI ALCANÇADO POR UMA ZERO DS STANDARD QUE CONSEGUIU ESTE RESULTADO PELAS ESTRADAS DO SUL DE FRANÇA, SEM NUNCA RECARREGAR A BATERIA.



ASSIM, uma Zero DS detém um recorde do Guinness World Records na categoria "maior distância percorrida por um motor elétrico numa moto com uma única carga", tendo percorrido 436,5 quilómetros sem ter que recarregar a bateria. O resultado supera em 125,8 quilómetros o registo anterior que era de 310.689 quilómetros, ou seja, uma melhoria superior a 40%. A condução decorreu em estradas sinuosas dos Alpes, entre França e Itália, na costa do Mediterrâneo e tudo ficou registado com GPS e foi validado de forma independente pelo Guinness World Records.

O protagonista deste recorde é o motociclista e fã de motos elétricas Jelle Verstaen, que pilotou uma Zero DS, de série, incluindo o opcional Power Tank que qualquer um pode adquirir. A moto possui uma bateria com capacidade de 15,6 kWh e uma autonomia homologada de 249 quilómetros. Este Power Tank, tem uma capacidade de 3,6 kWh, totalizando a soma 19,2 kWh.

Os 436,5 quilómetros estão bem para lá da autonomia prevista pela Zero Motorcycles. Desse modo, reforça-se o facto de que com uma condução eficiente e aproveitando toda a energia disponível, uma moto elétrica pode surpreender até a própria marca.

Ser pioneira, aos 20 anos

Fundada em 2006, a Zero Motorcycles celebra este ano o seu vigésimo aniversário. Duas décadas depois de ter contribuído para consolidar as motos elétricas como uma alternativa séria às suas homólogas a combustão, a marca continua a expandir os limites do que as motos elétricas podem alcançar e a demonstrar o potencial da mobilidade elétrica sobre duas rodas e este recorde é mais uma prova palpável desse compromisso.

A Zero DS é a proposta mais acessível da marca no segmento dual-sport, concebida para combinar as deslocações diárias com as escapadelas fora de estrada. Por exemplo, em Espanha, pode ser conduzida com a carta de condução A1 ou com a carta de condução de automóvel (B) com, pelo menos, três anos de antiguidade.

Ao ser a irmã mais nova da DSR/X, partilha a tecnologia de propulsão Z-Force da Zero Motorcycles, que combina uma bateria de alta densidade energética com um motor de ímanes permanentes arrefecido a ar e um sistema de travagem regenerativa que permite recuperar parte da energia durante as desacelerações. Esta tecnologia foi fundamental para alcançar o recorde.

Esta Zero DS utilizada manteve a sua configuração original, incluindo os pneus e as pressões recomendadas pelo fabricante, sem baterias adicionais nem modificações de qualquer tipo. A distância percorrida foi possível graças à eficiência do conjunto: a elevada densidade energética da bateria Z-Force, as reduzidas perdas de energia do sistema de transmissão e a capacidade da travagem regenerativa de recuperar parte da energia durante as desacelerações, sempre que as condições de circulação o permitissem.

Como foi conseguido o recorde?

Não se tratou de um teste laboratorial. O recorde foi estabelecido em estradas públicas, incluindo estradas secundárias e departamentais francesas, sem circular em autoestradas e o percurso abrangeu o tipo de condições com que os utilizadores se deparam diariamente: ruas de cidades, vilas e estradas rurais, bem como desníveis

em passagens de montanha.

As condições meteorológicas também trouxeram uma dificuldade inesperada ao percurso. Após grande parte do trajeto com tempo seco e temperaturas agradáveis, a chegada à região da Camarga coincidiu com uma tempestade intensa que acompanhou os motociclistas até ao fim e os últimos 100 quilómetros foram percorridos sob uma chuva torrencial, pondo à prova tanto o piloto, como a moto.

O percurso foi cuidadosamente planeado para maximizar a eficiência sem comprometer as condições reais de condução. Atravessava a região alpina franco-italiana em direção à costa mediterrânica, com um traçado concebido para fluir da forma mais contínua possível, minimizando ao mesmo tempo as paragens e arranques que consomem mais energia nos semáforos e cruzamentos.

Nos troços de montanha, Jelle aproveitou a travagem regenerativa para recuperar parte da energia durante as descidas e devolvê-la à bateria. Nas estradas mais abertas, a caminho da costa, manteve uma velocidade constante para reduzir o consumo de energia, que é muito sensível ao aumento da velocidade.

A tentativa de recorde teve também uma vertente de trabalho de equipa em que três motociclistas ao comando de motos Zero Motorcycles partiram em conjunto e os três conseguiram superar largamente a marca anterior de 310,689 quilómetros. Louis Renaud, proprietário de uma Zero Motorcycles, participou inicialmente como testemunha independente do percurso, embora tenha acabado por decidir juntar-se ao desafio com a sua própria SR/S de série.

Conseguiu completar 350 quilómetros e terminou com 4 % de bateria restante. Por seu lado, Jenny Brookes, diretora sénior de Marca Global da Zero Motorcycles, percorreu 384 quilómetros com uma DSR/X de série, até esgotar





completamente a bateria. No entanto, foi Jelle Verstaen quem conseguiu chegar mais longe com a sua Zero DS equipada com o Power Tank opcional, estabelecendo o novo recorde mundial em 436,5 quilómetros.

Assim, além de superar a marca anterior de distância, os três motociclistas completaram o percurso a um ritmo consideravelmente mais elevado do que o registado no recorde anterior. Sempre que o tráfego, as condições da estrada e os limites de velocidade o permitiram, mantiveram uma velocidade de cruzeiro de aproximadamente 52 km/h.

A opinião de alguns dos protagonistas

Jarno Middelbosch, diretor sénior de marketing global da Zero Motorcycles foi bem claro sobre este resultado:

Há 20 anos que ultrapassamos os limites da tecnologia das motos elétricas, e a nossa comunidade já percorreu milhões de quilómetros para o demonstrar. Este novo recorde confirma que continuamos empenhados em melhorar o desempenho das nossas motos.

A preocupação com a autonomia continua a ser um obstáculo para os futuros utilizadores. Ao ultrapassar os 400 quilómetros de autonomia real com uma única carga, demonstramos o potencial da nossa tecnologia. Queremos também incentivar uma nova geração de motociclistas a descobrir as vantagens da Zero Motorcycles.

Também Pierre-Martin Bos, diretor executivo da Zero Motorcycles, tem uma opinião similar e dá mais detalhes:

Um recorde só faz sentido se os motociclistas se puderem identificar com ele. Tratava-se de três motos de série, tal como saem dos nossos concessionários, conduzidas em vias públicas e uma delas por um cliente da Zero Motorcycles. As três superaram o recorde anterior.

Não se trata de um caso isolado, mas sim de uma demonstração do que a nossa tecnologia já é capaz de oferecer e tencionamos continuar a elevar a fasquia. //



Ducati e LEGO juntam-se para recriar a nova Desmo450 MX Factory em formato Technic

A PARCERIA ENTRE A MARCA DE BORGO PANIGALE E O LEGO GROUP RESULTOU NUM NOVO CONJUNTO DE 457 PEÇAS QUE REPRODUZ A RECÉM-APRESENTADA SCRAMBLER/MOTOCROSS DE COMPETIÇÃO DA MARCA ITALIANA. O MODELO JÁ ESTÁ DISPONÍVEL NO MERCADO COM UM PREÇO DE 49,99 EUROS.

A DUCATI e o LEGO Group voltaram a colaborar para o lançamento do novo conjunto LEGO® Technic™ Ducati Desmo450 MX Factory, que recria a réplica da primeira moto de motocross da construtora transalpina equipada com sistema de distribuição desmodrómica.

O novo modelo em escala sucede à reprodução da Panigale V4 R lançada em 2020 e inspira-se no modelo de competição do Model Year 2027 da marca de Borgo Panigale. O conjunto é composto por 457 peças, direcionado a entusiastas a partir dos 10 anos de idade, e inclui detalhes mecânicos funcionais como direção, suspensão dianteira e traseira ativas e um motor articulado por corrente ligada ao eixo traseiro.

"Com a nossa entrada no mundo do todo-o-terreno, abrimos um novo capítulo na história da Ducati. Estamos particularmente satisfeitos por o LEGO Group ter escolhido a Desmo450 MX Factory para continuar a nossa colaboração", sublinhou Alessandro Cicognani,



diretor de Licenciamento e Patrocínios da Ducati, em nota enviada à imprensa.

Por seu lado, Davide Cajani, diretor de Marketing da LEGO Italia, destacou que a colaboração "reúne duas grandes paixões: a construção e as motos", unidas pela "paixão pela engenharia e atenção ao detalhe".

A apresentação oficial da parceria e do modelo decorre entre 28 de outubro e 1 de novembro no festival Lucca Comics & Games 2026, onde estará em exposição a moto real a par da versão LEGO Technic e de uma réplica em tamanho real (escala 1:1) da Panigale V4 R, construída integralmente com peças LEGO pelo artista Riccardo Zangelmi.

O conjunto LEGO Technic Ducati Desmo450 MX Factory (referência 42238) tem um preço recomendado de 49,99 euros e já se encontra disponível na loja online oficial da marca de brinquedos, nas lojas físicas LEGO e nos pontos de venda autorizados. //





Grupo Multimoto é o novo importador oficial das marcas do Grupo Piaggio

A PARTIR DE OUTUBRO DE 2026, O GRUPO MULTIMOTO TORNA-SE O IMPORTADOR E DISTRIBUIDOR OFICIAL EM PORTUGAL DAS QUATRO MARCAS DO GRUPO PIAGGIO: APRILIA, MOTO GUZZI, PIAGGIO E VESPA.

ESTA parceria inaugura uma nova fase para ambos os grupos, combinando a experiência da Multimoto no mercado nacional com o prestígio e a tradição industrial italiana do Grupo Piaggio. O objetivo central passa por reforçar a presença das marcas no país, valorizar o seu potencial, estreitar relações com a rede de concessionários e oferecer aos motociclistas portugueses mais oportunidades para conhecer e experimentar os seus produtos.

A integração destas quatro marcas acrescenta ao portefólio da Multimoto universos distintos: a vertente desportiva e tecnológica da Aprilia, a autenticidade e tradição da Moto Guzzi, o simbolismo e elegância da Vespa, que celebra oitenta anos em 2026, e a mobilidade urbana prática e eficiente da Piaggio.

A estratégia definida assenta num desenvolvimento sustentado, numa comunicação reforçada e numa colaboração próxima com os concessionários, vista como essencial para criar valor a longo prazo.

Adriano Duarte, CEO do Grupo Multimoto, sublinha a importância desta parceria:

"É com enorme orgulho e sentido de responsabilidade que damos início a esta nova etapa com o Grupo Piaggio. Integrar no nosso portefólio quatro marcas com a história, o prestígio e a identidade da Aprilia, Moto Guzzi, Piaggio e Vespa representa uma oportunidade muito importante para o Grupo Multimoto. Conhecemos o potencial destas marcas e estamos conscientes do trabalho que temos pela frente. Queremos desenvolver uma relação próxima e duradoura com os nossos concessionários, reforçar a confiança dos clientes e contribuir, de forma consistente e sustentada, para o crescimento das marcas no mercado português".

Integrado no Grupo Salvador Caetano, o Grupo Multimoto encara esta representação como uma oportunidade para consolidar a sua posição no setor das duas rodas. Assim, outubro de 2026 marca o início de uma nova era para quatro marcas de referência, com o compromisso de aproximá-las dos motociclistas portugueses e promover um desenvolvimento sólido e duradouro no mercado nacional. //

800X GT

PRONTA A DOMINAR O ASFALTO

KOVE

FOCUS ON 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 Taisko
- 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



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui

Charme NOSTÁLGICO

Duas homenagens à competição, um só coração tricilíndrico. As novidades do ano concentram-se na cor e nos grafismos, que refinam o charme nostálgico.

A Yamaha apresentou, a 13 e 14 de outubro, as versões 2027 da XSR900 e da XSR900 GP, as duas figuras de proa da gama Sport Heritage. A primeira recupera as cores da YZF 750R cor-de-rosa de meados dos anos 90. A segunda presta tributo a Christian Sarron, antigo piloto de Grande Prémio francês, com uma decoração azul que recorda a Sonauto Yamaha com que o francês competiu entre 1976 e 1990.

A marca enquadra os dois modelos numa história com mais de sete décadas, assente na combinação de inovação, desempenho e design icónico. Para a Yamaha, a XSR900 é mais do que uma homenagem às motos do passado: é uma afirmação do rumo que a marca vai seguir.

A XSR900 GP é descrita como o modelo de referência da gama, inspirada nas lendárias motos de competição da década de 1980. Ambas partilham o motor CP3, um três cilindros de 890 cc que rende 87,5 kW (119 cv) às 10.000 rpm.

XSR900: O REGRESSO DO ROSA

Para 2027, a XSR900 estreia a cor Neon White. O novo quadro prateado combina com as carenagens brancas e os grafismos cor-de-rosa são acompanhados por detalhes azuis no depósito e nos painéis laterais. A Yamaha sublinha que o desenho foi pensado para se destacar. A Midnight Black, a cor clássica, mantém-se na oferta.

A restante identidade da moto assenta em referências às máquinas de competição com quadro Deltabox: o estilo cafe-racer, o espaço arqueado do assento, o depósito de inspiração racing, os painéis laterais minimalistas e o farol traseiro discretamente integrado.

A marca destaca também os materiais premium, com tampas de suspensão perfuradas, pedais forjados em alumínio, assento de dupla cor e dupla costura, carenagem com sistema de libertação rápida e apoios de passageiro escamoteáveis. A iluminação é toda em LED, com um farol projetor dividido, luz de posição parcialmente arredondada e farol redondo de efeito retro.

Em estrada, a Yamaha oferece uma posição de condução ligeiramente recuada, com guiador nitidamente de roadster, poisa-pés descontraídos e um assento "sit-in" e não "sit-on". O sistema quickshifter (QSS) e o cruise control completam o pacote eletrónico.

A ciclística combina quadro Deltabox leve, cilindro-mestre radial Brembo, jantes Spinforged e suspensão totalmente ajustável, tudo isto ao serviço de um motor CP3 agora com homologação EU5+. »









XSR900 GP: AZUL DE CAMPEÃO

Na XSR900 GP, a estreia é a decoração Legend Blue, que a Yamaha apresenta como homenagem a Sarron. O azul domina a decoração, complementado por blocos azul-claros nas carenagens laterais e no depósito, ladeados por riscas amarelas.

As placas de número amarelas ao estilo de competição, na frente e na tampa do assento, rematam o visual. A nova cor junta-se à já conhecida Legend Yellow.

O resto da proposta mantém o ADN retro-GP. A carenagem frontal e a curva do assento inspiram-se nas máquinas YZR de Grande Prémio. A tampa do assento do passageiro, na cor da moto, desenha uma traseira quadrada ao estilo dos anos 80. Os avanços do guiador, fixos acima da mesa superior da direção, colocam o piloto mais à frente e carregam o eixo dianteiro, para uma sensação mais intensa, sem sacrificar o conforto em viagem.

A suspensão é KYB totalmente ajustável: forquilha invertida à frente e amortecedor progressivo e ajustável atrás. O ecrã TFT a cores de 5 polegadas oferece quatro temas, incluindo um conta-rotações de estilo analógico, e tem de série a conectividade com o smartphone através da aplicação MyRide.

A Yamaha refere ainda os modos de condução integrados (YRC) e um amplo pacote eletrónico. Em Portugal, a GP tem também uma versão para a carta A2, limitada a 35 kW.

A XSR900 está disponível em Neon White e Midnight Black. A XSR900 GP está disponível em Legend Blue e Legend Yellow. //




DUCATI
RED FRIDAY DUCATI
Se sonhas a vermelho, acorda.
Até 3.000€
de poupança em modelos selecionados Ducati*
*Oferta válida até 30/11/2026 em modelos selecionados.
Consulta as condições no teu Concessionário Oficial Ducati ou em ducati.pt



Quatro ESPECIALISTAS

A Triumph revelou as Tiger 1200 com uma ambição declarada: fazer da maior aventureira da marca britânica a mais acessível, a mais avançada e a mais versátil de sempre. A gama, apresentada, mantém as quatro versões, GT Pro, Rally Pro, GT Explorer e Rally Explorer

O trabalho de desenvolvimento das novas Tiger 1200 concentrou-se em quatro frentes. O motor de três cilindros e 1160 cc passa a render 158 cv, mais 8 do que antes, com o binário máximo a chegar mais cedo na escala de rotações.

A ciclística adota rodas de 19 polegadas à frente e 17 atrás em todos os modelos, com 200 mm de curso nas suspensões. A altura do assento deixa de ser um problema, graças a uma suspensão que baixa a traseira da moto 30 mm quando esta para. E a tecnologia dá um salto, com um ecrã tátil de 7 polegadas e radares dianteiro e traseiro desenvolvidos em parceria com a Bosch. Por fora, a Tiger ganha um desenho mais incisivo, com carenagens revistas e um novo farol LED.

Para Steve Sargent, diretor de produto da Triumph, trata-se de "um verdadeiro salto em frente", e a prioridade foi clara: os clientes pedem tecnologia de topo, mas querem-na intuitiva e discreta. A marca afirma ser a primeira a implementar por completo a suspensão SHOWA EERA HEIGHTFLEX, e uma das primeiras a validar o Apple CarPlay® e o Android Auto especificamente para motos.

O QUE UNE AS QUATRO TIGERS

Motor e transmissão

O ponto de partida é o mesmo para as quatro versões: a mais recente evolução do tricilíndrico T-Plane de 1160 cc, arrefecido a líquido, com 12 válvulas e duas árvores de cames à cabeça. Com 90,0 mm de diâmetro, 60,8 mm de curso e uma taxa de compressão de 13,2:1, anuncia 158 cv (PS) às 9250 rpm, mais 8 do que a geração anterior, e 130 Nm às 6750 rpm, com o binário máximo agora a surgir mais baixo na escala de rotações.

Para lá chegar, a Triumph redesenhou a cabeça do motor, montou novos pistões e válvulas de admissão e escape mais leves, afinou a injeção e libertou o escape, um 3 em 1 em aço inoxidável com silencioso primário por baixo do motor e secundário a sair na lateral. As relações de caixa da primeira, segunda e terceira velocidades foram revistas para aplicar mais binário ao piso.

A suavidade de funcionamento foi tratada com o mesmo cuidado. A cambota e o veio de equilíbrio foram revistos para otimizar a massa em rotação, e novos perfis nas árvores de cames tornam a abertura das válvulas mais progressiva. A caixa de seis velocidades e a transmissão por veio



» Galeria de fotos aqui



ficaram mais silenciosas e precisas, com transições mais limpas entre aceleração e desaceleração, e a embraiagem é multidisco em banho de óleo, com sistema slip & assist.

O Triumph Shift Assist, na sua geração mais recente, permite passagens de caixa mais rápidas e suaves, para cima e para baixo, sem usar a embraiagem. Em baixa velocidade, o motor entrega mais binário desde rotações muito baixas e, com as relações primária e final revistas, a velocidade mínima de marcha desce 6 km/h, o que ajuda nas manobras apertadas e no trânsito lento.

Os valores homologados indicam um consumo de 5,3 l/100 km e emissões de 120 g/km de CO2, dentro da norma Euro 5+, mas a própria marca ressalva que servem apenas para comparação e podem não refletir uma utilização real.

Ciclística, suspensões e travagem

A estrutura é leve: o quadro tubular é fabricado em aço com apoios forjados em alumínio e subquadro traseiro aparafusado, também em alumínio. O braço oscilante Tri-Link, com dois braços de reação em alumínio, integra o veio de transmissão numa estrutura rígida que favorece a estabilidade e o retorno de informação ao condutor.

As medidas são comuns a toda a gama, com 1567 mm de distância entre eixos, 24,3° de ângulo de coluna de direção e 115 mm de avanço, num comprimento de 2258 mm. Todas as versões calçam agora jantes de 19 x 3,0 polegadas na frente, com pneu 120/70R19, e de 17 x 4,5 atrás, com pneu 170/60R17, uma combinação que dá a toda a gama um carácter mais voltado para a estrada sem perder aptidão fora dela.

A grande novidade está nas suspensões SHOWA EERA HEIGHTFLEX semi-ativas, com 200 mm de curso à frente e atrás. A forquilha invertida tem jarras de 49 mm e o amortecedor traseiro único faz o ajuste automático da pré-carga, mantendo a altura e a geometria seja a moto conduzida a solo, com passageiro ou totalmente carregada. Com dados de vários sensores, incluindo uma unidade de medição inercial de seis eixos (UMI), o sistema ajusta continuamente a compressão e o retorno para manter a moto composta em piso irregular e em travagem. Disponibiliza três níveis de amortecimento, Firm, Medium e Soft, selecionáveis num botão próprio sem alterar os restantes modos, e um novo batente hidráulico secundário ajuda a









controlar a suspensão em terreno mais exigente.

O mesmo sistema resolve o velho dilema da altura do assento. Quando a moto para, a suspensão traseira reduz a pressão e o assento desce 30 mm, de forma igual com um ou dois ocupantes ou com bagagem, e a altura ideal é reposta em segundos quando a moto arranca.

O assento tem duas posições, que somam 20 mm de ajuste, e a ficha técnica indica 810 a 860 mm, ou 790 a 840 mm com o novo assento baixo, que retira outros 20 mm e é de série em alguns mercados e opcional noutros. Com o assento baixo e a função automática ativa, a Tiger chega aos 790 mm em paragem. Uma função de Centre Stand Assist aumenta temporariamente a pré-carga ao instalar o cavalete central, o que reduz o esforço para estacionar a moto, mesmo carregada.

Na travagem, mantêm-se as maxilas Brembo Stylema, pinças monobloco radiais de quatro êmbolos M4.30 a morder dois discos flutuantes de 320 mm, e uma bomba radial Magura HC1 com reservatório separado e manete regulável. Atrás existe um disco de 282 mm com pinça Brembo de um êmbolo, e o sistema ABS é o Optimised Cornering (OCABS) assistido pela UMI.

Eletrónica, ecrã e conectividade

A eletrónica começa nos modos de condução, que são até oito consoante a versão: Road, Rain, Eco, Sport e Off-road, dois modos Rider configuráveis e, nas Rally, o Off-road Pro. Cada modo ajusta a resposta do acelerador, o ABS, o controlo de tração e o travão-motor, e os modos todo-o-terreno podem agora ser selecionados com a moto em andamento.

O ABS e o controlo de tração Optimised Cornering usam a velocidade das rodas e os dados da IMU de seis eixos para corrigir a pressão de travagem e o binário em função da inclinação e da velocidade. Sobre esta base assenta a novidade mais visível: os radares dianteiro e traseiro da Bosch e o conjunto de ajudas avançadas à condução (ARAS), concebido para realçar a perceção, a antecipação e o controlo, deixando ao motociclista a decisão sobre como cada função o apoia.

O cruise control adaptativo mantém a velocidade ou a distância ao veículo da frente atuando no acelerador e nos travões, com modos Comfort e Dynamic. O Overtake Assist prepara a ultrapassagem quando se aciona o pisca e o ângulo cego está livre, o Curve Speed Control pode reduzir a velocidade em curvas mais longas no





modo Comfort e o Group Ride Assist usa o radar para manter um intervalo adequado à velocidade e à posição das motos que circulam à frente. Existe ainda um Dynamic Cruise Control adicional, que se limita a manter a velocidade escolhida com o acelerador, com recurso ao travão-motor e aos travões.

O radar frontal disponibiliza também o Riding Distance Assist, que evita a aproximação excessiva ao veículo da frente, limitando a aceleração e, se necessário, activando o Emergency Brake Assist, que aumenta a pressão de travagem quando deteta uma possível colisão numa travagem forte, e o Forward Collision Warning, com um alerta no painel de instrumentos seguido de um impulso háptico no pedal do travão traseiro se a distância continuar a diminuir.

Atrás, o Blind Spot Assist vigia o ângulo cego e os veículos que se aproximam depressa, avisando por indicadores luminosos nos espelhos, e o Rear Distance Warning, que alerta para quem na retaguarda segue demasiado perto. O condutor interage com tudo isto através de um novo ecrã tátil TFT da Bosch com 7 polegadas, em alta definição, que inclui Apple CarPlay e Android Auto sem fios para navegação, música e mensagens.

Pode ser operado por toque abaixo dos 2 km/h, pelos comandos do guiador, de nova conceção e com retroiluminação, em andamento, ou por voz, com a Siri no iPhone e o Google Gemini no Android Auto, sendo necessário um auricular Bluetooth compatível para tirar partido de todas as funcionalidades (no Android, há ainda que ter um telemóvel compatível e um plano de dados ativo).

O ecrã tem proteção IP6K9K contra pó e água, vidro anti-reflexo com colagem ótica e brilho automático. No topo do depósito há um compartimento impermeável para o telemóvel, com ligação USB-C de até 3 A/15 W e canais de ar com uma ventoinha de controlo automático para gerir a temperatura do aparelho.

Conforto, iluminação e desenho

No conforto, a gama partilha assentos do condutor e do passageiro redesenhados, com mais 10 mm de espuma, uma ergonomia espaçosa e, de série, assentos aquecidos para os dois ocupantes e punhos aquecidos com três níveis de intensidade. O veio de transmissão dispensa a limpeza e o ajuste regulares da corrente, e os intervalos de manutenção são de 16.000 km ou 12 meses, o que ocorrer primeiro.

O novo farol LED de projeção, compacto, ativa de



» Galeria de fotos aqui

forma sequencial elementos adicionais aos 15 e aos 30 graus de inclinação para iluminar o interior das curvas, e um motor elétrico corrige a altura do feixe quando a altura da suspensão se altera. A assinatura luminosa Tiger mantém-se graças a uma nova luz de circulação diurna e a luzes de presença LED separadas, enquanto atrás unidades LED multifunção integram piscas e luz de traseira, dispensando a luz central convencional.

O desenho global mantém as proporções de aventureira, mas com depósito, coberturas dos radiadores, bico e para-brisas redesenhados, e com partes do quadro à vista que reforçam o aspecto determinado do conjunto.

TIGER 1200 GT PRO: A PORTA DE ENTRADA, VOLTADA PARA A ESTRADA

A GT Pro é a versão de acesso à gama, e também a mais leve, com 250 kg em ordem de marcha. O que a define são as jantes de liga leve de dez raios, que lhe dão o aspeto desportivo e o carácter mais asfáltico que a Triumph atribui às versões GT, e o depósito de 20 litros, comum às Pro. Com um consumo homologado de 5,3 l/100 km, isso representa uma autonomia teórica a rondar os 377 km, um cálculo efectuado a partir dos dados do fabricante.

A GT Pro não tem o modo Off-road Pro nem a proteção do motor das Rally, pelo que fica pelos sete modos de condução, e mantém o guiador na posição base, o que lhe dá uma largura de 981 mm com os protetores de punhos. Está disponível em Sapphire Black ou em Aluminium Silver/Pacific Blue.

TIGER 1200 RALLY PRO: MAIS VOCACIONADA PARA O TODO-O-TERRENO

A Rally Pro é mais cara do que a GT Pro, e pesa 255 kg. A diferença começa nas rodas: em vez das jantes de liga leve, equipa jantes de raios cruzados, de 19 e 17 polegadas, que lhe dão um aspeto mais robusto e uma preparação mais clara para sair do asfalto. Mantém o depósito de 20 litros das Pro, o que corresponde a cerca de 377 km teóricos, e a largura de 981 mm.

O que justifica o acréscimo do preço é o equipamento específico das Rally: o modo de condução Off-road Pro, que eleva o total para oito modos, a proteção do motor e um pedal de travão regulável e desdobrável. As cores disponíveis são Matt Khaki Green e Ash Grey.

TIGER 1200 GT EXPLORER: A ESTRADA SEM PRESSA DE PARAR

A GT Explorer pesa 260 kg, 10 a mais do que a GT Pro, e o acréscimo no seu preço paga um equipamento pensado para a longa distância. O depósito aumenta a capacidade para 30 litros, o que, ao consumo

homologado, equivale a cerca de 566 km teóricos entre abastecimentos, também segundo um cálculo com base nos dados do fabricante.

A GT Explorer recebe ainda o sistema de monitorização da pressão dos pneus, barras inferiores de proteção do motor e um guiador 10 mm mais alto e 10 mm mais largo do que o das Pro, o que alarga a moto para 991 mm.

Mantém as jantes de liga leve e os sete modos de condução da GT Pro. Está disponível em Aluminium Silver/Pacific Blue ou em Granite.

TIGER 1200 RALLY EXPLORER: O TOPO DE GAMA

A Rally Explorer reúne o melhor dos dois mundos, e isso nota-se na etiqueta e na balança. Mais cara do que a GT Pro, é a mais pesada da gama, com 268 kg. Herda das Rally as jantes de raios cruzados, o modo Off-road Pro, a proteção do motor e o pedal de travão regulável e desdobrável, e das Explorer o depósito de 30 litros, a monitorização da pressão dos pneus, as barras inferiores de proteção e o guiador mais alto e mais largo, com 991 mm de largura.

É a única a juntar barras superiores de proteção do motor, e tem oito modos de condução. As cores disponíveis são Ash Grey/Sapphire Black ou Matt Khaki Green.

Bagagem, acessórios e chegada às lojas

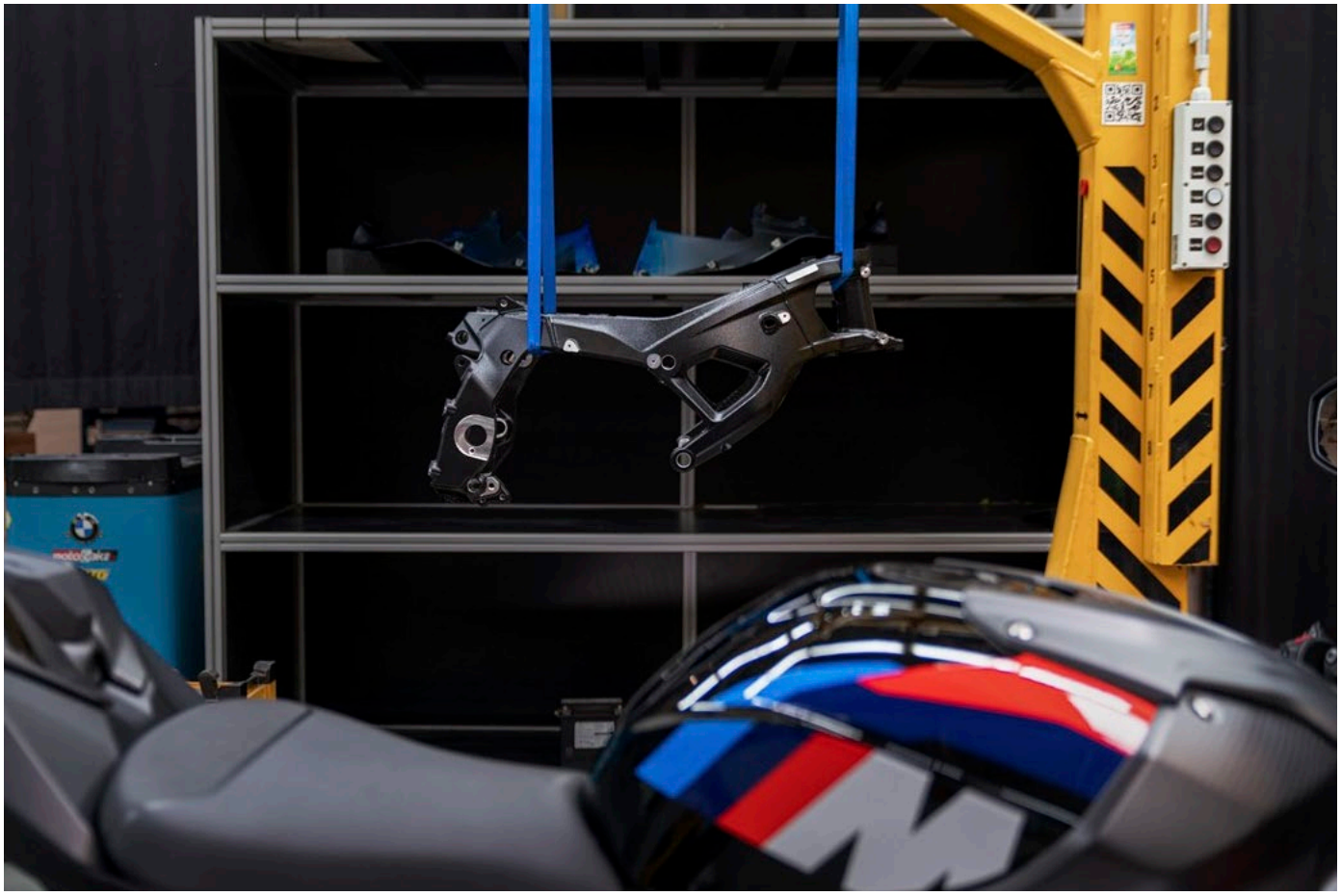
Qualquer dos quatro modelos pode ser personalizado com a gama de acessórios genuínos Triumph, que inclui bagagem, proteção, conforto e tecnologia. Para viagens longas, o sistema de bagagem Evo, desenvolvido com a GIVI, aumenta a capacidade de carga sem comprometer a estabilidade com a moto carregada.

A novidade é uma top case de 58 litros com capacidade para dois capacetes, que se junta à de 42 litros já existente. Ambas são em alumínio e estão disponíveis em prateado ou preto anodizado, podendo receber um apoio de costas opcional para o passageiro. As malas laterais a condizer têm aberturas de acesso fácil e bolsas interiores impermeáveis opcionais, e há ainda opções de bagagem de viagem Trekker.

As quatro versões já podem ser encomendadas, e as motos começam a chegar aos concessionários em dezembro de 2026. Os preços para o nosso país ainda estão por definir, mas serão brevemente revelados pelo novo importador da marca para o nosso país, a Multimoto. //




"TRABALHO DE
DESENVOLVIMENTO
DAS NOVAS TIGER 1200
CONCENTROU-SE EM
QUATRO FRENTES."



Tecnologia de competição PARA USO EM ESTRADA

Para o modelo de 2027, a terceira geração do quadro M Motorsport incorpora, de série, os conhecimentos adquiridos nas competições internacionais na BMW M 1000 RR, para uma condução mais precisa, uma resposta mais clara e um melhor contacto dos pneus com a pista.

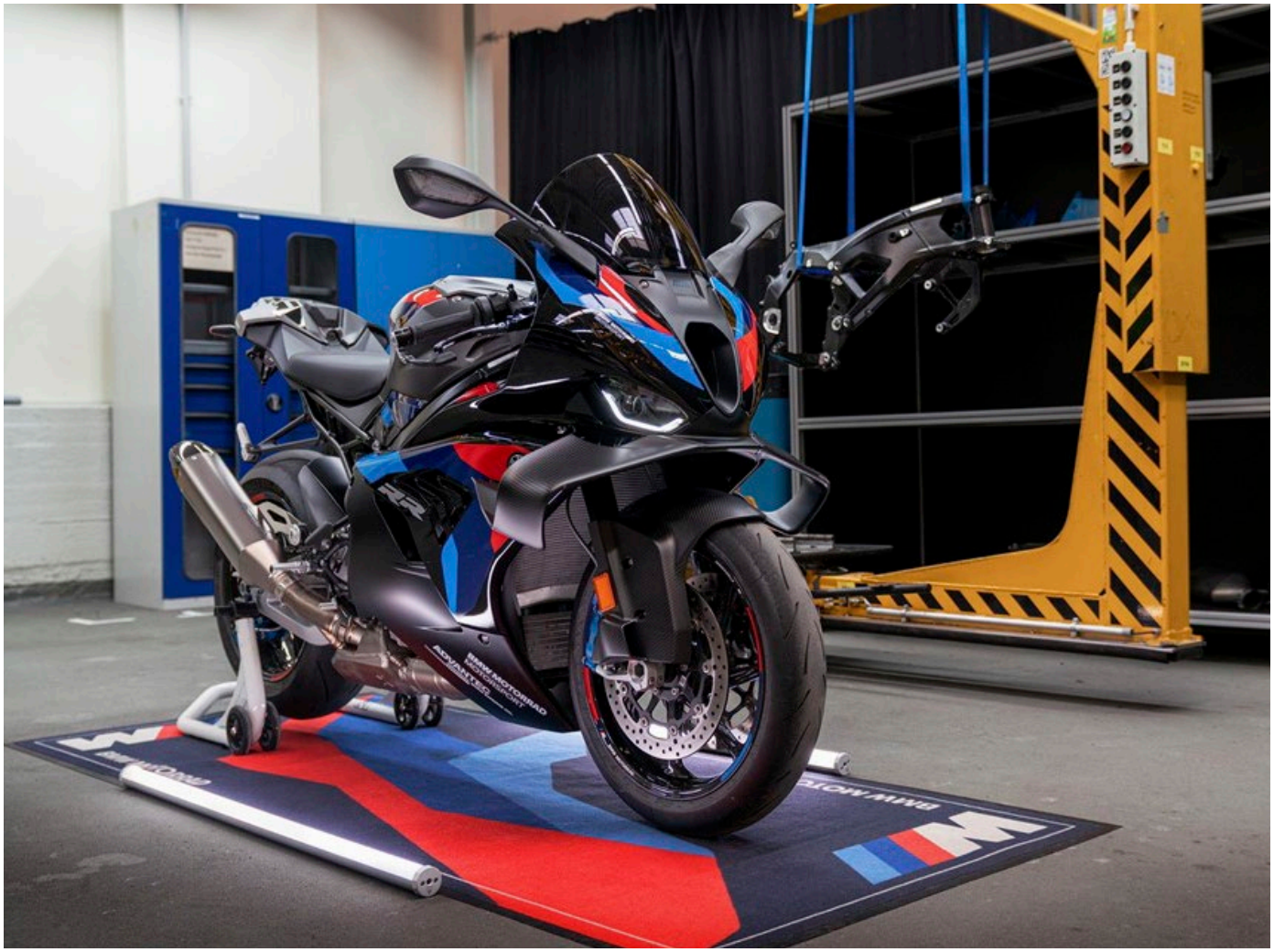
A BMW Motorrad já apresentou a terceira geração do quadro M Motorsport na BMW M 1000 RR, este quadro combina os conhecimentos adquiridos nas corridas com métodos de desenvolvimento digitais e processos de fabrico altamente especializados. Os clientes beneficiam de tecnologias desenvolvidas e testadas sob as exigências extremas das corridas: o novo quadro de alumínio é mais leve e oferece um equilíbrio precisamente ajustado entre rigidez e flexibilidade.

Assim, como este novo quadro, que pesa menos 1,3 kg por ter tido a sua espessura reduzida em 30%, é possível uma condução mais precisa, uma resposta mais clara e um contacto mais consistente dos pneus com a pista. A diferença sente-se em particular durante a condução desportiva e em pista de corridas, sendo que de 2027 em diante o novo quadro M Motorsport será equipamento de série na super desportiva BMW M 1000 RR que muitas alegrias tem dado à marca.

MAIS INFORMAÇÕES

O quadro é um componente essencial para o desempenho das equipas de fábrica da BMW Motorrad, das equipas de corrida, dos clientes em todo o mundo e da M 1000 RR de série, incluindo em futuras edições especiais. Os conhecimentos adquiridos em competição são diretamente aplicados na conceção do componente de série: as forças de travagem, direção e tração são transmitidas com precisão, enquanto o quadro proporciona um apoio específico ao contacto dos pneus nas inclinações.

Para os clientes, esta transferência de tecnologia do desporto motorizado traduz-se em maior precisão nas entradas nas curvas, respostas mais intuitivas da moto e maior confiança em situações de condução exigentes. Ao mesmo tempo, a tecnologia baseada na produção proporciona uma plataforma de alto desempenho para a BMW M 1000 RR em diferentes séries de corridas e condições de circuito.





Como refere Sven Blusch, Diretor da BMW Motorrad Motorsport:

O novo quadro M Motorsport combina uma construção leve e consistente com caraterísticas de rigidez e flexibilidade ajustadas com precisão. Esta é a base para um desempenho preciso do chassis e máxima aderência.

Desde a conceção e os testes digitais até à produção em série, a experiência dos nossos centros de Munique, Landshut e Berlim está perfeitamente integrada. As nossas equipas de fábrica beneficiam disto tanto quanto as equipas de corridas de clientes da BMW Motorrad em todo o mundo.

MENOS PESO, COM A AJUDA DAS NOVAS TECNOLOGIAS

Em comparação com a versão anterior, a terceira geração do quadro M Motorsport é cerca de 1,3 kg mais leve, sendo que o peso reduzido aumenta a agilidade e facilita as mudanças rápidas de direção. A redução da espessura das paredes até 30% permite também um ajuste específico das caraterísticas de rigidez e flexibilidade.

Nas inclinações, o quadro pode flexionar lateralmente até um grau definido, complementando a suspensão na absorção dos impactos da superfície da estrada, os motociclistas beneficiam de um contacto mais consistente dos pneus com a estrada, de um melhor feedback e de caraterísticas de desgaste mais uniformes. Já longitudinalmente, o quadro mantém um elevado nível de rigidez para garantir a transmissão precisa das forças de travagem e de tração, bem como uma resposta previsível da moto, mesmo sob cargas elevadas.

Combinar uma construção leve, caraterísticas de flexibilidade definidas e qualidade dos componentes requer uma cadeia de processos estreitamente integrada. Para o conseguir, a BMW Motorrad reúne o desenvolvimento do quadro, a simulação e os ensaios em Munique, a especialização em fundição de ligas leves em Landshut e a experiência no desporto motorizado na fábrica de motociclos de Berlim.

O quadro é soldado, revestido e maquinado em Berlim e isto transforma os dados de desenvolvimento digital num componente de alto desempenho pronto para produção em série. Já no Centro de Desenvolvimento da BMW Motorrad, em Munique, a geometria, as espessuras das paredes e a distribuição da rigidez são concebidas digitalmente e, posteriormente, validadas em simulações, em bancos de ensaio e em testes de condução.

UM LONGO CAMINHO ATÉ AO QUADRO FINAL

Os dados de produção aprovados constituem

a base para o fabrico dos quatro componentes fundidos, cabeça de direção, secção lateral esquerda e direita e secção traseira, na fábrica do Grupo BMW em Landshut.

A fábrica do Grupo BMW em Landshut é especializada em construção leve e na produção de componentes no âmbito da rede de produção. Aqui as quatro peças fundidas de alumínio complexas e de paredes finas para o quadro M Motorsport são produzidas através do processo de fundição a baixa pressão. Este processo permite um enchimento controlado do molde e uma qualidade consistente dos componentes, mesmo em geometrias exigentes, como esta.

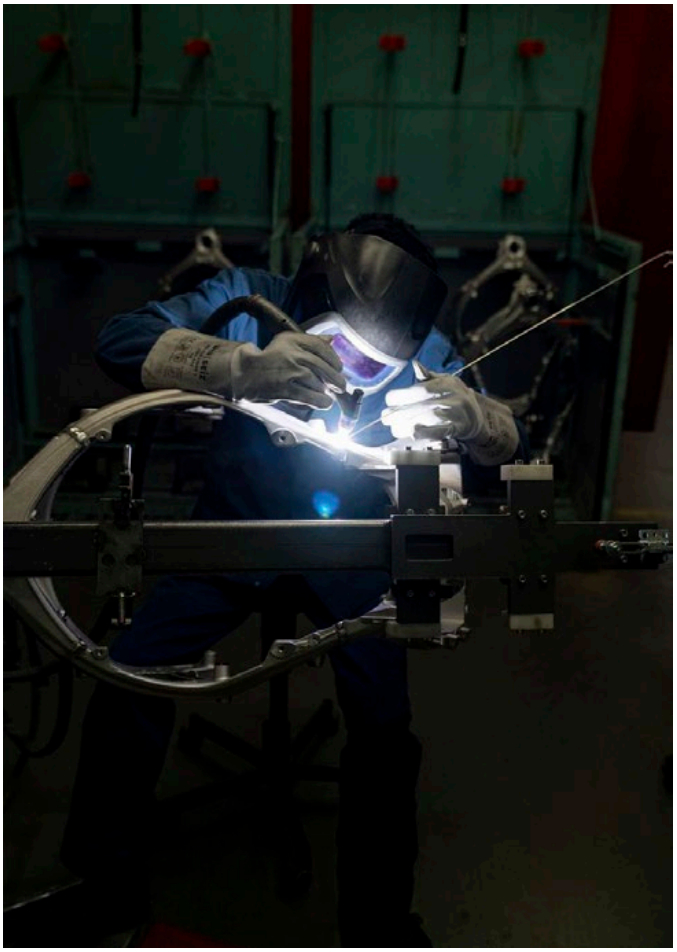
Na fundição por baixa pressão, o alumínio fundido é introduzido no molde de forma controlada e isto reduz a turbulência e as inclusões de ar. Os núcleos temporários de areia de quartzo criam as cavidades especificadas pelo projeto.

Ainda antes do fabrico do molde, uma simulação da injeção dos núcleos mapeia digitalmente o comportamento do fluxo, a densidade de compactação e a cura da mistura de areia e ar. Isto permite que os bicos de injeção e as aberturas de ventilação sejam concebidos com precisão e que a fiabilidade do processo seja assegurada numa fase inicial.

No processo de caixa fria, os núcleos de areia são produzidos, curados e posicionados com precisão no molde de fundição, após a fundição, os núcleos são removidos, seguindo-se a maquinagem e uma inspeção de qualidade exaustiva. A inspeção por raios X, as medições da espessura das paredes e as medições de coordenadas garantem a qualidade interna e a precisão dimensional dos componentes, antes de estes serem entregues na fábrica do Grupo BMW em Berlim para continuação da produção.

Finalmente, a fábrica do Grupo BMW em Berlim é a unidade principal da rede de produção internacional da BMW Motorrad. Aí, os quatro componentes fundidos são posicionados com precisão e unidos para formar o quadro através de soldadura TIG. O revestimento catódico por imersão realizado posteriormente proporciona uma proteção uniforme contra a corrosão, incluindo nas cavidades fechadas.

Durante a fresagem final, as superfícies funcionais e os pontos de fixação são maquinados até às suas dimensões finais. Uma medição por coordenadas adicional confirma a precisão dimensional do quadro completo antes de este ser aprovado para montagem na BMW M 1000 RR, ou seja, um longo e complexo processo do qual qualquer cliente pode beneficiar, desde que adquira uma BMW M 1000 RR. //







Pronta PARA AS CURVAS

Já se sabia que após o lançamento da F450 GS era uma questão de tempo até surgir a versão naked, ou seja, a F450 R, sendo que a espera chegou ao fim.



Desde o seu lançamento no mercado que a F450 GS tinha, nomeadamente, uma nova base mecânica, um bicilíndrico paralelo de 420 cc para utilização noutras motos. A sua Revista Andar de Moto já o tinha referido e agora já é oficial que a F450 GS, nomeadamente o seu motor, vai ser a base para a nova naked bike da marca alemã, no popular segmento médio baixo e atributos não lhe faltam, muito para além da estética bem conseguida.

Basta pensar que se trata de uma moto de perfil naked com uma potência de 48 cv, um peso de apenas 175 kg com uma excelente maneabilidade e enquadrada no limite da Categoria A2. Vai estar pronta para curvas, passeios em grupo ou individuais, sendo que até o seu preço de venda ao público já foi apresentado: a partir de 7.300 Euros, mais despesas de transporte e legalização.

Tal como é habitual na BMW, vai estar disponível um vasto leque de acessórios e até uma versão especial. A variante M Sport, tem Modos de Condução Pro, que complementam os três modos de condução de série Rain, Road e Dynamic com o Dynamic Pro. Neste modo é possível personalizar as caraterísticas de resposta do acelerador, do ABS e do Controlo de Tração Dinâmico.

Os 48 cv, obtidos às 8.750 rpm e um binário máximo de 43 Nm, às 6.750 rpm, combinados com um peso de 175 kg garantem que a F 450 R vai ser uma moto ágil e direta. Às 3000 rpm, já está disponível 80% do binário máximo, garantindo que é possível acelerar com confiança à saída das curvas, aproveitar o travão-motor mesmo em baixos regimes e conseguir acelerações dinâmicas e sem esforço, além disso, o desfasamento de 135° do moente da cambota reduz as vibrações indesejadas e confere ao motor um carácter mais emocional.

MAIS DETALHES

A nova F450 R vem equipada, de série, com jantes de 17 polegadas e pneus Eurogrip Protorq Extreme, que combinam aderência, aquecimento rápido e durabilidade, mesmo em piso molhado. Na roda dianteira, tem um disco simples com 310 mm de diâmetro, equipado com uma pinça fixa radial Brembo de quatro êmbolos permite uma elevada capacidade de desaceleração, atrás o disco simples, também Brembo, de 240 mm, completa o sistema de travagem.

Está também equipada de série com ABS Pro Dynamic, Controlo de Tração Dinâmico, Controlo Dinâmico de Travagem e controlo do binário de arrasto do motor, que contribuem para ajudar na travagem ou aceleração e desaceleração no modo travão-motor.

O estilo minimalista e reduzido ao essencial confere à BMW F 450 R um estilo dinâmico, mesmo quando »









está parada. Os poucos elementos de carenagem deixam o motor e as soluções tecnológicas bem à vista, o volumoso depósito de aço, com capacidade para 14 litros, com coberturas do radiador que se prolongam para a parte inferior, e a traseira estreita e elevada criam uma geometria de moto naked claramente orientada para a roda dianteira.

A reinterpretação do princípio "traseira levantada, frente baixa" da BMW S 1000 R confere à BMW F 450 R um estilo familiar de moto naked, enquanto garante uma presença distinta. A linha descendente da traseira até à dianteira conduz o olhar até à frente sem carenagens e a luz diurna em forma de J cria um estilo facilmente reconhecível.

De acordo com os dados da BMW, a velocidade máxima pode chegar aos 169 km/h, sendo que o consumo médio registado é de apenas 3,8 litros por cada 100 km. Considerando que o depósito tem capacidade para 14 litros, é possível pensar numa autonomia superior a 300 km, antes de ser necessário preocupar-se em abastecer.

Além disso, com uma altura so assento de apenas 790 mm acaba por revelar-se como uma moto bastante universal, inclusive para as pessoas de menor estatura. Relativamente ao peso declarado de 175 kg, importa esclarecer que é calculado de acordo com o Regulamento (UE) n.º 168/2013 com todos os fluidos de funcionamento, com equipamento de série e abastecimento mínimo de 90% do volume de depósito de combustível utilizável, ou seja, corresponde ao peso em ordem de marcha.

Destaque ainda para o opcional sistema ERC (Easy Ride Clutch), que já conhecemos da versão F 450 GS, que automatiza por completo o acionamento da embraiagem, permitindo uma utilização mais descontraída. Este é apenas um exemplo dos vários equipamentos tecnológicos que podemos encontrar, mas há outros, caso do novo ecrã TFT de 6,5 polegadas que, além de todas as informações essenciais, permite ainda conetividade.

O novo modelo da marca alemã vai estar disponível em três variantes, além da Basic, sendo que as primeiras entregas apenas devem ocorrer em julho de 2027 e é possível que a apresentação oficial possa ser na EICMA, em Milão. //

MYTOS®
MOTORCYCLES

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 **72v20**AH



NEO+
Lítio **72v32**AH



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



Uma nova FILOSOFIA

Carregada de tradição, esta nova criação do Grupo Piaggio assume uma nova atitude para enfrentar novos desafios.

A Moto Guzzi The Trip chega como a primeira moto de uma nova geração, uma roadster de 500 cc pensada para ser fácil de conduzir e proporcionar verdadeiros momentos de emoção. Com um desenho que renova a linguagem estética da marca, assente em linhas limpas, proporções equilibradas e superfícies descomplicadas.

O depósito de combustível metálico com 15 litros de capacidade, o farol Full LED que reinterpreta a águia icónica da Moto Guzzi e o mostrador circular TFT de 3,6 polegadas com conectividade para smartphone sublinham a ambição de oferecer tecnologia de patamares elevados numa máquina acessível mas cheia de estilo.

Os comandos retroiluminados no guiador e o logótipo The Trip bordado no assento completam o cuidado com os detalhes.

Com 180 kg de peso pronta a andar e uma altura de assento a partir de 790 mm, a The Trip garante o equilíbrio entre acessibilidade e dinamismo. É uma moto que inspira confiança a quem se inicia e devolve a emoção a quem regressa ao mundo das duas rodas.

No coração da máquina está o moderno motor bicilíndrico paralelo derivado do que equipa

as Aprilias RS 457 e Tuono 457, mas com um acabamento em preto que realça a silhueta elegante da moto.

Este motor apresenta um elevado potencial de diversão graças aos seus quase 48 cv de potência, compatível com carta A2, que promete uma resposta suave ao acelerador e um binário generoso desde baixos regimes, características que, segundo a marca, tornam a condução agradável no trânsito urbano e estimulante fora da cidade.

O pacote eletrónico inclui acelerador Ride-by-Wire e três modos de condução (Road, Sport e Rain), além de pictogramas de navegação integrados e Quick Shifter como opcionais pensados para facilitar e tornar mais envolvente cada viagem.

Mais do que números, a narrativa da Moto Guzzi para a The Trip aposta na ideia de que a alegria de andar de moto reside nas escolhas do percurso e na qualidade do tempo passado em cima da moto.

O conjunto de estética renovada, o moderno motor, a electrónica de apoio e a ergonomia pensada para o dia a dia, posiciona a The Trip como uma proposta capaz de atrair novos públicos sem renegar a identidade da marca, oferecendo uma porta de entrada para o universo Moto Guzzi, uma marca histórica italiana que agora é protagonista de uma nova dinâmica.

A gama cromática deste modelo estreia três propostas: Black Metropolis, para uma elegância urbana contemporânea; Green Grove, que liga tradição e natureza; e Red Beat, que acentua o lado mais desportivo da marca. Haverá ainda uma edição especial de lançamento, The Opening, destinada a quem quiser fazer parte da história desde o primeiro dia.

A Moto Guzzi anuncia que a The Trip será apresentada ao público na EICMA 2026, em Milão, e que estará disponível nos concessionários oficiais no início de 2027. //







Espírito BOL D'OR

Agora a chegar aos concessionários Honda em toda a Europa, a nova CB1000F oferece um desempenho totalmente contemporâneo graças ao seu motor derivado da Fireblade, ao quadro moderno, aos componentes da suspensão e às mais recentes tecnologias, fatores que representaram desafios importantes para a equipa de desenvolvimento.

Inspirada nas motos do final dos anos 70 e dos anos 80, a nova CB1000F recupera a linguagem estética de algumas das Honda mais icónicas, da estrada e da competição, em particular o das CB750F e CB900F, as Bol d'Or. Uma única linha contínua une o depósito à secção traseira, num desenho que parece esculpido de uma só peça, tal como acontecia nas máquinas que a inspiraram.

Essa herança tem um nome de batismo e uma história de pista. As Bol d'Or receberam o nome da prova de resistência de 24 horas da FIM e ofereciam aos motociclistas motos construídas em torno de motores potentes e com especificações de competição, modelos que levavam para a produção em série tecnologia da RCB1000 de resistência.

A memória desportiva desta família passa também pelos Estados Unidos: em 1981, Freddie Spencer e a Honda entraram no Campeonato AMA Superbike com a CB750, e a CB1000F recupera a essência dessa moto de competição.

Quem coordenou o desenvolvimento foi Takayuki Haramoto, Large Project Leader da Honda, que já tinha conduzido os projetos da CB750 Hornet e da XL750 Transalp. Em 1981 era ainda uma criança, mas a paixão pelas motos vinha de trás: cresceu a conduzir a Monkey do pai e com a leitura da manga Baribari Densetsu, cujo protagonista inicia a sua aventura numa CB750F. De formação em engenharia de conceção e não em design, Haramoto cruzou esse percurso com um ponto de partida claro para o projeto.

A CB1000F não nasceu com a ambição de replicar a CB750F ou a CB900F. A equipa quis fazer a naked standard de referência do Japão, versátil e polivalente, adequada a qualquer ocasião, e foi à série F buscar os elementos de design.

Antes de olhar para o passado, refletiu sobre o que deveria ser uma CB no futuro e sobre a forma ideal de uma roadster standard. O objetivo era dar ao novo modelo a presença de uma grande cilindrada sem perder a facilidade de condução que sempre caracterizou a linhagem CB. O resultado assenta num contraste deliberado, entre uma dianteira poderosa e compacta e uma traseira versátil e leve, com a simplicidade de formas e a limpeza de superfícies que definem a série F.

Por baixo desse desenho está uma moto do seu tempo. Segundo a Honda, o desempenho é totalmente contemporâneo, graças a um motor





derivado da Fireblade, a um quadro moderno, a componentes de suspensão atuais e às tecnologias mais recentes.

A Honda CB1000F é movida por um motor de quatro cilindros em linha com 999 cc, derivado do da Fireblade. Desenvolve 124 cv às 9000 rpm e um binário máximo de 103 Nm às 8000 rpm. Com um peso de 214 kg em ordem de marcha, apresenta uma altura do assento de 795 mm e o depósito de combustível tem capacidade para 16 litros.

Os modelos CB de 1979 e dos anos 80 tinham quadro de dupla viga inferior, admissão horizontal e eletrónica muito limitada, enquanto a plataforma atual usa um quadro de tipo diamante, admissão com entrada de ar de fluxo descendente e um vasto conjunto de sistemas eletrónicos, diferenças que tornaram particularmente exigente a modelação do icónico depósito, e até os detalhes mais reconhecíveis tiveram de ser reconstruídos de dentro para fora.

O percurso do responsável pelo projeto parece, assim, ter fechado um círculo, e a Honda CB1000F acaba por representar mais do que o regresso de um nome histórico: é uma leitura atual de uma estética que nunca perdeu a atualidade. //



CAISMOTOR

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

KTM



125 DUKE
125 ENDURO R
125 SMC R
390 ADVENTURE X
390 ENDURO R
390 SMC R
390 ADVENTURE R

OFERTA

DOCUMENTOS POR MODELO

Válido até 31 Dezembro 2026 e limitado ao stock existente.



Dominar A CIDADE

A SR16 Air chega ao mercado com roda dianteira de 16 polegadas, ABS de duplo canal, controlo de tração, plataforma plana, top case de 34 litros de série e um preço de arromba.

A Voge continua a crescer e agora amplia a sua gama de scooters de roda alta com o lançamento da nova SR16 Air, um modelo de 125 cc orientado para a mobilidade urbana, que combina uma ciclística pensada para o uso quotidiano com um completo equipamento de série. A sua configuração, com roda dianteira de 16 polegadas e plataforma plana, oferece uma condução ágil e cómoda nas deslocações diárias, com um preço verdadeiramente tentador de apenas 2.192 €, mais despesas.

A SR16 Air incorpora um equipamento de segurança que inclui ABS de duplo canal e controlo de tração TCS. O sistema de travagem, com discos em ambos os eixos, complementa estas ajudas eletrónicas e contribui para o controlo da scooter nas diferentes situações de condução.

A tecnologia também está presente no restante equipamento, com iluminação Full LED, ecrã LCD digital e tomadas USB de tipo A e C. Uma combinação que reúne funcionalidade e comodidade, perfeitas para o uso diário.

No que respeita a capacidade de carga, a SR16 Air dispõe de um compartimento sob o assento com espaço para um capacete integral, o que se vem somar ao porta-bagagens traseiro de liga leve com uma top case de 34 litros, de série. As proteções de mãos, desmontáveis, completam o seu equipamento prático, conferindo proteção adicional face ao vento e à chuva.

MOTOR E CICLÍSTICA

A nova scooter de roda alta está equipada com um motor monocilíndrico de 124,8 cc, quatro tempos e duas válvulas, com refrigeração por ar forçado e injeção eletrónica (EFI). O motor desenvolve uma potência máxima de 10,9 CV às 7.500 rpm e um binário máximo de 10,3 Nm às 6.000 rpm, cumprindo com as normas de emissões Euro 5+.

A parte ciclística combina uma forquilha dianteira convencional de 33 mm com um duplo amortecedor traseiro progressivo, uma configuração orientada para oferecer estabilidade e conforto nos trajetos urbanos.

A sua configuração de roda alta integra uma roda dianteira de 16 polegadas, com pneu 100/80-16, e uma traseira de 14 polegadas, com pneu 120/80-14. Ambas equipadas com jantes de liga leve e pneus tubeless.

MAIS INFORMAÇÕES, COR E PREÇO

A SR16 Air vem com um desenho elegante e funcional, com uma configuração pensada para facilitar a utilização quotidiana. A sua altura de assento de 790 mm e a distância entre eixos de 1358 mm contribuem para oferecer uma posição de condução acessível e um comportamento equilibrado.

A iluminação Full LED, além de reforçar a sua imagem, proporciona uma boa visibilidade. O farol dianteiro alcança uma intensidade de até 40.000 cd, contribuindo para melhorar a iluminação durante a condução noturna.

Com a sua combinação de roda alta, equipamento de segurança, capacidade de carga e preço competitivo, a SR16 Air incorpora-se na gama Voge como uma proposta dirigida a quem procura uma scooter de 125 cc prática e bem equipada para as suas deslocações diárias.

A nova Voge SR16 Air vai estar disponível nos concessionários da marca apenas na cor Cinza Mate, com um preço de 2.192 €, mais despesas, e que já contempla 5 anos de garantia. //





Condução INTELIGENTE

Tem sido uma área em rápida evolução com sistemas de embraiagem automáticos e semiautomáticos e a Kawasaki também vai apresentar o seu na KLE 500, com o nome Smartride.





Um pouco na lógica do que tem vindo a acontecer aos automóveis, também nas duas rodas estão a chegar várias propostas que dispensam a convencional embraiagem da forma a que estamos habituados. Além dos sistemas completamente automáticos, como o DCT da Honda, estão a surgir sistemas que têm até a manete de embraiagem, mas a sua utilização pode ser dispensada e o da KLE 500 será um desse género.

Equipada com um para-brisas alto e um depósito de combustível compacto, que evocam o aspeto de uma moto de rali, a KLE, inspirada nas motos de motocross, apresenta coberturas laterais e uma secção traseira com linhas fluidas, criando uma silhueta elegante e dinâmica. Para 2027, a KLE500 mantém-se nas versões Standard e SE, às quais se junta uma nova versão SE Smartride com um inovador sistema de embraiagem que dispensa a utilização da manete de embraiagem e ainda vem com pneus sem câmara (tubeless).

Assim, cerca de um ano após o seu lançamento inicial, a Kawasaki KLE500, que já mostrou o seu valor com um equilíbrio entre o conforto na estrada e o desempenho seguro em terrenos não pavimentados, quer ir agora mais longe. O objetivo é poder chegar a um leque mais vasto de motociclistas e o novo sistema de embraiagem Smartride é parte dessa estratégia, sendo uma embraiagem centrífuga, um pouco na lógica da "Embraiagem Fácil" (ERC) que a BMW já usa no seu motor bicilíndrico de 420 cc.

EM QUE CONSISTE A NOVA TECNOLOGIA?

A tecnologia Smartride da Kawasaki integra uma embraiagem centrífuga mecânica compacta num conjunto de embraiagem convencional. Isto reduz significativamente a necessidade de utilizar a embraiagem na condução urbana com paragens frequentes e elimina a necessidade de um controlo delicado do "ponto de embraiagem", nomeadamente ao iniciar a marcha do bicilíndrico paralelo de 451 cc.

Em termos simples, com o Smartride, já não é



necessário acionar a manete da embraiagem ao arrancar ou ao parar. O sistema é inteiramente mecânico e não requer componentes eletrónicos e, tal como numa mota com transmissão manual convencional, durante a condução, o motociclista continua a poder mudar de velocidade normalmente, utilizando, se desejar, a manete da embraiagem e, como sempre, o pedal de mudanças.

Assim, na versão SE Smartride de 2027, a KLE500 continua a oferecer o potencial para uma verdadeira aventura com novos argumentos. Este sistema será particularmente útil para quem tem pouca experiência e para os que valorizam um nível superior de comodidade e conforto, particularmente prático na condução urbana.

MAIS DETALHES, CORES, PREÇOS E CHEGADA DA KLE 500 DE 2027

Todas as variantes do modelo de 2027, incluindo as versões de série e SE, também estão disponíveis nos concessionários como modelos «Edition» em três versões distintas. Estas incluem uma versão «Rally» com escape Akrapovič em titânio, cobertura do radiador, banco do passageiro rebaixado e tomada USB-C.

Além disso, vai estar disponível uma versão «Adventure Tourer» com proteção do motor e duas malas laterais de 21 L, bem como estruturas de suporte. A terceira, a versão Top Case, inclui uma tomada USB-C e um porta-bagagens traseiro com topcase superior, sendo que todos os itens incluídos na gama «Edition» são acessórios genuínos da Kawasaki, desenvolvidos de fábrica e previamente homologados.

Relativamente a preços de venda ao público e datas previstas de chegada ao mercado ainda não há informações para Portugal. Tendo presente o mercado alemão, a diferença de preço com o sistema Smartride representa um custo adicional de cerca de 500 Euros e, tendo presente o mercado inglês, as primeiras entregas devem ocorrer no início do próximo ano. //

FLY RACING



NOVA COLEÇÃO

MX27

JÁ DISPONÍVEL EN myBihr.com

Criada para as AVENTURAS DIÁRIAS

Depois do sucesso que tem sido a KLE 500 a marca de Akashi decidiu lançar uma versão maior, que mantém muitos dos atributos da 500.

» Galeria de fotos aqui



Na sequência do conceito recentemente introduzido pela KLE500, a Kawasaki abre novos caminhos para 2027 com a nova KLE650. Entre os modelos de estilo rally da classe dos 600-800 cc equipados com uma roda dianteira de 21 polegadas, a nova KLE650 destaca-se por dar prioridade ao conforto em viagens de longa distância, proporcionando simultaneamente uma excelente experiência de condução e ter um aspeto aventureiro, convidando à evasão.

A KLE650 é o primeiro modelo de turismo de aventura da Kawasaki inspirado nos ralis a incorporar um motor de média cilindrada de última geração, baseado no bicilíndrico paralelo de 649 cm³, que conhecemos, por exemplo, da Versys 650 ou da Z650RS. Em conjunto com as válvulas de aceleração eletrónicas, o sistema de admissão e escape proporcionam um binário elevado nos baixos e médios regimes, um desempenho potente a altas rotações e uma resposta suave e linear, conferindo à KLE650 um carácter equilibrado para viagens e comportamento responsivo e envolvente nas curvas.

MAIS DETALHES

A tecnologia de apoio ao motociclista de série inclui o Controlo de Tração Kawasaki (KTRC) e o Controlo de Velocidade Eletrónico (Cruise Control) para melhorar ainda mais o conforto e a conveniência durante as viagens de longa distância, seja sozinho ou com um passageiro. O quadro em treliça compacto, inspirado na KLE500, é combinado com rodas de raios de 21 polegadas à frente e 17 atrás, suspensão de curso longo, carroçaria inspirada no rali e um assento orientado para a estrada, criando um pacote que faz a transição entre as deslocações diárias, a condução desportiva em estrada e as viagens de aventura.

Para se distinguir da sua irmã mais pequena, a KLE650 apresenta painéis de carroçaria maiores do que a KLE500, criando uma presença visual mais forte, mas sendo inconfundivelmente parte da família KLE e vem com duplo travão de disco à frente. Vai também existir uma versão SE que acrescenta Kawasaki Quick Shifter (KQS), um painel de instrumentos TFT, pneus sem câmara, uma tomada USB-C, protetores de mãos, proteção de cárter em alumínio e um para-brisas maior, contribuindo ainda mais para o conforto e a segurança.

Sobre a possibilidade de vir equipada com uma embraiagem automática do tipo Smartride, como vai existir em opção na KLE500 de 2027, a marca ainda nada disse.

CHEGADA AO MERCADO

A marca ainda não divulgou quando chega ao mercado nacional a nova KLE650, mas é bem possível que possa ser vista em Milão, na EICMA, de 3 a 8 de novembro. Além disso, a Kawasaki já confirmou que vão existir três versões especiais que se distinguem entre si pelos acessórios: a versão com topcase, a Rally e a Adventure Tourer. //





Prontas para a estrada
E PARA A PISTA

A Ninja ZX-10R e a sua variante mais radical ZX-10RR representam o máximo de eficácia seja na estrada ou nos circuitos, com uma combinação de motor, eletrónica e chassis altamente avançada.

Disponíveis muito em breve nos concessionários Kawasaki para a nova temporada nas versões Ninja ZX-10R e Ninja ZX-10RR apresentam uma combinação de motor e chassis concebida para procurar tempos por volta rápidos nas pistas ou condução em estrada, oferecendo um elevado potencial de condução em circuitos graças a uma geometria de chassis que tira partido da aerodinâmica melhorada. As asas aerodinâmicas (winglets), continuam a melhorar a sensação da dianteira, proporcionando um maior controlo em curva e a identidade visual da família Ninja Supersport, que em 2024 completou 40 anos, de nova geração, continua a ser marcante.

As winglets na carenagem frontal aumentam significativamente a força descendente a altas velocidades, combinadas com uma geometria de chassis ajustada com precisão, melhorando o controlo a alta velocidade, o desempenho em curva e a precisão geral em circuito. Para 2027 há novos ajustes na suspensão dianteira BFF (Balance Free Front Fork) e no amortecedor traseiro BFRC lite (Balance Free Rear Cushion), tecnologias desenvolvidas no WorldSBK, que facilitam a transferência de peso entre a dianteira e a traseira, contribuindo para uma condução ágil.

A travagem está a cargo de pinças monobloco Brembo M50 de elevado desempenho, que atuam sobre os discos de 330 mm de diâmetro, com o auxílio de um cilindro mestre radial especialmente preparado. Além disso, o modelo RR conta ainda com tubos de travão dianteiros com malha de aço para um desempenho superior.

MAIS DESTAQUES E CORES DISPONÍVEIS

No coração da Ninja ZX-10R, o motor equilibra uma potência elevada com a facilidade de condução, oferecendo uma entrega de potência linear até ao seu pico de desempenho, o que garante uma resposta ideal em todas as situações de condução. Além disso, os sistemas eletrónicos de assistência à condução da Ninja ZX-10R facilitam o controlo, incluindo a gestão de curvas, controlo de tração, controlo de arranque (*launch control*), travagem integrada, modos de potência e travão-motor ajustáveis, cruise control eletrónico e sistema quickshifter.

Para enriquecer a experiência de condução, os motociclistas podem ligar-se à moto sem fios utilizando a aplicação para smartphone "Rideology The App Motorcycle". Entre as funções acessíveis estão as informações do veículo, o registo de condução, os ajustes gerais e de assistência, a navegação passo a passo e o comando por voz.

A Ninja ZX-10RR será limitada a apenas 500 unidades em todo o mundo e é um modelo monolugar orientado para as pistas, que amplia o potencial da versão base com modificações adicionais no motor e no chassis. Inclui, por exemplo, bielas de titânio e pistões ligeiros da Pankl, revestimento de titânio nas jarras da suspensão dianteira e ajustes específicos na suspensão traseira.

Seja nas pistas ou nas ruas, a Ninja ZX-10R e a sua variante mais radical ZX-10RR são símbolos da abordagem autêntica e sem compromissos da Kawasaki no segmento Supersport. Para 2027, esta filosofia mantém-se pura e fiel aos seus princípios fundamentais.

A Ninja ZX-10R vai estar disponível nas cores Preto Metálico Mate com Brilho, conjugado com Preto Metálico com Brilho e ainda Verde Lima, com Azul. A ZX-10RR apenas vai estar disponível em Verde Lima, com Azul. //





Irresistível TENTAÇÃO

A Bajaj acaba de anunciar uma naked totalmente nova, moderna, ágil, leve e pensada para quem se estreia nas duas rodas.

Com tecnologia Start-Stop, painel digital com conectividade, 5 anos de garantia e um preço de lançamento irresistível, a marca indiana apresenta agora uma proposta que democratiza o acesso ao motociclismo sem comprometer equipamento ou estilo.

Dar o salto para as duas rodas é sempre um momento marcante. Num cenário em que a mobilidade diária exige eficiência, mas também emoção e identidade, a Bajaj lança oficialmente a Pulsar N125: uma moto desenvolvida a partir de uma folha em branco para ser a parceira ideal de



quem obtém a carta A1 ou de quem, com carta B, quer finalmente experimentar o mundo das motos. Com uma estética naked vincada, ciclística intuitiva e um motor de última geração, a N125 promete tornar a aprendizagem simples, divertida e acessível.
Sensações reais, aprendizagem imediata

Longe de ser uma evolução da NS125, a nova Pulsar N125 estreia uma plataforma totalmente inédita, inspirada na linguagem desportiva da gama "N" e complementada por iluminação Full LED. As dimensões mais compactas e o peso reduzido tornam-na significativamente mais manobrável, ideal para serpentear o trânsito urbano ou executar manobras a baixa velocidade com confiança.

O equipamento de série responde às expectativas do público jovem: painel digital LCD com conectividade, quadro otimizado e posição de condução elevada, transmite segurança desde o primeiro quilómetro.

MOTOR EFICIENTE, TECNOLOGIA START-STOP E TRAVAGEM SEGURA

No centro da Pulsar N125 está um monocilíndrico de 125 cc que debita uma potência de 12 cv, alimentado por injeção eletrónica e pensado para consumos muito baixos. A grande novidade é a estreia da tecnologia Start-Stop no segmento, que desliga o motor nas paragens para poupar combustível e reduzir emissões, retomando a marcha de forma instantânea ao acionar a embraiagem. O sistema de arranque ultra silencioso reforça a sensação de suavidade e modernidade.

Para garantir segurança aos motociclistas "rookies", a N125 inclui travagem combinada CBS e disco dianteiro de 240 mm, assegurando desacelerações estáveis em qualquer imprevisto. A marca oferece ainda 5 anos de garantia oficial, reforçando a confiança no produto e na sua rede de concessionários em expansão.

Disponível em vermelho, violeta ou lima, a nova Bajaj Pulsar N125 chega ao mercado com um preço promocional de 1.999 € (IVA incluído), posicionando-se como uma das propostas mais completas e acessíveis para quem quer entrar no mundo das motos com estilo, tecnologia e segurança.//











Para todos OS GOSTOS

À cerca de um ano, MotoXpert passou a ter no seu portfólio a histórica marca italiana Fantic, fundada em 1968. Com modelos de estrada, elétricos e off-road a aposta num evento de apresentação "Off-Road Fantic" dificilmente poderia ser mais positivo.

Texto: Pedro Pereira **Fotos:** Organização

Aceitando o convite da MotoXpert fomos até à Pista do Rebocho (também conhecida por Pista da Quinta Grande ou CMTTR) para conhecer de perto a renovada gama enduro e motocross do fabricante italiano. Mediante inscrição prévia e num ambiente descontraído e informal foi possível testar várias motos no seu ambiente natural, conversar com os representantes da marca ou simplesmente apreciar as motos e até usufruir da gastronomia ribatejana.

A Pista do Rebocho, conhecida sobretudo pelas suas provas de MX, revelou ser uma escolha acertada para o evento e, pelo menos numa fase inicial, a pista estava muito bem cuidada, incluindo uma rega abundante e marcações perfeitamente visíveis. Claro que se tratou de um evento de divulgação e não de competição, como a organização fez questão de repetir, mas o traçado limpo e divertido da pista convidava a acelerar, mesmo sendo bastante arenoso e até escorregadio, perfeito para as capacidades dinâmicas dos modelos Fantic e dos aspirantes a piloto.

A organização teve o cuidado de agrupar os participantes em diferentes níveis (avançado, intermédio e iniciante) para que todos se pudessem divertir sem correr demasiados riscos. Até a conhecida mesa da pista do Rebocho, que pode intimidar alguns, tinha uma alternativa!

AS MOTOS ESCOLHIDAS PARA TEST RIDE

Estamos numa altura do ano em que a época do enduro e motocross tem uma forte atividade, veja-se o caso do recente centésimo aniversário dos Six Days Enduro na Costa Alentejana ou o BP Ultimate Baja 500 Portalegre e só mesmo o tempo quente e seco é que não ajuda muito.

Aliás, este foi um evento de divulgação da gama Enduro e Motocross da Fantic, mas o importador aproveitou a oportunidade para expor alguma da sua gama de estrada e rally. Assim, tinha em exposição motos como a Fantic XE 50 com o "eterno" motor Minarelli AM6, a XEF 125, a Rally 450 pronta para correr, a Stealth 500 ou a nova Caballero Scrambler 700, equipada com o motor Yamaha CP2.

Vejamos agora, sumariamente, as 6 motos escolhidas pelo importador para esta apresentação e disponíveis para teste, sendo três modelos a quatro tempos (todas matriculadas) e três a ciclo de dois tempos das quais apenas a 300 tinha matrícula.

MOTORIZAÇÕES A 4 TEMPOS (TODAS MATRICULADAS)

XEF 4T 250: motor de 250 cc, 4 tempos, cumprimento da norma Euro 5+, uma pura moto de enduro, com nítidas semelhanças com a WR/YZ 250 da Yamaha, um peso em ordem de marcha





de 109 kg, uma altura do assento de 955 mm e um depósito com capacidade para 7,4 litros;

XEF 4T 310: motor de 304 cc, 4 tempos, cumprimento da norma Euro 5+, com nítidas semelhanças com a WR/YZ 250 da Yamaha, mas com um kit de mais 54 cc que lhe garante uma resposta mais cheia em todos os regimes. Peso em ordem de marcha de 109 kg, uma altura do assento de 955 mm e um depósito com capacidade para 7,4 litros;

XEF 4T 450: motor de 450 cc, 4 tempos, cumprimento da norma Euro 5+, uma pura moto de enduro, com nítidas semelhanças com a WR 450 da Yamaha, um peso em ordem de marcha de 113 kg, uma altura do assento de 960 mm e um depósito com capacidade para 7,5 litros.

MOTORIZAÇÕES A 2 TEMPOS:

XX 125: motor de 124 cc, a 2 tempos, com claras semelhanças à Yamaha YZ 125. Uma pura moto de motocross (roda traseira de 19 polegadas), não matriculada, com um peso em ordem de marcha de apenas 90 kg, altura do assento 975 mm e um depósito de combustível de 9 litros;

XX 250: motor de 249 cc, a 2 tempos, com claras semelhanças à Yamaha YZ 250. Uma pura moto de motocross (roda traseira de 19 polegadas), não matriculada, com um peso em ordem de marcha de apenas 98 kg, altura do assento 970 mm e um depósito de combustível de 9 litros;

XE 300: motor de 293 cc, a 2 tempos, com claras semelhanças à Yamaha YZ/WR 250, mas com um kit que lhe aumenta a cilindrada. Uma pura moto de enduro, matriculada, com um peso em ordem de marcha de 107 kg, altura do assento 970 mm e um depósito de combustível de 9 litros.

QUAL A MAIS IMPACTANTE DESTAS 6 MOTOS?

Esta é uma questão complexa e vai depender muito dos interesses e do perfil de utilização, sendo que no caso concreto da XX 125 e da XX 250 ao serem puras motos de motocross, não matriculadas, o seu leque de utilizadores se





"ESTE FOI UM EVENTO DE DIVULGAÇÃO DA ***GAMA ENDURO E MOTOCROSS*** *DA FANTIC"*



restringe, tendo ainda que enfrentar as poderosas motorizações a 4 tempos, XXF 250 e XXF 450, que não estavam disponíveis para test ride.

Quanto às motos matriculadas, que são a opção mais interessante para os praticantes de enduro, ao terem o essencial para poder circular na via pública, constituíam um grupo bastante heterogéneo, cujas características vou simplificar:

A XEF 4T 250 é perfeita para quem gosta e sabe andar rápido, mas consegue não deixar cair muito a rotação para ter sempre motor disponível. Excelente opção para os mais jovens, fãs dos motores a 4 tempos e até para competir.

A XEF 4 T 450 é simplesmente brutal, talvez até em demasia, exigindo muito do físico do piloto e permitindo uma condução muito eficaz, perfeita para pisos mais rápidos e bajas. Está para lá das capacidades de muitos de nós, começando por mim.

Já a XEF 310 fica a meio caminho entre as duas, sendo o seu motor mais próximo da 250 e era a que trazia para casa nas motos de ciclo a 4 tempos, ao não ser demasiado potente e ter já bastante binário. Pouco mais de 50 cc face à 250 cc fazem uma grande diferença.

Por último, a XE 300 seria a minha escolha global, até porque sou fã de motorizações a 2 tempos. Identifico-me com o caráter cheio do seu motor, a agilidade em todas as situações e



equilíbrio em toda a ciclística, sendo que sofreu recentemente algumas melhorias. Não me importava de ter um reboque e de a trazer para casa. Já agora, um depósito de combustível com maior capacidade seria bem recebido.



NOTAS FINAIS

Longe vão os tempos das motorizações 2 e a 4 tempos muito selvagens e temperamentais. Agora temos a eletrónica (estas Fantic têm dois modos de condução, controlo de tração...), bons sistemas de travagem, sistemas de injeção eletrónica e mistura automática na XE 300... é todo um mundo novo!

Ainda por cima, as Fantic de enduro trazem uma excelente dotação de equipamento, caso dos escapes Arrow, proteção de cárter e de punhos ou embraiagem hidráulica, além de suspensões Kayaba de elevado desempenho e acabamentos de muito bom nível, sendo o bónus final o facto de serem motos matriculadas.

Logo no início da apresentação dos modelos o staff da MotoXpert afirmou estar otimista com os novos modelos e sinto-me tentado a concordar com eles e com a máxima da marca: Make it Fun! Ou seja: Diverte-te! //







*"A **PISTA DO REBOCHO**, CONHECIDA SOBRETUDO PELAS SUAS PROVAS DE MX, REVELOU SER UMA ESCOLHA ACERTADA PARA O EVENTO"*





Susana Esteves
Jornalista e motociclista

O som da liberdade tem limites?

Há estradas na Europa onde podemos circular de moto, desde que a nossa moto não faça demasiado barulho. E não, não estou a falar de escapes ilegais, de alterações feitas na garagem ou daquele vizinho que acha que toda a gente deve acordar quando ele liga o motor.

Estou a falar de motos perfeitamente legais, homologadas, que cumprem as normas e que, ainda assim, estão proibidas de circular em determinadas estradas.

Parece absurdo? Pois, mas já acontece.

No Tirol, na Áustria, há seis troços de estrada onde, entre 15 de abril e 31 de outubro, não podem circular motos com um nível de ruído estacionário homologado superior a 95 decibéis. E não interessa se a moto está impecável, se nunca foi alterada ou se o condutor é daqueles que até pede desculpa quando acelera um bocadinho mais.

Se ultrapassa os 95 dB(A) indicados na homologação, não passa.

A multa ronda os 220 euros e a polícia pode mandar o motociclista voltar para trás. Imaginem a alegria de descobrir isto a meio de uma viagem pelos Alpes.

A decisão não surgiu do nada. Num estudo encomendado pelas autoridades locais, 44% dos residentes declararam sentir-se fortemente incomodados pelo ruído das motos. Em determinados dias, numa das estradas analisadas, circulavam cerca de 3300 motociclos, quase 70% do trânsito.

É muita moto, e, aparentemente, demasiado barulho.

Podemos discutir se a medida é justa. Aliás, devemos. Porque há aqui uma questão interessante: se uma moto foi homologada e autorizada a circular na Europa, faz sentido que seja depois impedida de utilizar uma estrada pública por causa de uma característica com que saiu de fábrica?

E há outra: será justo tratar da mesma forma o motociclista que atravessa uma localidade tranquilamente e aquele que decide fazer uma demonstração gratuita da capacidade vocal do motor?

São perguntas legítimas. Mas há um pormenor que talvez mereça ainda mais atenção: aparentemente, o ruído está a deixar de ser apenas motivo de queixa para passar a ser um critério de gestão da circulação.

Isto não se passa só na Áustria.

Em França, estão a ser testados radares acústicos capazes de identificar veículos excessivamente ruidosos. A ideia é medir o som produzido durante a circulação, identificar o veículo e, quando estiverem reunidas as condições técnicas e legais, permitir a aplicação de multas.

Na Suíça, um projeto-piloto em Genebra revelou algo ainda mais curioso.

Cerca de 70% dos episódios de ruído excessivo detetados foram atribuídos a veículos motorizados de duas rodas. À primeira vista, não é propriamente uma



estatística simpática para nós, mas depois perceberam que cerca de 90% dos motociclistas e condutores de scooters não acionaram os radares acústicos, graças a uma condução adequada. É a velha história do: por alguns, pagam todos.

Tudo isto está a acontecer enquanto a Europa discute o futuro da mobilidade, as emissões, a qualidade do ar e a redução do tráfego automóvel nas cidades.

Ou seja, durante anos, habituámo-nos a olhar para o impacto ambiental dos veículos sobretudo através do escape. Agora, há outra emissão que começa a ganhar protagonismo: o som.

E Portugal?

Ainda não temos estradas com restrições equivalentes às do Tirol, mas isso não significa que o tema esteja fora da agenda.

Em fevereiro de 2026, Portugal aprovou a Estratégia Nacional para o Ruído Ambiente 2025–2030, com o objetivo de reduzir a exposição das populações ao ruído excessivo.

E há uma razão para isso.

Segundo o enquadramento da própria estratégia, o ruído ambiental é, na União Europeia, a segunda causa ambiental com maior impacto negativo na saúde e no bem-estar, logo a seguir à poluição atmosférica.

Lisboa, por exemplo, já tem zonas de emissões reduzidas, embora destinadas a controlar a poluição atmosférica e não o ruído, e das quais os motociclos estão excluídos. A cidade tem também instrumentos de avaliação e planeamento do ruído rodoviário.

Nada disto significa que amanhã vamos ter uma placa na Serra de Sintra, na Arrábida ou numa estrada do Gerês a dizer que determinadas motos não podem passar, mas também seria ingénuo pensar que aquilo que já está a acontecer noutros países europeus nunca poderá chegar cá.

Até porque temos um talento especial para importar tendências europeias. Nem sempre as melhores, diga-se.

Eu gosto de ouvir uma moto. Gosto do som de um motor, de uma aceleração bem feita e de tudo aquilo que faz parte da experiência de andar em duas rodas. Não acho que as motos devam transformar-se em eletrodomésticos silenciosos para serem socialmente aceitáveis.

Mas também não acho que o prazer de ouvir o nosso motor obrigue uma aldeia inteira a ouvi-lo connosco. Há uma diferença entre gostar do som de uma moto e achar que toda a gente tem de gostar, e talvez estejamos a ignorar essa diferença há demasiado tempo.

Porque, no fundo, o problema não é apenas o ruído, é aquilo que acontece quando o comportamento de alguns começa a justificar restrições para todos.

Boas curvas //

Rumo ALTERNATIVO



HARLEY-DAVIDSON SPRINT 440

A nova Harley-Davidson Sprint 440 é o capítulo mais recente de uma história que começou há mais de seis décadas, quando a Harley procurava uma resposta para acompanhar o crescimento da concorrência europeia nas motos de pequena cilindrada.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Marca

Consegue imaginar uma Harley-Davidson com 27 cv e apenas 189 kg de peso? Não, não é gralha nem provocação: é a Sprint 440, a moto com que Milwaukee tenta chegar a quem nunca entrou num concessionário da marca.

Artie Starrs, o novo presidente e CEO da marca, chama-lhe «um convite para andar». «A Sprint 440 é uma moto ideal para vários tipos de motociclista: para quem está a começar e quer ganhar competências e confiança, mas também para quem regressa ao mundo das motos ou apenas quem procura uma moto simples e divertida para o dia-a-dia», diz.

A Sprint chega num momento delicado mas com grandes ambições. Com as vendas a recuar de ano para ano e uma gama assente no luxo e nas grandes cilindradas, a Harley-Davidson pôs em marcha o «Back to the Bricks», o plano de Starrs para relançar a marca.

A Sprint 440 é o primeiro passo desse plano: desenvolvida em parceria estratégica com a indiana Hero MotoCorp, estreia-se ao público no salão EICMA, em Milão, entre 5 e 8 de novembro de 2026, e chega à rede mundial muito em breve. Antes disso, a marca convidou os media europeus para a sua apresentação dinâmica em Barcelona, onde pude descobrir, ao guiador, se o espírito de Milwaukee cabe em apenas 440 cc.

A pergunta não é nova: como pôr uma Harley ao alcance de quem está a começar a andar de moto? Milwaukee já uma vez respondeu a essa questão, e em italiano. Em 1960, comprou metade da Aermacchi, uma fabricante de Varese conhecida pelos seus motores monocilíndricos horizontais, leves, ágeis e surpreendentemente rápidos.

Dessa aliança nasceram as Harley-Davidson Sprint 250 e 350: tinham o emblema americano no depósito, mas eram italianas na engenharia, no comportamento e na filosofia. Nos anos 70, a Aermacchi era o braço europeu da marca, e as Harley-Davidson de Varese, com Walter Villa ao guiador, ganharam três títulos mundiais de velocidade consecutivos na categoria de 250 cc, em 1974, 1975 e 1976.

Foi uma relação improvável, mas decisiva. A Harley »







*"A **SILHUETA** É BAIXA E MUSCULADA, COM O ASSENTO PROFUNDAMENTE CAVADO, E A ALTURA COM CARGA É DE 671 MM."*

ganhou presença na Europa e nas pequenas cilindradas e a Aermacchi ganhou estabilidade industrial e projeção internacional. A relação terminou em 1978 mas deixou marcas profundas na identidade técnica da casa de Milwaukee. A nova Sprint 440 não replica essa história mas herda-lhe a ambição.

MEDIDA CERTA

A ergonomia é aquilo em que a Sprint 440 mais se aproxima das irmãs de maior cilindrada. A silhueta é baixa e musculada, com o assento profundamente cavado, e a altura com carga é de 671 mm. Isso desce o centro de gravidade e permite mais facilmente pousar os dois pés no chão ao parar. O perfil estreito e o assento afunilado à frente também contribuem para que os condutores de estatura mais baixa se sintam confiantes nas manobras.

Quem não se ajustar à configuração de origem tem os assentos opcionais Reach, que aproximam o corpo do guiador em cerca de 2,5 cm, e Tallboy, que proporcionam mais espaço para as pernas.

POSTURA DE CRUISER

O desenho reforça o carácter: depósito esculpido em forma de lágrima, guiador elevado e recuado, pousa-pés em posição central, aletas do motor com acabamento escurecido e um novo silenciador com uma proeminente proteção térmica metálica.

Bjorn Shuster, responsável pelo design da marca, explica a receita. «A inclinação da forquilha, a altura da suspensão e as medidas das jantes e dos pneus combinam-se para criar uma postura de cruiser que é inquestionavelmente Harley-Davidson. O farol suspenso, a forma do depósito, o guarda-lamas traseiro encurtado e o assento fastback são elementos de design familiares.»

E acrescenta: «O nível de detalhe é o que se espera de qualquer Harley-Davidson. Os realces maquinados no motor e nas jantes de alumínio fundido, a forma cónica do silenciador, até o logótipo da Harley no centro do farol, tudo isso contrasta com o preço muito acessível deste modelo.»

MOTOR E CAIXA

O coração é um monocilíndrico de 440 cc (79,6 x



440 CC
27 CV
5 890 €

» Mais dados técnicos aqui



*"O **CORAÇÃO** É UM MONOCILÍNDRICO DE 440 CC (79,6 X 88,4 MM), REFRIGERADO A AR E ÓLEO, COM UM COMANDO À CABEÇA E DUAS VÁLVULAS."*

88,4 mm), refrigerado a ar e óleo, com um comando à cabeça e duas válvulas. A simplicidade é deliberada: menos peso, menos complexidade e manutenção mais fácil. A injeção eletrónica garante arranques fiáveis e adapta-se às condições ambientais, enquanto um veio de equilíbrio accionado por engrenagens absorve a vibração primária, garantindo conforto ao longo dos quilómetros.

Também a embraiagem, de função assistida e deslizante, aligeira a manete para um melhor controlo nas manobras e ajuda a gerir a aderência da roda traseira nas reduções mais agressivas.

A ficha técnica declara 27 cv (20 kW) de potência às 6.000 rpm e 38 Nm de binário às 4.000 rpm. No papel são valores modestos, mas o curso longo do pistão é o segredo que conta para quem está a aprender ou quem regularmente circula em ambiente urbano: muita disponibilidade a baixa rotação para arrancar sem esforço e navegar no trânsito. O peso em ordem de marcha é de 189 kg outro argumento que ajuda a ganhar confiança nas manobras. O silenciador único emite um som grave e encorpado que em nada envergonha os pergaminhos da marca.

A transmissão conta com uma caixa de seis velocidades, suave e precisa no accionamento, incluída no bloco do motor, ao contrário das suas irmãs com motores Milwaukee Eight ou Evolution que têm a caixa de velocidades separada e accionada por correias, sendo as quinta e sexta relações da Sprint 440 em overdrive para baixar o regime do motor em estrada aberta.

Tal ajuda o consumo combinado que chega aos 3,1 l/100 km (34 km/l) proporcionando, com 9 litros de capacidade do depósito, uma autonomia teórica a rondar os 300 km, algo que pude efectivamente confirmar depois de 180 quilómetros de utilização mista, dentro e nos arredores de Barcelona, pois ao fim do dia o painel de instrumentos ainda anunciava uma autonomia restante de mais 150 quilómetros.

CICLÍSTICA E TRAVÕES

A frente usa uma forquilha invertida de 43 mm, com 130 mm de curso, muito competente tanto a ler a estrada como a proporcionar conforto. Atrás, amortecedores duplos com reservatório separado e pré-carga regulável em sete níveis, com 76 mm de curso, mostram um comportamento bastante bom, mesmo quando comprimidos pelos meus mais de 90 »

















quilos, oferecendo uma boa estabilidade em curva e muito cuidado com o fundo das costas.

As jantes de liga leve têm um desenho novo, de 10 raios, com medidas de 19 polegadas à frente e 17 atrás, com pneus de medidas 100/90 e 150/60 respetivamente.

Os travões são de disco simples nos dois eixos: 320 mm com pinça de dois êmbolos à frente e 240 mm com pinça de um só êmbolo atrás. A mordida é bastante doseável e a potência está perfeitamente ao nível do conjunto.

ELETRÓNICA E PAINEL

Neste capítulo a Sprint 440 faz questão de ser simples. Do pacote de ajudas eletrónicas, apenas conta com o ABS, que é obrigatoriamente de série. O painel de instrumentos consiste num ecrã TFT a cores, redondo, de 3,5 polegadas, montado acima do guiador para manter o aspecto clássico. Mostra velocímetro digital, conta-rotações, conta-quilómetros, totalizadores parciais e os habituais avisos luminosos.

A iluminação é toda em LED e uma porta USB-C de 5 V, está convenientemente colocada acima do farol. Os comandos dos punhos apresentam um novo design e uma qualidade de

"O PAINEL DE INSTRUMENTOS CONSISTE NUM ECRÃ ***TFT A CORES, REDONDO, DE 3,5 POLEGADAS,*** *MONTADO ACIMA DO GUIADOR PARA MANTER O ASPECTO CLÁSSICO"*

construção muito boa, sendo agradáveis ao toque e facilmente acessíveis.

Não constam da lista nem sistema keyless, nem punhos ou assentos aquecidos. A proteção aerodinâmica fica por conta de um para-brisas transparente opcional, de desmontagem rápida, que desvia o vento do peito e os insetos da viseira.

Tudo isto contribui para um preço impressionante de apenas 5.890 Euros. Mas o que o preço e a modesta ficha técnica, ou a ausência de gadgets eletrónicos não revelam é o prazer de condução que esta nova Harley-Davidson pode proporcionar. Permitindo andamentos em ritmo muito alegre, a boa capacidade de travagem, o estável comportamento em curva e até mesmo a viva aceleração, além da grande facilidade de manobra, fazem esquecer que se está a conduzir uma moto de entrada de gama.

Pelas estradas ao redor de Barcelona, com segmentos de curvas de montanha encadeadas, a Sprint surpreendeu-me pela positiva. Puxando pelo meu arsenal de memórias de apresentações passadas de outros modelos da marca, a Sprint 440 não foi, de forma alguma, a que menos me agradou.

Além disso, a estética fortemente influenciada pelo charme das Harleys de maior cilindrada fazem dela uma moto apetecível, mais ainda quando estacionada ao lado das suas concorrentes diretas de origem asiática. É um rumo alternativo para a Harley-Davidson, e pode perfeitamente ser um novo rumo para muitos motociclistas.

A Street 440 está disponível em três opções cromáticas: Dark Billiard Gray, Vivid Black e Teal Thunder. Todas incorporam um grafismo laranja a rasgar o depósito, com centro axadrezado distorcido e o nome Harley-Davidson em script. Na tampa lateral aparece a nova «Harley Hare», uma lebre que representa a rapidez, a agilidade e a diversão prometidas.

Para quem pretender ajustar a Sprint 440 ao seu gosto pessoal, a Genuine Harley-Davidson Motor Parts & Accessories apresenta já:

- Malas laterais de lona preta, com 7 litros no total e 2,7 kg de carga por mala
- Sissy bar com encosto para o passageiro
- Assentos Tallboy, Reach e Brawler, este último para quem pretender andar sozinho.
- Coleção Willie G Skull, com pousa-pés e espelhos de ponta de guiador.
- Guiador Moto, de configuração mais plana e visual mais agressivo
- Proteção de motor tubular em aço, preta
- Para-brisas transparente de desmontagem rápida //



EQUIPAMENTO

Capacete NEXX X.WST3 Zero Pro Carbon
Blusão Invicta - Urban Hood
Jeans RSW Peter
Luvas RSW MSSL – 011
Botas TCX Climatrek Surround GTX



Sinfonia MECÂNICA

BMW R 1300 RS

A ficha técnica da BMW R 1300 RS declara 145 cavalos de potência, 149 newtons-metro de binário e um arranque dos zero aos 100 em 3,2 segundos, mas não conta a história toda.

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


» Galeria de fotos aqui





*"OS NÚMEROS, QUE NAS MOTOS NÃO PASSAM DE UMA PROVA DOS NOVE, DIZEM QUE O **BOXER** TEM AGORA EXATAMENTE 1300 CENTÍMETROS CÚBICOS"*

Quem se abeirar da nova BMW R 1300 RS com os ouvidos ainda cheios da sonoridade melódica das versões 1250, ou das versões 1200, lembrando aquela toada redonda, quente e quase cantada que o boxer anterior soltava em qualquer regime, há de sentir, ao primeiro girar da chave, uma pequena e inevitável desilusão, porque este motor, diga-se sem rodeios, não soa nem de perto como o seu antecessor.

Em baixa rotação é mais seco, menos límpido, roufenho até, mais próprio de uma máquina programada para falar menos e fazer mais e, contudo, bastam alguns quilómetros e duas ou três séries de curvas encadeadas, elevando entre elas o regime para lá das 6000rpm, para que se perceba que aquilo que o motor perdeu em melodia ganhou em fôlego, em propósito, em ímpeto, mas há músicas que se ouvem com os ouvidos e outras que apesar de apenas se sentirem nas entranhas, eriçam todos os pêlos na base do pescoço.

Os números, que nas motos não passam de uma prova dos nove, dizem que o boxer tem agora exatamente 1300 centímetros cúbicos, fruto de um maior diâmetro dos cilindros e de um curso de pistões mais curto que, segundo dizem, rende 145 cavalos de potência às 7750 rotações e 149 newtons-metro de binário às 6500, valores que fazem dele o mais potente motor boxer de série alguma vez saído de Munique. Até porque também viu a taxa de compressão aumentada para 13,3 para 1, e recebeu válvulas de admissão mais generosas, 44 milímetros contra os 40 de antes, e um limite de rotação fixado nas 9000 rpm.

Todavia os números, como tantas vezes sucede, ficam aquém do que o punho direito sente, e o que a RS agora entrega é uma tração contínua, numa ampla faixa de entrega de potência, como quem puxa sem qualquer esforço e nunca perde o fôlego, ajudado pelo sistema ShiftCam, o tal que muda a forma como o motor respira conforme a urgência de quem o comanda, razão pela qual um arranque dos zero aos cem se despacha em apenas 3,2 segundos e o ponteiro do velocímetro continua a subir, paulatinamente, para lá dos duzentos (e quarenta) quilómetros por hora. Tudo isto, convém sublinhá-lo, sem gastar mais combustível do que o modelo que veio substituir.

E como a potência, por si só, é apenas barulho com ambições, foi por isso que, no resto do


1300 CC
145 CV
18 090 €
» Mais dados técnicos aqui



"COM **245 QUILOS** EM ORDEM DE MARCHA A R1300RS COMPORTA-SE COMO SE PESASSE MENOS DE 200, MUDANDO DE DIREÇÃO COM FACILIDADE"

conjunto, os engenheiros bávaros decidiram aplicar a sua inteligência. Como tal, a caixa de seis velocidades passou a estar colocada por debaixo do motor, o que poupou 3,9 quilos ao bloco e 6,5 a todo o conjunto motriz, mas que, mais importante ainda, centralizou a massa suspensa e reequilibrou o conjunto.

Por seu lado, o quadro passou a ser de chapa de aço, com um subquadro traseiro em alumínio injetado, que se revela mais rígido e incisivo. A forquilha invertida, de 47 milímetros de diâmetro, recebeu a missão de ler e interpretar o asfalto a um nível catedrático, ajudada por jantes que ficaram mais de um quilo e meio mais leves.

Com 245 quilos em ordem de marcha a R1300RS comporta-se como se pesasse menos de 200, mudando de direção com a facilidade de quem já sabia para onde ia, e trava, com dois discos de 310 milímetros e pinças radiais de quatro êmbolos, com a serenidade dócil e obediente de quem tem um ABS Pro a vigiar a inclinação.

O controle de binário negativo do motor (MSR) é de série, tal como os 3 modos de condução "Rain" (Chuva) e "Road" (Estrada) que permitem ajustar as características de condução à maioria das condições de estrada. O modo "Eco" também faz uso da inovadora tecnologia BMW ShiftCam, principalmente para rentabilizar a autonomia proporcionada pelos 17 litros de capacidade do depósito de combustível.

O "Pack" Riding Modes Pro, com os modos adicionais "Dynamic" e "Dynamic Pro", é um opcional de fábrica que esta moto de teste tinha instalado, integrando também a suspensão DSA que ajusta automaticamente não só o amortecimento como a pré-carga da mola ao modo escolhido. A caixa de velocidades, extremamente suave e precisa, conta com quick shifter para garantir o máximo prazer de condução.

É assim que a RS se revela, porque não sendo uma moto verdadeiramente turística para grandes viagens, mas antes uma desportiva de espírito "roadster", é uma máquina que quer curvas e não quer mapas, que prefere tiradas curtas e











*"QUEM ASSIM SE INSTALA DESCOBRE QUE O ESPAÇO, NESTA MOTO, É UM **LUXO** E TAMBÉM UMA PROMESSA DE CONFIANÇA"*

intensas e não longas e descontraídas viagens. Uma moto que encontra o seu destinatário natural no condutor experiente e destemido, de substancial estatura física, esse que tantas vezes se vê espremido em máquinas desenhadas para outras medidas mais pequenas e que, no amplo e confortável assento da RS, dispõe de um guiador mais largo e de uma posição que o lança para cima da roda da frente mas sem castigar os pulsos.

Quem assim se instala descobre que o espaço, nesta moto, é um luxo e também uma promessa de confiança, tanto mais que há sempre, para quando se decide partilhar a experiência, no também confortável assento de trás, espaço para um passageiro destemido, de preferência um daqueles que entregam o corpo ao prazer e a alma ao boxer, e que acompanha a moto nas inclinações com a naturalidade de quem já nasceu para isso. Até porque as grandes máquinas, como as grandes histórias, devem ser partilhadas.

A compostura em curva, a estabilidade a alta velocidade, a desaceleração potente mesmo quando abusada e até as linhas ameaçadoras da silhueta esguia e impactante são mais do que um convite, são uma tentação, um canto de sereia que, lá de baixo da garagem, nos tantaliza e faz sonhar com mais e mais destinos de pretexto para mais uns quilómetros de adrenalina que não vão nunca ser suficientes.

Desde 1976, quando a BMW R100 RS inaugurou esta linhagem de desportivas com coração de boxer (o lendário conceito Reisen Sport - Sport Touring em alemão), que se sabe que há motos que se amam pelo que delas dizem






R1300



e outras pelo que elas próprias fazem e que esta, sem dúvida, pertence à segunda categoria.

Além da versão básica em Racing Blue metálico, a BMW R 1300 RS também está disponível na variante Triple Black em Blackstorm metálico, na variante Performance com foco desportivo em Lightwhite uni e na variante premium Option 719 Cuyamaca em Brooklyn Grey metálico, aquela que testei e que pode ver nas imagens.

CONCLUSÃO:

Há momentos em que o jornalista, por dever de ofício, deveria manter a distância que a objetividade exige, e eu bem tentei, juro que tentei, mas bastaram os primeiros quilómetros aos comandos da R 1300 RS para que a compostura me abandonasse como se nunca tivesse sido minha, porque a aceleração, essa, é daquelas que não se descrevem, sorve-se com um sorriso, sem pedir desculpa a ninguém, e num instante o horizonte que estava longe passa a estar ali, e de repente já ficou para trás.

Há ainda o que não se vê e muito se sente, como a proteção aerodinâmica que desvia o vento do peito, os mosquitos do capacete e se ajusta com apenas um toque num botão, como só os que desenharam muito túnel de vento sabem criar, ou as suspensões que leem o piso e o traduzem em conforto de alto nível sem nunca amolecerem o carácter, ou ainda aquela eletrónica que, como em todas as BMW se deixa compreender à primeira, com os menus a obedecerem aos dedos como se já me conhecessem e a deixarem os modos de condução mudarem o desempenho com apenas um toque, em andamento, conforme a disposição, tudo tão intuitivo que acaba por desaparecer, pois é assim, quando a tecnologia desaparece e apenas fica o prazer, que se percebe o trabalho e o empenho que custou para chegar a esse ponto.

Por isso foi com um aperto no peito que a deixei no parque do importador, sozinha, de pneus ainda quentes e o motor a tiquetaquear em surdina, como um cavalo que sabe que o dono se vai embora.

E confesso que olhei para trás mais do que uma vez, porque apesar de ter dito que a R1300 RS não é uma turística pura, esta moto que não nasceu para atravessar continentes tinha na alma aquela teimosia de quem iria, se lho pedissem, num instantinho até ao fim do mundo, ou até ao inferno se preciso fosse, onde eu chegaria de viseira aberta e sorriso estampado, a trautear algo épico ao ritmo boxer, sem ter medo de não voltar. //



EQUIPAMENTO

Capacete NEXX X.WST3 Zero Pro Carbon
Blusão em pele RSW Dennis
Jeans RSW Peter
Luvas RSW MSSL – 011
Botas TCX Climatrek Surround GTX

SCHUBERTH

MADE IN GERMANY



C5 ANC

VENHA CONHECER O CAPACETE MAIS SILENCIOSO DE SEMPRE!

SCHUBERTH

5 ANOS
GARANTIA



Proposta DISTINTA

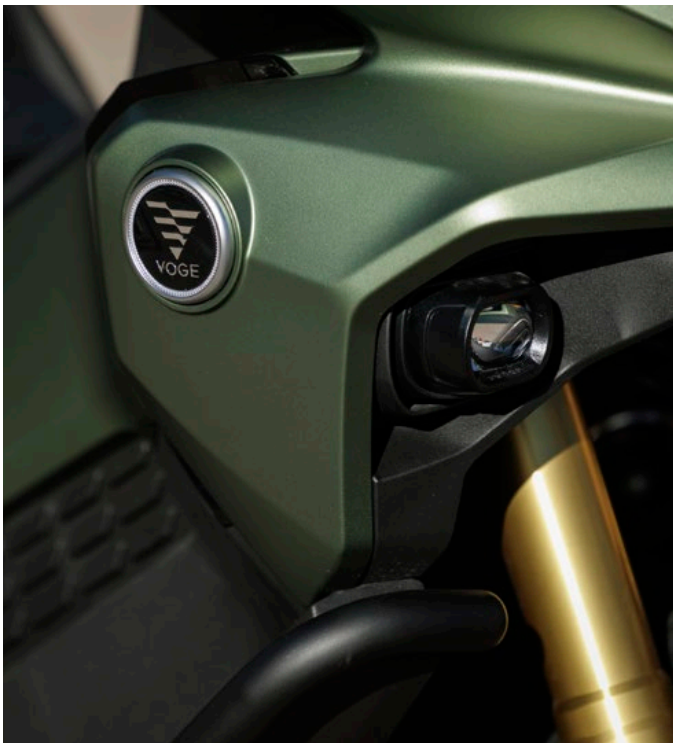
TESTE VOGE SR450X

Numa recente ida a Espanha, mais precisamente à região de Segóvia, tivemos oportunidade de conhecer a nova embaixadora das scooters da Voge, marca de destaque do Grupo Loncin, a SR450X.

Texto: Pedro Pereira


» Galeria de fotos aqui





*"A **NOVA SR450X** É UMA PROPOSTA DISTINTA FACE AO QUE NOS OFERECE A CONCORRÊNCIA"*

Esta nova maxiscooter assume o importante papel de porta estandarte da marca no universo das scooters e atributos não lhe faltam. Seguindo a Escola Pitagórica, "tudo é número" pelo que se quisermos resumir a SR450X podemos fazê-lo com os mais relevantes: 42 CV de potência às 8.000 rpm, 44 Nm de Binário máximo às 5.750 rpm, 398 cc, obtidos a partir da soma da cilindrada de dois cilindros paralelos. Se desejar, pode ainda acrescentar mais dois: preço de venda ao público de 6.288€, mais despesas, com 5 anos de garantia.

Naturalmente que os números não contam a história toda deste novo modelo da família SR da Voge, mas já dão para ficar com uma ideia bastante clara do que pode encontrar aos seus comandos.

NÃO EXISTE SEGUNDA OPORTUNIDADE PARA UMA BOA PRIMEIRA IMPRESSÃO

Este conhecido adágio popular assenta muito bem na SR450X e não há como negar que a primeira visualização do modelo, seja de que perspetiva for, mostra que há harmonia nas formas e o conjunto global resulta bem, sendo muito consensual, sem nunca chegar a ser aborrecido. Escrito de outra forma, se os olhos também comem, aqui não falta alimento!

Face à popular SR4, a nova SR450X mantém os ares de família, incluindo a possibilidade de ser adquirida nesta cor não consensual, mas bastante apelativa, em que temos um azul mate que se conjuga com o roxo e, consoante a luminosidade, há variações de tonalidade. À primeira impressão pode causar estranheza, mas depois é normal que agrade e possa vir a ter seguidores.

A boa impressão do conjunto sai reforçada quando sentimos o pulso ao novo bicilíndrico de 398 cc, com refrigeração por líquido, que se distingue de toda a concorrência, nomeadamente pela quase ausência de vibração e bom comportamento nos médios e altos regimes. O motor sobe rapidamente de rotação, sendo particularmente forte a partir das 6.000 rpm e ainda está perfeitamente dentro da Categoria A2.

Com a SR450X a Voge segue o mesmo caminho que trilhava com a SR4 em que a designação nos levava a pensar tratar-se de uma 400 cc, quando na realidade o motor tinha 349,8 cc (mesmo no


398 CC
42 CV
6288 €
» Mais dados técnicos aqui



*"O **MOTOR** SOBE RAPIDAMENTE DE ROTAÇÃO, SENDO PARTICULARMENTE FORTE A PARTIR DAS 6.000 RPM"*

limite da isenção do pagamento do IUC). Agora com a nova designação ocorre exatamente o mesmo e a cilindrada fica abaixo dos 400 cc, não se aproximando dos 450 cc. Assim, não está isento do pagamento do imposto sendo que, a valores de 2026, paga anualmente 21,18 euros.

PRINCIPAIS DETALHES TÉCNICOS E EQUIPAMENTO

O quadro, em aço, é bastante rígido e complementado com uma configuração das suspensões Kayaba pensada para oferecer estabilidade, conforto e capacidade de adaptação, mesmo fora do asfalto. Destaca-se a forquilha invertida regulável em compressão e extensão com dupla mesa e os dois amortecedores traseiros reguláveis em pré-carga e compressão.

O sistema de travagem combina componentes JJuan no trem dianteiro e Nissin no traseiro, apoiados por ABS e controlo de tração desconectáveis (o ABS da roda dianteira fica sempre ativo) para uma condução segura em diferentes superfícies, nomeadamente fora do asfalto, onde foi testada, até com alguns exageros.

A bonita jante de raios tubeless de 17 polegadas na frente garante um comportamento "quase" de moto grande e a de 14 atrás ajuda, juntamente com pneus de uso misto, fornecidos pela Maxis, reforçando as suas capacidades para enfrentar asfalto e terrenos mais exigentes.

Muito fácil de conduzir em meio urbano, torna-se ainda mais ágil e divertida quando saímos da cidade, sendo que o seu comportamento geral quase se aproxima de uma moto convencional com uma caixa automática e ainda tem o bónus de nos permitir sair do asfalto, mesmo em terrenos com pouca tração e piso mais irregular.

Como seria de prever, a oferta de equipamento é extensa e ajuda a compreender o preço final, que não deixa de ser competitivo, começando logo pelo quadrante digital do tipo TFT, com 7 polegadas e muita informação, incluindo dois modos de visualização, mas há muitos mais. Vejamos o principal equipamento de série:

MOTOS NOVAS







Características
Dados técnicos
Preços



Todas as informações sobre **motos novas** estão aqui em

andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO









*"A OFERTA DE **EQUIPAMENTO** É EXTENSA E AJUDA A COMPREENDER O PREÇO FINAL, QUE NÃO DEIXA DE SER COMPETITIVO"*

– Câmara HD dianteira e traseira
– Radar de ângulo morto e alerta de colisão posterior
– Iluminação full LED com DRL e faróis auxiliares
– Ecrã TFT de 7 polegadas com conetividade
– Mirroring para smartphone
– Sistema de arranque sem chave (keyless)
– Para-brisas regulável eletricamente
– Punhos e assento aquecidos (o do passageiro tem sistema de aquecimento individual)
– Sensor de pressão dos pneus (TPMS)
– Indicador da temperatura ambiente
– Descanso lateral e central
– Dois compartimentos de carga no avental frontal
– Tomadas USB-A e USB-C.

Tem ainda um espaçoso compartimento sob o assento que permite alojar um capacete integral e um segundo do tipo jet, bem como, de série, proteções laterais (crash bars), reforçando a sua funcionalidade, tanto no dia a dia como em viagem ou em saídas do asfalto.

SENSAÇÕES DE CONDUÇÃO

Agradece-se a posição de condução relaxada e confortável, podendo ser conduzida de pé numa utilização mais aventureira, utilizando os poisa-pés dedicados para o efeito, mas não convém abusar até porque o peso se sente bastante e com o depósito cheio são cerca de 215 kg, uma ligeira diferença face à SR4.

Aliás, o facto de ser um bicilíndrico não são apenas vantagens. Claro que o motor vai mais "folgado", a vibração é menor e é natural que o comportamento do motor nos altos regimes seja mais estimulante, mas no reverso da medalha o






VOGE



peso é tendencialmente superior e os consumos também podem sair prejudicados, sobretudo se quisermos extrair mais sumo do motor.

A posição de condução, inspirada nas motos trail, proporciona uma excelente visibilidade e controlo, além de muito espaço para condutor, passageiro e carga. O assento, situado a 795 mm do solo, facilita o acesso a utilizadores de diferentes estaturas, enquanto a sua ampla dimensão e amortecimento asseguram maior conforto, mesmo em tiradas mais longas.

O acompanhante dispõe, além de um assento dedicado, de pegas, de poisa-pés escamoteáveis que se integram na carroçaria quando vamos sós e até a altura livre ao solo de 180 mm é um convite para uma condução mais atrevida, sem comprometer o comportamento em asfalto. Ainda assim, para um uso mais urbano e com piso mais degradado, é boa ideia jogar com a regulação das suspensões, em particular dos dois amortecedores traseiros.

Sentimos apenas a falta de um cruise control para poder viajar com mais conforto, os piscas podiam ter auto-cancelamento e, já agora, se tivesse acelerador sem ser por cabo era possível ter vários modos de condução, existindo, assim, apenas dois e em que mal se sente a diferença entre eles.

NOTAS FINAIS

Neste momento já está à venda no nosso país com um preço de venda ao público de 6.288 euros, mais despesas, e nas cores Azul arroxeado, Branco, Cinza, Preto e Verde, com 5 anos de garantia. A primeira revisão é aos 1.000 km's e depois a cada 6.000 km ou um ano, o que vencer primeiro. A inspeção da folga das válvulas deve ser efetuada a cada 24.000 km.

Quanto aos consumos, aspeto sempre sensível até porque a gasolina está a valores pornográficos, a marca declara 4,3 litros por cada 100 km. No nosso caso o consumo foi mais próximo dos 5 litros, mas não podemos ignorar alguns abusos no off-road, bem como o facto de ser um motor ainda pouco rodado. Com 18 litros de capacidade poderá ser possível percorrer próximo de 400 quilómetros.

Tudo somado, a nova SR450X é uma proposta distinta face ao que nos oferece a concorrência. Vem com uma excelente dotação de equipamento, um preço concorrencial e ainda aptidões de sair do asfalto, talvez até um pouco acima do que seria de esperar pelo comum dos utilizadores, fazendo apelo ao lado aventureiro que há em cada um de nós.

Se a esses atributos juntarmos o fator marcante de ter dois cilindros, é bem provável que o futuro seja risonho, seja ou não seja neste azul, com tonalidades de roxo. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth S3
Casaco RSW
Luvas LS2
Calças Alpinestars Merc
Botas Forma




cardo
INTERCOMUNICADOR
PACKTALK
PRO
www.goldenbat.pt
DETEÇÃO
DE COLISÃO
45mm
COLUNAS JBL
AUTO ON/OFF
SEGURO. SONORO. ELEGANTE



A complexa convivência entre todos os utilizadores da via pública: O caso dos Veículos de Mobilidade Pessoal (VMP)

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

Depois de no mês de setembro me ter debruçado sobre a utilização dos modernos sistemas de navegação no auxílio à condução, vou agora para um tema escaldante: a convivência entre todos os utilizadores da via pública, com especial destaque para os Veículos de Mobilidade Pessoal - VMP.

Em particular nos centros urbanos, muitas vezes com o trânsito congestionado e deficiente oferta de transportes públicos, a oferta de veículos de mobilidade pessoal ganha um peso e utilização acrescida, nomeadamente nas camadas mais jovens, incluindo os turistas.

Por outro lado, estes veículos são, em termos ambientais, bastante neutros e acabam por ser uma boa estratégia, sendo um meio de deslocação prático, barato, ecológico e capaz de dar resposta a muitas necessidades de deslocação, em particular em meio urbano.

O problema, como tantas vezes acontece, é quando os exageros começam a ser norma e a entrar em conflito com os outros utilizadores das vias (motociclistas, automobilistas...) e os próprios peões, deixando de haver uma convivência pacífica, para ser mais uma confusão quase generalizada.

Todos conhecemos os fenómenos dos condutores das trotinetes, bicicletas elétricas e afins a circular em sentido contrário ou pelos passeios, a desrespeitar semáforos, a terem uma velocidade muito superior a 25 km/h e há até casos mais extremos de circulação em auto-estradas ou na Ponte 25 de abril, sendo dois casos onde a sua circulação é interdita e muito perigosa!

A legislação, em particular o artigo n.º 112 do Código da Estrada (Velocípedes) equipara-os a velocípedes e impõe uma série de regras nas suas 8 alíneas, sendo de destacar que a velocidade máxima que podem atingir é de 25 km/h e que o desrespeito das caraterísticas técnicas e da velocidade máxima é sancionado com coima de 60 a 300 euros e apreensão imediata.

Naturalmente que os condutores de VPM estão sujeitas às restantes normas do Código da Estrada no que diz respeito, por exemplo, às regras da prioridade, à proibição de circular com passageiro (exceto se tiver lugar para o efeito, como sucede com algumas bicicletas elétricas), à proibição de circular sobre efeito do álcool ou substâncias proibidas, de circular pelos passeios, entre outros.

A prática mostra que estamos a assistir a demasiado abusos e incumprimentos, conduzindo a acidentes graves. O que na génese era uma excelente ideia está a tornar-se em alguns casos, a expressão não é minha, numa praga e já há situações de proibição, casos de Braga ou Madrid, que baniram por completo as trotinetes elétricas de aluguer partilhado.

Em Lisboa, o próprio ACP (Automóvel Clube de Portugal) recolheu cerca de 20 mil assinaturas para propor um referendo municipal sobre o fim das trotinetes elétricas partilhadas, no espaço público da cidade. Para se ter uma noção mais clara, só em Lisboa são cerca de 6.000 e há mais de 1.300 acidentes registados em 2024!

Não está aqui em causa o importante papel dos VMP numa mobilidade mais sustentável, mas é preciso fazer mais alguma coisa antes que seja tarde demais, incluindo formação nas escolas, ações de sensibilização, reforçar a fiscalização e definir regras mais claras, nomeadamente em termos de segurança, caso do uso do capacete. //

QJMOTOR

SRT 450RX

ESPÍRITO RALLY,
CONQUISTA
SEM LIMITES



5.490€*

- MOTOR BICILÍNDRICO DE 449 CC COM 47 CV (35 KW)
- 2 MODOS DE CONDUÇÃO: NORMAL E OFF-ROAD
- SUSPENSÕES MARZOCCHI MULTI-REGULÁVEIS
- TRAVÕES COM PINÇAS BREMBO
- ABS DESCONECTÁVEL
- ECRÃ TFT DE 5" COM CONECTIVIDADE "MIRRORING"
- PUNHOS E ASSENTO AQUECIDOS
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- CORES DISPONÍVEIS: VERMELHO/PRATA PRETO/PRATA

ACESSÓRIOS OPCIONAIS:

- Kit de guarda-lamas elevado
- Kit de 3 malas em alumínio

Ver vídeo

6 ANOS GARANTIA QJ

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

qjmotor.pt

ALWAYS FORWARD





» Galeria de fotos aqui

Proteção CASUAL

A MARCA BRITÂNICA RST LANÇOU A SUA NOVA GAMA DE EQUIPAMENTO URBANO PARA MOTOCICLISTAS, COMBINANDO SOLUÇÕES TÉCNICAS DE SEGURANÇA COM O DESIGN DE PEÇAS DE VESTUÁRIO CASUAL, PERMITINDO ASSIM AOS CONDUTORES CIRCULAREM NA CIDADE COM PROTEÇÃO E MANTEREM A ROTINA APÓS ABANDONAREM AS DUAS RODAS.

Com mais de 30 anos de experiência no setor, a marca transporta o seu desenvolvimento técnico, aplicado tanto na competição como no uso diário, para uma linha que integra naturalmente a proteção no quotidiano urbano.

A linha inclui opções como a Lumberjack CE, que apresenta um visual de camisa de xadrez mas integra reforços interiores de aramida e proteções nos ombros e cotovelos. Nos formatos de sweatshirt, a Team CE e a Urban CE são compostas por forro polar, fibras de aramida em zonas de impacto e proteções de nível 1.

Para um nível superior de exigência, a Single Layer Technical CE destaca-se pela certificação CE AA e construção em algodão e aramida. Já a Havoc D3O aposta num exterior softshell, membrana impermeável SinAqua e proteções D3O, sendo ideal para enfrentar dias de chuva na cidade.

O vestuário inferior foi desenhado para funcionar tanto na condução como a pé. Os modelos Tapered-Fit CE e Straight Leg 2 CE mantêm o aspeto tradicional de calças de ganga, mas escondem reforços de aramida, certificação CE A, joelheiras de nível 1 e compartimentos para proteção de anca, com um PVP de 179,94 euros (IVA incluído) e versões disponíveis em preto e azul (com o modelo Straight Leg 2 CE a contar também com um corte feminino).

A gama de calças inclui ainda os Jeggings CE para mulher, de corte mais ajustado e tecido elástico, disponíveis em azul e preto por 159,95 euros, IVA incluído.

No segmento do calçado, as HiTop CE adotam o formato de sneaker urbana, integrando proteção no tornozelo e calcanhar, reforço na biqueira e estrutura anti-torsão de policarbonato, por 129,95 euros, IVA incluído. Estão também disponíveis numa variante impermeável por 139,95 euros, IVA incluído, sendo ambos os modelos adaptados para homem e mulher.

Os produtos da RST encontram-se disponíveis através da distribuidora BIHR, nas respetivas plataformas online e lojas especializadas. //



Marcas
Importadores
Catálogos
Preços





ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Aposta NA VERSATILIDADE

O CAPACETE MODULAR N120-1 DA NOLAN CHEGA A 2027 COM NOVAS DECORAÇÕES, MANTENDO A CONFIGURAÇÃO "FLIP-BACK" QUE PERMITE UTILIZAR O MODELO EM MODO ABERTO OU FECHADO.

A Nolan renovou a gama N120-1 para 2027, introduzindo novas opções estéticas naquele que foi o primeiro capacete modular "flip-back" da marca italiana. A principal novidade é a estreia da decoração Ciclone, que vem reforçar a oferta de grafismos disponíveis para o modelo. O N120-1 distingue-se pela possibilidade de rodar integralmente a queixeira para a parte traseira do capacete, permitindo alternar rapidamente entre as configurações integral e aberta. Esta solução procura responder às necessidades dos motociclistas que intercalam entre viagens de longa distância e deslocações quotidianas.

Ao nível do conforto, o capacete integra forros interiores Clima Comfort, desenvolvidos para favorecer a gestão da temperatura e da humidade. Conta ainda com o sistema LPC (Liner Positioning Control), que permite ajustar a posição do revestimento interior de acordo com a morfologia do utilizador e a sua postura de condução. A ventilação é assegurada pelo sistema AirBooster, composto por seis canais de circulação de ar, concebidos para melhorar o conforto térmico durante a utilização em climas mais quentes.

Em matéria de conectividade, o N120-1 está preparado para receber sistemas de comunicação N-Com compatíveis com tecnologia Bluetooth e Mesh. Dependendo da configuração escolhida, os utilizadores podem comunicar com outros motociclistas, ouvir música ou seguir instruções de navegação GPS.

Segundo a marca, o modelo combina características típicas de um capacete vocacionado para o mototurismo com a funcionalidade exigida pela condução urbana, beneficiando da flexibilidade proporcionada pelo sistema "flip-back". O Nolan N120-1 está disponível em vários esquemas cromáticos e grafismos, com preços recomendados a partir de 379,99 euros. A gama abrange tamanhos entre XS (55) e XXL (64) e está à venda na rede de representantes da marca em Portugal.

Fundada em 1972 por Lander Nocchi, a Nolan tornou-se um dos principais fabricantes europeus de capacetes para motociclistas. O grupo assegura a produção integral dos seus capacetes em Itália e integra também a N-Com, marca dedicada ao desenvolvimento de sistemas de comunicação para capacetes. Com cerca de cinco décadas de atividade, a empresa destaca-se pela aposta na inovação, segurança e desenvolvimento tecnológico, mantendo presença regular no universo da competição motociclística. //

Desafiar OS ELEMENTOS

UM CASACO ALL-SEASON QUE ESTREIA O SISTEMA MODULAR ATMOS 70, DESENVOLVIDO PARA SE ADAPTAR A DIFERENTES CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS.

A Seventy Degrees apresentou o novo Argos 3in1 Pro, descrito pela marca como o blusão all-season mais avançado da sua gama. Direcionado para motociclistas de touring e aventura, o modelo aposta num conceito modular que pretende substituir a necessidade de diferentes casacos para diferentes épocas do ano.

No centro da proposta está o novo sistema ATMOS 70 2.5-in-1, uma evolução do conceito tradicional de equipamento três-em-um. O conjunto é composto por uma base em malha técnica perfurada e por um sobrecasaco impermeável destacável com costuras seladas. Segundo a marca, esta configuração permite transformar rapidamente o equipamento num casaco de verão leve e ventilado ou numa solução preparada para enfrentar condições de chuva intensa.

O sobrecasaco é fabricado em tecido laminado S-TEX70 de três camadas, com índices de impermeabilidade e respirabilidade de 20K/20K. Produzido a partir de materiais 100% reciclados, inclui tratamento repelente de água sem recurso a compostos PFC e apresenta elevada resistência à abrasão.

Em matéria de segurança, o Argos 3in1 Pro possui certificação EN 17092 Classe AA e está equipado com protetores Windflex® Nível 2 nos ombros e cotovelos. O equipamento inclui ainda bolso para protetor dorsal CE opcional, reforços de alta tenacidade nas zonas mais expostas ao desgaste e compatibilidade com sistemas universais de airbag utilizados sob o casaco.

O conforto térmico é assegurado pelo casaco interno Warm-70, desenvolvido com tecnologia de isolamento da Seventy Safety Lab. Destacável e de utilização independente, pode ser usado tanto em contexto motociclístico como no dia a dia. Pensado para viagens de longa distância, o Argos 3in1 Pro adota um corte Adventure Touring e inclui várias soluções ergonómicas, como gola em neopreno, ajuste lombar em "X" com quatro pontos de ancoragem e reguladores independentes nos bíceps e antebraços.

A vertente prática foi igualmente reforçada com um bolso traseiro expansível e impermeável, destinado ao transporte de equipamento adicional, um bolso lombar impermeável para objetos sensíveis à água e vários bolsos frontais de grande capacidade. A ventilação é assegurada por amplos painéis de malha na frente e nas costas, enquanto um fecho de ligação permite unir o casaco às calças para aumentar a proteção durante a condução.

O Seventy Degrees SD-JT27 Argos 3in1 Pro já está disponível em Portugal através do Grupo Multimoto, nas cores Black e Ice Black e em tamanhos entre S e 4XL. O preço de venda recomendado ao público é de 349,95 euros, IVA incluído. //











O fato para quem NÃO ACEITA LIMITES

"NÃO EXISTE MAU TEMPO, APENAS EQUIPAMENTO ERRADO" - ESTE É O LEMA QUE A BMW MOTORRAD REPETE HÁ MAIS DE QUATRO DÉCADAS E QUE, EM 2026, VOLTA A GANHAR VIDA NAQUELE QUE É A REFERÊNCIA PARA OS AVENTUREIROS DE DUAS RODAS: O CONJUNTO GS RALLYE GORE-TEX.

Concebido para quem encara a estrada (e a sua ausência!) como um convite permanente à exploração, este fato não é apenas vestuário técnico. É um sistema de suporte à aventura, pensado para garantir que o único limite seja a imaginação do motociclista.

Casaco GS Rallye GORE-TEX: liberdade com proteção total

O casaco GS Rallye GORE-TEX é a peça central deste conjunto. A sua construção assenta numa mistura de materiais funcionais de secagem rápida e respiráveis, que equilibra robustez com liberdade de movimentos. O que o distingue não é apenas o exterior, mas a inteligência térmica do sistema. A ventilação otimizada está presente em pontos estratégicos: inserções AirVent à frente, nos antebraços, nos ombros e nas costas, permitindo regular a temperatura corporal

mesmo em condições exigentes.

A proteção contra as intempéries é assegurada por um exterior GORE-TEX com uma coluna de água de 28.000 mm - um valor que o coloca no topo da resistência à chuva e ao vento. Este exterior inclui uma gola que impede a entrada de vento, chuva e sujidade, enquanto a parte em tecido macio aquece por baixo do capacete.

A segurança não foi descurada. O casaco inclui protetores NP3 nas articulações e um protetor de costas NP3 comprido, estando certificado na Classe de Proteção AA (EN 17092). As impressões refletoras nas mangas e costas aumentam a visibilidade em condições de pouca luz.

PVP recomendado: 1.216,00 euros (IVA incluído).

Calças GS Rallye GORE-TEX: agarrar o terreno, confortavelmente

As calças GS Rallye GORE-TEX complementam o casaco com a mesma filosofia: proteção sem sacrificar a mobilidade. São descritas como impermeáveis, respiráveis e estanques ao vento, graças à membrana GORE-TEX ePE.

Um dos detalhes mais bem pensados para quem faz todo-o-terreno encontra-se no interior dos joelhos: almofadas em pele que melhoram a aderência às laterais do depósito de combustível quando se está em pé nos poisa-pés ou a atacar curvas em piso solto. A proteção contra calor no interior das pernas é outra solução prática para quem enfrenta temperaturas elevadas do motor e do escape.

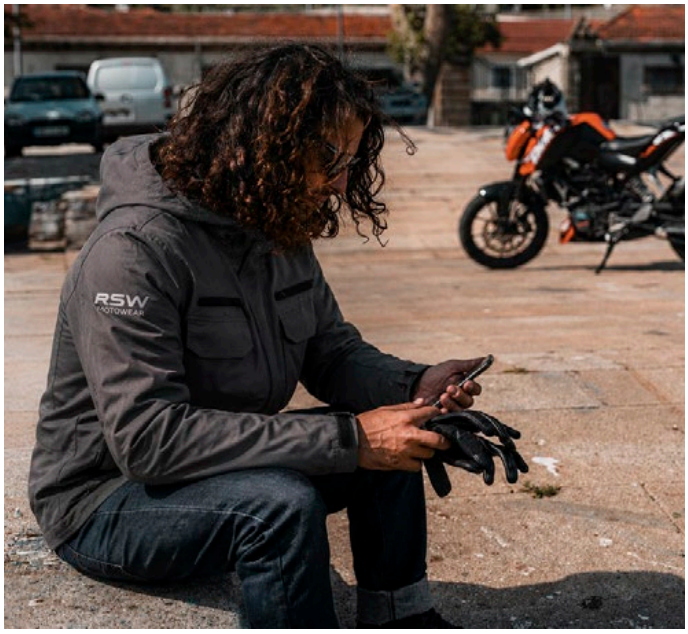
Tal como o casaco, as calças oferecem protetores NP3 ajustáveis em altura no joelho, impressões refletoras nas perneiras e certificação Classe AA. Os fechos de correr para ventilação das coxas permitem regular o fluxo de ar, e as inserções elásticas garantem liberdade de movimentos.

PVP recomendado: 836,00 euros (IVA incluído).

Este conjunto insere-se na apresentação da BMW Motorrad Clothing Collection 2026, que a marca bávara revelou no final de 2025. A coleção reforça o compromisso histórico da BMW Motorrad com a segurança e o conforto, uma tradição que remonta a 1976, quando lançou o seu primeiro capacete com viseira basculante, e a 1978, quando se tornou o primeiro fabricante de motos a criar uma linha própria de equipamento.

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







Estilo E QUALIDADE

A APOSTA DA MARCA PORTUGUESA PARA ESTA TEMPORADA DIVIDE-SE EM TRÊS PROPOSTAS DISTINTAS, ESTRUTURADAS PARA COBRIR DIFERENTES PERFIS DE CONDUÇÃO E UTILIZAÇÃO.

A marca RSW Motowear reforçou a sua oferta no mercado com o lançamento de uma nova linha de equipamentos versáteis, concebidos para responder às exigências dos motociclistas tanto no quotidiano urbano como nas grandes viagens de longo curso, combinando níveis elevados de proteção, conforto térmico e adaptação a todas as condições meteorológicas.

Para os entusiastas de viagens e percursos todo-o-terreno, a marca disponibiliza os blusões dos modelos N 304 - Adventure e N 301 - Trail. Ambas as opções partilham uma construção robusta em tecido de nylon/Cordura 600D com tecnologia Ripstop, garantindo uma elevada resistência ao desgaste e à abrasão.

Desenhados sob um sistema de três camadas intermutáveis (que inclui uma membrana impermeável e corta-vento e um forro térmico amovíveis), estes equipamentos permitem múltiplas configurações ao longo do ano.

O modelo Adventure (disponível em azul, bege e cinza por um PVP de 191,99€ + IVA) e o modelo Trail (comercializado nas cores azul, caqui e cinza por 173,99€ + IVA) asseguram ainda uma excelente capacidade de arrumação e fluxos de ar otimizados através de entradas frontais e extratores traseiros.

Em contrapartida, para quem elege o ambiente urbano como cenário principal do dia a dia, a RSW apresenta o blusão Invicta - Urban Hood. Pensado para fazer a ponte entre a proteção exigida sobre duas rodas e uma estética citadina e discreta, este modelo recorre a um tecido de nylon 400D leve e flexível com repelência à água.

Disponível em cor única cinza por 163,99€ + IVA, o equipamento destaca-se pelo capuz amovível e por um design que prioriza o conforto em transições contínuas, seja na deslocação pendular para o trabalho ou num encontro social.

No campo da segurança passiva, os três equipamentos vêm de série equipados com proteções de nível 2 nos ombros e cotovelos, proteção de costas em EVA e elementos refletores estrategicamente posicionados, garantindo que a proteção e a funcionalidade acompanham o motociclista independentemente do traçado escolhido.

A RSW é uma marca portuguesa fundada em 2010 que pode contactar aqui para mais informações. //

Aventura NO ASFALTO

A BRIDGESTONE ANUNCIOU O SEU NOVO PNEU PARA MOTOS DE AVENTURA, O BATTLAX ADVENTURE A42, DESENVOLVIDO PARA RESPONDER ÀS EXIGÊNCIAS DOS MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM SEGURANÇA E CONFORTO EM QUALQUER PERCURSO.

Num segmento em que a procura de pneus cresceu 45% na Europa na última década, o Battlax Adventure A42 sucede ao A41, com melhorias significativas em áreas essenciais para quem gosta de explorar a estrada. Além disso, o fabricante nipónico, que daqui a 5 anos passará a ser centenário, já anunciou a data da sua chegada ao mercado que está marcada para a partir de 1 de janeiro do próximo ano.

Desenvolvido sob o conceito "a resposta para os aventureiros de estrada", o Adventure A42 foi concebido para proporcionar um equilíbrio entre segurança, tranquilidade, economia e conforto aos motociclistas de aventura que circulam sobretudo em estrada. Dos ambientes mais urbanos às autoestradas e estradas mais sinuosas, o pneu combina desempenho em piso molhado e durabilidade, contribuindo também para reduzir o ruído de rolamento e melhorar o conforto nas viagens de longa distância.

MELHORIAS FACE AO MODELO ANTERIOR

As motos de aventura são conhecidas pela sua versatilidade, tanto na condução urbana como em viagens de longa distância. A Bridgestone lançou o Battlax Adventure A41 em dezembro de 2017 para responder às principais necessidades dos motociclistas deste segmento em crescimento, nomeadamente o desempenho em piso molhado em situações de chuva repentina, a resistência ao desgaste e o conforto em viagens longas, com base na experiência adquirida com o modelo anterior, Adventure A42 introduz melhorias em várias áreas:

Piso molhado: o Battlax A42 reduz em 14% o rácio de deslizamento do pneu nas acelerações em linha reta, face ao modelo anterior, contribuindo para uma condução estável mesmo à chuva.

Maior durabilidade: face ao modelo anterior, o Battlax A42 apresenta uma vida útil 18% superior no pneu dianteiro e 25% superior no pneu traseiro.

Menor ruído de rolamento: a maior área de contacto contribui para uma condução mais estável e confortável. Em testes internos, o Battlax A42 registou uma redução de 15% do ruído de rolamento face ao modelo anterior.

PRINCIPAIS DESENVOLVIMENTOS

O Battlax Adventure A42 apresenta melhorias face ao modelo anterior, com novos compostos, um novo desenho do piso e uma construção otimizada para motos de aventura, utilizadas sobretudo em estrada. A nova estrutura mantém as principais caraterísticas da gama Battlax e integra materiais e soluções adaptados a este tipo de utilização.

Novos compostos: o composto do pneu dianteiro utiliza um polímero flexível para melhorar a aderência à estrada. No pneu traseiro, o polímero utilizado reforça a resistência ao desgaste e permite percorrer mais quilómetros, sendo que ambos os compostos incluem teores otimizados de sílica e carbono, para equilibrar o desempenho em piso molhado e a durabilidade.

Novo desenho do piso: seguindo a linha de design dos modelos mais recentes da gama Battlax, o pneu apresenta um desenho do piso adaptado às motos de aventura. A tecnologia de drenagem de água "Pulse Groove" ajuda a escoar a água, enquanto a nova disposição dos sulcos aumenta a rigidez do piso, tudo para equilibrar o desempenho em piso molhado, a durabilidade e o ruído de rolamento. //





Proteção ATUALIZADA

UMA NOVA PERSONALIDADE PARA O CAPACETE SPORT TOURING DA MARCA DE MAGDEBURGO

As novas decorações reforçam o carácter desportivo e elegante do S3 SPARK, oferecendo três novos padrões, SPARK AZUL, SPARK CINZA e SPARK BRANCO, mantendo intactas as características que distinguem este modelo: segurança avançada, aerodinâmica otimizada, conforto e elevado desempenho aeroacústico.

A par com estas combinações cromáticas contemporâneas e sofisticadas, o S3 SPARK foi concebido para apaixonados por motociclismo que valorizam desempenho, conforto e estilo, tanto nas deslocações diárias como em viagens de longa distância.

O S3 é um dos modelos de referência da SCHUBERTH e foi desenvolvido para combinar a robustez e o desempenho de um capacete desportivo com o conforto necessário para o turismo.

Durante o seu desenvolvimento, os engenheiros e pilotos de teste da SCHUBERTH dedicaram inúmeras horas a testes em estrada e no túnel de vento, aperfeiçoando cada detalhe da sua construção.

O resultado é um capacete com elevada eficiência aerodinâmica, excelente estabilidade e

um desempenho aeroacústico notável.

A segurança é uma prioridade absoluta para a SCHUBERTH. O S3 SPARK cumpre os exigentes requisitos da homologação ECE 22.06 e beneficia da tecnologia patenteada DFP (Direct Fiber Processing), com incorporação de fibra de carbono. Este processo de fabrico permite obter uma calota compacta e leve, proporcionando uma elevada capacidade de absorção de energia em caso de impacto.

O S3 SPARK está também equipado com o S.R.S. – SCHUBERTH RescueSystem, que permite aos serviços de emergência remover as almofadas laterais de forma rápida e simples, facilitando a remoção do capacete e contribuindo para minimizar a força aplicada no pescoço do motociclista em situações críticas.

No S3 SPARK, o conforto resulta da combinação entre a geometria do EPS, uma ventilação eficiente, um bom desempenho aeroacústico e a grande qualidade dos materiais interiores. O sistema de ventilação ajustável garante um fluxo de ar constante no interior do capacete, complementado por um extrator de ar integrado no spoiler traseiro.

O forro interior foi desenvolvido para proporcionar um ajuste preciso e confortável, mesmo durante longas jornadas. Produzido com tecidos italianos respiráveis e antibacterianos, cumpre os rigorosos requisitos OEKO-TEX STANDARD 100.

Para um ajuste ainda mais personalizado, o S3 SPARK integra o SCHUBERTH INDIVIDUAL PROGRAM, que permite adaptar o forro interior através da utilização de diferentes espessuras nas zonas laterais e superiores, proporcionando um encaixe mais preciso para diferentes formatos de cabeça.

O SCHUBERTH S3 SPARK está preparado para a integração dos sistemas de comunicação SC2, SC2 STANDARD e SC EDGE desenvolvido especificamente para os capacetes SCHUBERTH. A instalação é simples e intuitiva, graças às colunas HD e às três antenas pré-instaladas para rádio FM. Basta instalar o microfone, remover a tampa traseira e integrar a unidade principal para ficar ligado e pronto para viajar.

O SCHUBERTH S3 SPARK está disponível em tamanhos desde o XS (53) a XXXL (65) e está à venda nos distribuidores oficiais para Portugal, com um preço de 699€. //













Estilo ITALIANO

OS TRÊS MODELOS ENCONTRAM-SE JÁ DISPONÍVEIS NA REDE DE CONCESSIONÁRIOS OFICIAIS DA MARCA E ATRAVÉS DA PLATAFORMA DIGITAL DA DUCATI.

A Ducati alargou o seu catálogo de equipamento técnico com o lançamento de três novos modelos de botas: Ducati Corse City C3, Strada C4 e Company C4. Todas foram desenvolvidas em parceria com a Drudi Performance e fabricadas pela especialista alemã Held em exclusivo para a marca de Borgo Panigale.

Projetadas para responder às exigências dos motociclistas em qualquer estação do ano, as novas propostas combinam elevado desempenho, proteção e conforto, tanto na condução em estrada como fora dela.

Segundo a marca italiana, toda a gama integra membranas impermeáveis e respiráveis em GORE-TEX, garantindo isolamento térmico e proteção contra intempéries, complementadas por solas em borracha Vibram® antiderrapantes e resistentes à abrasão. Os modelos contam ainda com reforços estruturais na biqueira, calcanhar e zona dos tornozelos, além de inserções refletoras e fechos em velcro para otimizar o ajuste e a segurança.

Em termos de posicionamento, a linha divide-se em três soluções distintas:

- Ducati Corse City C3: Um modelo de cariz sport-touring orientado para o uso urbano e dinâmico, focado na leveza e no conforto durante as caminhadas a pé;
- Strada C4: Pensada especificamente para o turismo de longo curso, privilegia linhas minimalistas e ergonomia otimizada para viagens prolongadas;
- Company C4: Uma bota de cano curto direcionada para o quotidiano urbano e deslocações de média distância, privilegiando a versatilidade.

Os três modelos encontram-se já disponíveis na rede de concessionários oficiais da marca e através da plataforma digital da Ducati.//

JET X

A SCOOTER QUE TE DÁ MAIS!



16 anos =125cc

APROVEITA AGORA!

AGORA DESDE 2.849 €

5 ANOS DE GARANTIA* ou 50.000 KM

PREÇO CHAVE NA MÃO

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

SYM

WWW.SYM.PT



Topo DE GAMA

A MARCA ITALIANA NOLAN APRESENTOU O MODELO DESPORTIVO X-804 RS ULTRA CARBON PARA A GAMA DE 2027, DESTACANDO-SE A INTRODUÇÃO DA DECORAÇÃO REPLICA OLIVEIRA.

O novo capacete, desenvolvido com base na experiência da marca em campeonatos de velocidade como o MotoGP e o Superbike, representa o topo da gama desportiva X-Series do grupo transalpino, combinando uma construção integral em fibra de carbono com características destinadas quer à utilização em pista quer em estrada.

O X-804 RS Ultra Carbon incorpora um interior com o sistema Liner Adjustable Fitting (LAF), que permite regular a posição do forro para adaptar o encaixe à morfologia do utilizador, e conta com o sistema de ventilação Racing Air Flow (RAF) para otimizar a circulação do ar e a dissipação de calor.

Ao nível da eficiência aerodinâmica, o modelo integra o spoiler traseiro Racetrack Aerodynamic Spoiler (RAS), cuja forma foi desenvolvida através de simulações de dinâmica de fluidos computacional (CFD). O capacete está também pré-instalado para a montagem de sistemas de hidratação.

Cumprindo a homologação europeia ECE 22.06, a unidade possui fecho de duplo anel em D, sistema de bloqueio da viseira para evitar aberturas acidentais a velocidades elevadas e uma versão avançada do sistema de remoção de emergência Nolan Emergency Release System (NERS), que facilita a extração das almofadas laterais por profissionais de resgate.

Além da decoração dedicada a Miguel Oliveira, a gama recebe também o novo grafismo Cirota. O modelo está disponível no mercado nacional através da rede de revendedores autorizados da marca, em tamanhos do XS ao XXL, com preços recomendados entre os 679,99 e os 899,99 euros, consoante o acabamento.

Fundada em 1972 por Lander Nocchi, a Nolan é atualmente o maior fabricante europeu de capacetes de motociclismo, com uma produção anual concentrada na sua fábrica integral em Itália de cerca de 350.000 unidades. //

V-STROM 800DE

SEMPRE PRONTA PARA A AVENTURA!



AGORA DESDE 9.999€ ~~11.499€~~

Campanha promocional exclusiva **V-STROM 800DE** na cor **Pearl Tech White (QU2)**, válida até 31 de dezembro de 2026 e limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Não acumulável com outras campanhas em vigor, Para mais informações contactar o concessionário oficial Suzuki.

5 ANOS GARANTIA
SUZUKI

日本製
MADE · IN · JAPAN

APROVEITA AGORA!

SUZUKI
By Your Side

/SuzukiPT /suzukimotospt
www.suzukimoto.pt



A Revolta da Pendura

Do medo à aventura

"Para onde vai ser a próxima viagem de moto?" Ainda me custa a acreditar que estão a falar comigo quando ouço esta pergunta.

14 anos. Foi o tempo que passou entre o dia em que me sentei numa moto para fazer o exame de condução da categoria A e o dia em que voltei a sentar-me aos comandos de uma.

Durante esse tempo, deixei que o medo, a incerteza, a dúvida e todos os outros mil demónios que tinha na cabeça ganhassem. O exame de condução acabou por ser o último momento em que conduzi uma moto.

Afinal, ninguém sai de um exame a sentir que sabe realmente andar de moto. Isso vem depois, com tempo, prática e quilómetros. No meu caso, esses quilómetros demoraram 14 anos a chegar.

Sendo mulher, baixa e com mais vontade do que força física, deixei que algumas ideias vivessem demasiado tempo dentro da minha cabeça.

Acreditei que as motos eram demasiado pesadas, que não tinha altura suficiente, que me faltava força, que talvez simplesmente não tivesse nascido para as duas rodas. E, entretanto, a vida foi acontecendo. Marido, filha, trabalho, responsabilidades. Aquela vida adulta que, sem darmos por isso, começa a ocupar todo o espaço disponível. Fui-me convencendo de que aquela era a vida que tinha de ter, a vida que tinha escolhido e que tinha de construir.

Eu adorava andar de moto à pendura do meu marido. Fui pendura em motos como a R1, CBR600, V-Strom650, MT09, MT07 e numa verdadeira coleção de motos que passou pela nossa garagem. Fizemos milhares de quilómetros juntos e, durante muito tempo, achei que tinha aceitado que aquele era o meu lugar. No banco de trás. Ele era o motociclista cá de casa. Não eu.

Mas a nossa cabeça tem coisas curiosas e a minha, pelo menos, nunca foi muito boa a aceitar que alguma coisa me limite.

Conduzir uma moto tinha-se tornado precisamente isso: aquela coisa que eu não tinha conseguido, aquela coisa que achava que nunca iria conseguir fazer. Até que, um dia, o nevoeiro começou a dissipar-se e resolvi tentar outra vez.

Não sei dizer exatamente o que mudou. Talvez tenha crescido, talvez tenha ganho confiança, talvez tenha simplesmente chegado o momento em que percebi que o medo continuava a ser apenas medo. Mas alguma coisa mudou.

E, se acham que foi fácil, desenganem-se. Não existe fórmula mágica para o medo. Comprei uma 125cc e o medo consumia-me. Sentava-me em cima da moto e ficava completamente paralisada.

Até que, um dia, deixei de lhe permitir isso. Tinha chegado a minha vez.

Entre manetes dobradas, pedais partidos, guiadores tortos e mais piscas partidos do que me consigo lembrar, fui fazendo o meu caminho. Porque neste mundo das motos aprendemos depressa que não existe marcha atrás. O caminho é para a frente. A moto abana, mas não cai. Só cai quando paramos, principalmente quando paramos de tentar.

Depois daquela 125cc veio outra. E depois outra. Até que, finalmente, me senti preparada para comprar uma "mota grande". Foi assim que chegou a minha primeira Kawasaki Z650, a moto que me mostrou, para sempre, que era ali que eu pertencia. Em cima de uma moto, no lugar do condutor, no lugar onde me sentia mais eu.

Ainda me lembro das borboletas no estômago, dos

nervos e das corridas para a casa de banho sempre que se aproximava a hora de enfrentar o trânsito de Lisboa. Nem precisava de relógio. O meu corpo simplesmente sabia. Eu era daquelas pessoas que percorria um percurso inteiro no Google Maps antes de qualquer viagem para um sítio desconhecido. Queria saber tudo: se havia demasiadas curvas, subidas, pontes, areia, trânsito ou qualquer outra coisa que pudesse assustar-me. Sim, eu fazia isso. E sei que provavelmente também já o fizeste.

Com o tempo, esses nervos começaram a desaparecer e as corridas para a casa de banho foram diminuindo. Até que aconteceu uma coisa que nunca vou esquecer: a primeira vez em que me apercebi de que estava em cima da moto e estava simplesmente a desfrutar da viagem. Sem nervos, sem medo, sem stress. Só eu e a estrada. E chorei. Chorei de felicidade. Porque naquele momento percebi que tudo tinha valido a pena, só para chegar àquele instante.

Depois vieram mais viagens, mais quilómetros e, pouco a pouco, a moto deixou de ser apenas uma coisa que eu conduzia. Passou a ser o meu meio de transporte diário, com chuva, vento ou sol, passou a ser parte de quem eu sou, da minha identidade.

Lembro-me de uma situação tão pequena que hoje quase parece ridícula. Junto ao sítio onde moro existe um supermercado e, nesse supermercado, uma pequena rampa de acesso à estrada principal. Lembro-me perfeitamente de perguntar ao meu marido: "Então, como é que eu vou fazer se tiver de parar naquela rampa?" A inclinação era tão pequena que ele teve dificuldade em perceber de que rampa eu estava a falar. Para mim, naquele momento, era um problema enorme.

E talvez seja precisamente por isso que nunca me esqueço dela. Porque aquela pequena rampa acabou por se tornar uma espécie de medida do medo que eu tinha. Daquela rampa às curvas do Stelvio. Do medo de parar numa pequena inclinação a viajar sozinha até Itália, a atravessar vários países e a fazer milhares de quilómetros sozinha.

Eu consegui. Não porque deixei de ter medo, mas porque deixei de deixar que o medo decidisse por mim.

Seria um cliché dizer que venci o medo, mas não seria verdade. Eu não o venci. Aprendi a levá-lo comigo. O medo fez-me preparar mais, estudar os percursos, respeitar a moto e sair tantas vezes da minha zona de conforto. Acabou por fazer parte daquilo que me deu coragem para arriscar. Porque ir sem medo é fácil. Coragem é seguir em frente de mão dada com ele.

O medo não tem de ser o nosso travão. Pode ser precisamente aquilo que nos faz avançar, arriscar e conseguir. Durante 14 anos, o medo disse-me que eu não conseguia. Hoje, é precisamente ele que me lembra o quanto consegui.

Por isso, se ainda é o medo que te prende, talvez este seja o teu momento. O agora. Não precisas de o eliminar, nem de esperar pelo dia em que vais acordar sem medo. Mete-o no bolso, dá-lhe um nome e leva-o contigo. Talvez descubras que ele pode ser um companheiro de viagem bastante melhor do que imaginavas.

Hoje tenho histórias incríveis para contar. Mas durante muito tempo fui apenas aquela pessoa que ouvia as histórias dos outros. E talvez esteja na altura de começares também a viver aquilo que um dia vais querer contar. //

Espelho MEU...

Não é caso único uma moto encarnar na sua génese salvação financeira, domínio desportivo e revolução estética. Mas a Ducati 916, apresentada em 1994, é precisamente uma dessas raras exceções.



A razão pela qual a Ducati 916 continua a ser apontada como uma das motos mais belas e bem-sucedidas do mundo está tanto na sua génese dramática como na genialidade do homem que a desenhou.

UMA MARCA À BEIRA DO COLAPSO

No início dos anos 90, a Ducati vivia uma situação financeira instável, apesar do sucesso desportivo. A Cagiva, gerida por Claudio Castiglioni, tinha comprado a Ducati, então uma empresa em dificuldades após a falência, em 1985, e o resgate implicava uma condição clara: modernizar rapidamente ou arriscar sucumbir de vez à concorrência japonesa.

O engenheiro Massimo Bordi respondeu com a 851, em 1987, uma das primeiras motos de produção com injeção eletrónica, construída em torno de um motor V-twin desmodrómico de quatro válvulas que a fábrica batizou de Desmoquattro.

Esse motor venceu corridas, e a sua evolução, a 888, conduziu Raymond Roche e Doug Polen aos primeiros três títulos mundiais de Superbikes. Mas em 1993, a hegemonia italiana foi quebrada: uma Kawasaki de quatro cilindros, pilotada por Scott Russell, provou que era possível bater o V-twin de forma direta, deixando a Ducati sem o argumento desportivo que sustentava a sua credibilidade face aos gigantes japoneses.

Foi então que Claudio Castiglioni percebeu que não bastava um motor mais rápido montado no mesmo chassis antigo. Era preciso uma moto inteiramente nova, e já sabia a quem entregar essa missão.

O INSTINTO DE MASSIMO TAMBURINI

Castiglioni recorreu a Massimo Tamburini, cofundador da Bimota, que já tinha desenhado a Paso 750 da Ducati e motos para a MV Agusta. Desta vez, porém, Tamburini teria controlo total sobre o conjunto, chassis e carroçaria em simultâneo, trabalhando a partir do Cagiva Research Centre em San Marino, com uma equipa que começou com apenas cinco pessoas.

O seu método de trabalho dispensou por completo o túnel de vento. Tamburini conduzia protótipos à chuva pelas estradas entre San Marino e Rimini, estudando depois como a água escorria pela carroçaria para avaliar a aerodinâmica a olho nu. A obsessão com o equilíbrio era igualmente meticulosa: chegou a posicionar a bateria junto ao cilindro dianteiro do motor apenas para aproximar a »



distribuição de peso pelos eixos de um rácio ideal de 50:50.

O desenho bebeu abertamente de duas fontes, e o próprio Tamburini nunca escondeu isso. O nariz pontiagudo e a cintura estreita vieram da Ducati Supermono, uma moto de competição desenhada por Pierre Terblanche. O monobraço oscilante e o escape sob o assento inspiraram-se no conceito NR750 da Honda, apresentado em Tóquio em 1989.

Esse monobraço oscilante não era apenas uma opção estética: permitia às equipas trocar a roda traseira em segundos, algo que se revelaria decisivo assim que a 916 chegasse às pistas. Curiosamente, o escape sob o assento quase nunca chegou a existir: os planos iniciais previam um escape em posição lateral, semelhante ao de uma pequena desportiva Cagiva que Tamburini tinha desenhado pouco antes, mas a solução foi alterada, em boa hora, já numa fase avançada do desenvolvimento.

UM DOMÍNIO ABSOLUTO NAS PISTAS

Na ficha técnica nada sugeria uma superioridade esmagadora. A primeira 916 Strada produzia apenas 114 cavalos, menos do que algumas rivais japonesas já ofereciam. Mas a irregularidade de disparo do V-twin Ducati, comparada com a regularidade de um motor de quatro cilindros, melhorava a aderência do pneu traseiro à saída das curvas, permitindo aos pilotos retomar o acelerador mais cedo do que a concorrência, ganhando uma vantagem na aceleração.

Os resultados chegaram de imediato. Carl Fogarty venceu dez corridas na temporada de 1994, o primeiro ano de competição, e conquistou o título logo à primeira. Repetiu a façanha em 1995 com 13 vitórias, um novo recorde numa única temporada, e um segundo título consecutivo.

Ao longo da década, Troy Corser garantiu ainda um terceiro título mundial consecutivo para a 916 em 1996. Em 1997, Fogarty perdeu o título para J. Kocinski e a Castrol Honda, mas conseguiu conquistar um novo título mundial para a Ducati 916 em 1998.

A Ducati oficial confirma a dimensão desse domínio: "a 916 representa a moto de competição mais »

*"NO **INÍCIO DOS ANOS 90**, A DUCATI VIVIA UMA SITUAÇÃO FINANCEIRA INSTÁVEL, APESAR DO SUCESSO DESPORTIVO. "*



LOPES & LOPES
O seu concessionário Honda em Sintra

CB750 Hornet | Street bike de alto desempenho











vitoriosa da história da marca, com cinco títulos de Construtores em 1994, 1995, 1996, 1998 e 1999, tendo Carl Fogarty, conhecido como "King Carl", vencido quatro desses títulos mundiais pilotando-a, permanecendo durante muito tempo o piloto mais bem-sucedido da história do Mundial de Superbikes".

UMA HOMENAGEM NASCIDA DA TRAGÉDIA

Uma das variantes de 1995 da Ducati 916 carrega um significado particular. A Ducati desenvolvia um modelo de homologação de especificação superior em parceria com o campeão de Fórmula 1 Ayrton Senna, antes da sua morte no Grande Prémio de San Marino de 1994. Em vez de abandonar o projeto, a fábrica concluiu-o como um tributo, recorrendo a um desempenho ligeiramente reduzido, com acabamento em preto com jantes vermelhas, numa edição limitada a 300 unidades.

A MOTO QUE SALVOU A EMPRESA, MAS NÃO PAGAVA AS CONTAS

Paradoxalmente, a glória desportiva trouxe pouco dinheiro imediato à Ducati. A produção manteve-se baixa, mesmo com a procura a crescer, simplesmente porque a fábrica não tinha capacidade para construir unidades suficientes.

O verdadeiro contributo da 916 foi reputacional: essa nova credibilidade, combinada com um domínio desportivo que ninguém podia desvalorizar, tornou a empresa um investimento muito mais atrativo do que uma fabricante italiana em dificuldades teria qualquer direito de ser.

Em 1996, o Texas Pacific Group comprou uma participação de 51%, e dois anos depois completou a aquisição total, dando à Ducati o capital e a estabilidade que lhe faltavam há mais de uma década.

Quem efetivamente sustentava as contas da empresa nesse período era outro modelo: a Monster, uma naked despojada lançada em 1993 que vendia em muito maior volume e gerava o fluxo de caixa diário que a 916 nunca conseguiu igualar. As duas motos desempenhavam papéis distintos na mesma empresa. Ao mesmo tempo, uma construía a imagem, a outra pagava-a.

UMA LINHAGEM QUE A PRÓPRIA MARCA NÃO CONSEGUIU APAGAR

Formalmente, o nome "916" desapareceu ao fim



de poucos anos, crescendo para 996 e depois 998 à medida que a cilindrada aumentava para se manter competitiva. Ainda assim, os entusiastas nunca deixaram de chamar "916" a toda a família, já que cada versão mantinha a mesma silhueta que Tamburini tinha desenhado em San Marino.

A rutura com essa forma só chegou em 2003, com a 999, um desenho mais anguloso e afiado de Pierre Terblanche, o mesmo designer cuja Supermono tinha ajudado a inspirar a 916. Tecnicamente, a 999 era uma moto superior em quase todos os aspetos: mais rígida, mais aerodinâmica, mais fácil de manter.

Mas os pilotos não ficaram convencidos. As vendas ficaram muito aquém dos números da família 916, e os ducatisti deixaram claro, alto e repetidamente, que preferiam as linhas de Tamburini a uma reinvenção moderna.

A Ducati ouviu o recado. A 1098, lançada em 2007, regressou deliberadamente às proporções da 916, e todas as superbikes construídas desde então seguiram essa mesma linguagem visual. Essa homenagem fechou o círculo mais recentemente com a Panigale V4 25th Anniversario 916, uma superbike moderna vestida deliberadamente com as cores e detalhes do original.

UM ÍCONE QUE TRANSCENDE A COMPETIÇÃO

A própria Ducati resume o legado da 916 com uma frase que se tornou quase canónica: "nasceu graças ao talento de Massimo Tamburini, o Michelangelo das motos, sendo a perfeita síntese entre a tradição e as aspirações futuras da marca, tornando-se simultaneamente um verdadeiro ícone de design e o símbolo do domínio da Ducati no Campeonato do Mundo durante a década de 90".

É essa dupla condição que explica por que a 916 continua a ser considerada, três décadas depois, uma das motos mais belas e bem-sucedidas alguma vez construídas: nasceu de uma necessidade de sobrevivência, foi desenhada por instinto, venceu de forma esmagadora nas pistas mais exigentes do mundo, acabando por definir uma linguagem estética que ainda hoje inspira os modelos desportivos da Ducati.

Poucos projetos de engenharia e design conseguem, em simultâneo, salvar uma empresa, escrever um palmarés desportivo invejável e fixar-se como referência visual permanente de uma marca inteira. A 916 fez as três coisas ao mesmo tempo. //



Três dias para atravessar o País, UM PARA O REFLORESTAR

A maior aventura turística de todo-o-terreno em Portugal, que antes de arrancar, ainda teve tempo para plantar árvores e reforçar o compromisso ambiental que marca o espírito do evento.

A 11.ª edição do Portugal de Lés-a-Lés Off-Road voltou a cruzar o País de norte a sul em três etapas exigentes, marcadas por paisagens contrastantes, pisos técnicos, chuva intensa e longas tiradas que testaram máquinas e pilotos. Antes da partida, o evento reforçou a sua vertente ambiental com ações de sensibilização e plantação de espécies autóctones, sublinhando a importância de recuperar a floresta portuguesa.

Entre serras pedregosas, eucaliptais, areia alentejana e estradões algarvios, a aventura confirmou-se como o maior desafio turístico de todo-o-terreno da Europa.

O Portugal de Lés-a-Lés Off-Road 2026 começou na quinta-feira com uma forte componente ambiental: ações de sensibilização junto de crianças e a plantação de árvores autóctones, reforçando a campanha *Reflorestar Portugal de Lés-a-Lés*. Enquanto isso, em Vila Verde decorria a habitual verificação técnica das motos, preparando os participantes para três dias de travessia fora de estrada.

A primeira etapa, entre Vila Verde e Viseu, apresentou cerca de 250 km de trilhos exigentes, marcados por pedra solta, regos profundos e vastas áreas ardidas. A exploração intensiva do eucaliptal voltou a ser tema recorrente, com o percurso a evidenciar a fragilidade dos solos e a necessidade de reflorestação com espécies nativas. Apesar das dificuldades, o dia decorreu com animação, alguns percalços mecânicos e quedas ligeiras, terminando em Viseu após a travessia das serras de Valongo, Freita e Arada.

A segunda etapa, de Viseu a Almeirim, somou mais de 340 km e alternou zonas técnicas com longos troços rolantes. A chuva noturna reduziu o pó e melhorou a tração, proporcionando um dia variado e fisicamente exigente. A chegada ao Ribatejo coincidiu com nova ação ambiental: a plantação de sobreiros numa herdade local, reforçando o compromisso do evento com a recuperação da floresta portuguesa.

No domingo, a última tirada rolou 375 km até Portimão e foi marcada por uma chuvada intensa na travessia do Alentejo que transformou parte do percurso num verdadeiro *hard-enduro*. Lama barrenta, areia profunda e quedas sucessivas elevaram o grau de dificuldade, exigindo gestão de esforço e técnica apurada. Já no Algarve, os estradões rápidos e a aproximação à serra devolveram fluidez ao andamento, culminando numa chegada festiva à zona ribeirinha de Portimão.

A edição de 2026 reafirmou o espírito do Lés-a-Lés Off-Road: aventura, superação, convívio e respeito pela natureza. Entre trilhos, serras e tempestades, o evento voltou a unir centenas de motociclistas na descoberta do País e na defesa da sua floresta autóctone. //







Enquanto houver ESTRADA PARA ANDAR

Depois de no mês de setembro nos termos focado na magnífica moto do Avô Jacinto, uma encantadora e charmosa ČZ 175, vamos agora regressar ao Japão.

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







A moto que nos leva até às terras do sol nascente é uma trail aventura e uma verdadeira sobrevivente que este ano completa 30 primaveras, desde que chegou ao mercado e que ainda se encontra à venda em alguns mercados, nova, praticamente sem alterações desde 1996!

Isto faz dela uma moto praticamente única no panorama mundial e que mostra o óbvio: a Suzuki acertou à primeira e o modelo em causa ainda hoje tem adeptos fiéis em todo o mundo, Portugal incluído, apesar de se ter deixado de vender nova no nosso país logo no virar do milénio, por questões relativas às emissões poluentes.

Já a alusão no título a um verso do saudoso Jorge Palma na sua canção "A Gente Vai Continuar", tem dois objetivos: por um lado é uma singela homenagem ao genial cantor e compositor e por outro, mostra bem o que esta DR é: uma moto que estará lá enquanto houver estrada para andar! Pouco importa se é esburacada, enlameada ou betume novo! A DR percorre tudo isso com facilidade e elegância, continuando a revelar um equilíbrio acima da média e uma fiabilidade inquestionável.

ALGUMA CONTEXTUALIZAÇÃO

A história da Suzuki DR (em que o acrónimo pode ser Dual Ride ou Dirt Ride) leva-nos até ao final da década de 70, início da década de 80, sendo que boa parte da culpa advém da fantástica Yamaha XT que, basicamente, criou um segmento que não existia antes, reforçado pelas vitórias no Rali Dakar. A primeira moto a ostentar a designação DR pela marca da Hamamatsu foi a quase desconhecida 370, mas a verdadeira DR chegou um pouco mais tarde com a 400 S que já vinha com um quadro mais robusto, melhores suspensões e até uma estética revista.

Tentando perceber e até antecipar as tendências do mercado, nomeadamente através da competição, a marca decidiu estrategicamente que o futuro seriam as motorizações monocilíndricas e foi fazendo sucessivos aumentos de cilindrada. Os aumentos foram de tal ordem que chegou a produzir a DR 800 Big, com um gigantesco monocilíndrico de 779 cc!

Apesar dos investimentos no Dakar, a marca nunca chegou a ganhar a prova e mesmo a sua opção por motores monocilíndricos não se veio a revelar a melhor escolha, pelo menos em termos desportivos. Já o seu icónico bico de pato no guarda-lamas dianteiro ainda hoje é usado e copiado por muitas outras marcas!

No final dos anos 80 a marca comercializava a DR 600 que, em 1990, evoluiu para 650 e logo em duas versões: DR650 Djebel (também conhecida por DR650R Dakar) e a DR650RS. Sendo a primeira com mais apetência para fora de estrada e a segunda para o asfalto. Ambas ainda vão aparecendo no nosso país, mas estão a tornar-se uma raridade.

É no ano de 1996 que a marca apresenta o modelo que ainda hoje conhecemos e trazia várias mudanças face ao antecessor, incluindo quadro, motor ou suspensões e uma estética revista, mesmo tendo perdido, inexplicavelmente, o taquímetro. A Suzuki não fazia a mais pálida ideia da moto que acabara de lançar, mas 30 anos de comercialização ininterrupta, praticamente sem alterações que não visuais e pequenos pormenores, são o seu melhor cartão de visita. Até resistiu às normas anti-poluição, à adoção do ABS ou da tantas vezes pedida adição de uma sexta velocidade.



TEIMOSIA OU FÓRMULA MÁGICA?

Depois de deixar de ser comercializada no mercado europeu por causa das emissões, a marca continuou a apostar noutras latitudes, com destaques para grandes mercados como os Estados Unidos e Canadá, a América Latina ou a distante Austrália.

Aquela que para muitos continua a ser a derradeira dual purpose sem tecnologias ou modernidades foi-se mantendo e as vendas também, a que não é alheio o facto de ter um preço de aquisição baixo ou, ao longo dos anos, ir nascendo e florescendo um mercado gigante de peças para a moto. Com dinheiro e tempo é possível encontrar outros depósitos, proteções, kits para aumentar a cilindrada, carburadores melhores (sim, nunca aderiu à injeção), suportes de bagagem... o céu é o limite para o que se pode encontrar para este modelo!

Além disso, apesar da notável fiabilidade, as eventuais falhas e avarias mecânicas já foram mais que identificadas não apenas pela marca, mas por comunidades entusiastas do modelo por todo o planeta, Portugal incluído! Acresce que a acessibilidade mecânica é excelente, as válvulas são fáceis de afinar, as velas de trocar e não existem radiadores...

Ao fim e ao cabo, a DR continua a ser uma moto fiável e robusta, com um equilíbrio notável, mesmo que completamente datada numa série de aspetos que vão desde o quadro, passando pelas suspensões ou a iluminação.

AOS COMANDOS DA DR 650 SE

O bonito exemplar usado para esta crónica é de 1998 (daqui a 2 anos já pode participar no Portugal de Lés a Lés Classic) e está num estado bastante aceitável. Foram feitas algumas atualizações estéticas, sendo que é possível encomendar em qualquer concessão da marca no nosso país o que se pretender. Pode demorar tempo e ser caro, mas é possível de obter.

Sentamo-nos sobre a DR e percebemos logo que não é uma moto de enduro, nem uma simples trail. Fica a meio caminho entre as duas coisas e o guiador, neste caso original, pode ser facilmente trocado caso se pretenda uma utilização mais aventureira, a que o motor de 644 cc não se nega, com uma resposta particularmente eficaz nas baixas e médias rotações, onde o seu binário faz maravilhas.

Tem apenas uma árvore de cames e debita uns modestos 43 cv às 6.500 rpm, pelo que o grande


IXON
SUZUKI



destaque vai para o binário de 54 Nm, logo às 4.600 rpm. Ou seja, o motor expressa-se particularmente nos regimes mais baixos, perfeito para uma utilização diária ou num off-road que não seja demasiado exigente, já que os cerca de 163 kg estão lá e as suspensões necessitam de melhorias se quisermos que sejam mais eficazes.

Permite perfeitamente fazer viagens mais longas, mas há que ter consciência de algumas restrições. Em autoestrada não convém ir muito tempo a velocidades mais elevadas, como acima dos 120 km/h. O motor começa a denotar esforço e vibração, pois falta-lhe uma sexta velocidade. O depósito comporta apenas 13 litros e gasta-se depressa e a proteção aerodinâmica é reduzida. Ou seja, pode-se viajar para qualquer lado, mas tendo consciência das suas limitações.

O próprio sistema de travagem é apenas suficiente, mas como a moto é relativamente leve, cumpre. Se adicionarmos muita bagagem e/ou passageiro, então convém ter mais cuidado. Já agora, a roda de 17 polegadas atrás bem que pode ser trocada para 18, até porque a oferta de pneus aumenta exponencialmente nessa medida.

Numa toada mais calma, no alcatrão ou fora dele, é uma delícia de se conduzir, todos os comandos estão no local certo e passados alguns instantes até nos esquecemos da idade do projeto de construção ou de que é uma moto com carburador!









NOTAS FINAIS

Conduzir uma DR 650 SE é sempre um prazer, mesmo para quem não é dos mais nostálgicos. Claro que falta lá alguma tecnologia relevante, a iluminação é deficitária e o motor podia respirar melhor nos altos regimes, mas quando nos focamos no que é a essência desta moto isso passa para um plano secundário.

Temos de ser nós a adaptarmo-nos às caraterísticas desta moto, mais ainda se a quisermos próxima da forma original. Por algum motivo a moto continua-se a vender bem nos Estados Unidos e muitos referem que se tivessem que ficar apenas com uma moto, por exemplo numa situação de cataclismo ou "invasão zombie", esta moto seria a eleita.

Da minha parte não sou tão assertivo e via com bom grado algumas atualizações, mas reconheço que a moto nos moldes atuais continua a ter muitos méritos e qualidades. Certamente que se existir planeta e gasolina daqui a 30 anos, bem como estrada para andar, a DR 650 vai continuar! //







Marc Márquez DOMINA

Pole de Jorge Martin, Sprint sem tréguas para Marc Márquez, pódio inesperado de Diogo Moreira por via de penalizações na Sprint e uma corrida de domingo decidida por um pneu que ninguém tinha testado. O campeonato vai para Mandalika com Martin a liderar por apenas dois pontos.

O Mobility Resort Motegi foi totalmente repavimentado antes desta edição de 2026. Por isso a Michelin não tinha dados reais da nova superfície e preparou a alocação alargada de pneus (três dianteiros e três traseiros) com base em simulações e em informação de anos anteriores.

Para a traseira, o fabricante francês apresentou um pneu com carcaça reforçada, usada anteriormente na Áustria (mais rígida, mais resistente ao calor e ao stress longitudinal), com um composto macio, para compensar a menor flexibilidade da carcaça.

O fim de semana começou com percalços. Takaaki Nakagami, que ia alinhar como wildcard pela Honda, fraturou a clavícula num highside na volta de saída da FP1, que decorreu em piso húmido. A HRC recorreu a Somkiat Chantra, vindo do WorldSBK, para acompanhar Luca Marini.

Maverick Viñales regressou à Tech3 KTM após quatro rondas de ausência por lesões no ombro, e Joan Mir continuou fora, em "recuperação e observação" após os problemas de saúde surgidos depois de São Marino.

No sábado de manhã, Marco Bezzecchi liderou um 1-2 da Aprilia no último treino livre, com um pneu traseiro médio usado. A sessão foi interrompida cedo para limpar óleo após uma falha do motor da Ducati de Franco Morbidelli.

Na Q1, Ai Ogura e Raul Fernandez passaram à Q2. Francesco Bagnaia, duplo vencedor em Motegi em 2025, ficou pelo caminho e largou apenas de 13.º. Na Q2, Marc Márquez bateu o recorde da pista logo no arranque, mas Martin respondeu na última tentativa com 1m42.371s, o novo recorde, e conquistou a pole com 0,110s de vantagem. Pedro Acosta fechou a primeira linha, a 0,122s, repetindo a composição do Red Bull Ring.

Bezzecchi, Alex Márquez e Fabio Di Giannantonio completaram o top 6, seguidos de Bastianini (7.º), Raul Fernandez, Moreira, Zarco, Ogura e Quartararo.

SPRINT: MÁRQUEZ ATACA NA CURVA 1 E MOREIRA SOBE AO PÓDIO

A sprint de 12 voltas teve três atos. No arranque, Márquez passou Martin logo na curva 1 e assumiu a liderança. Bezzecchi superou Acosta na luta pelo terceiro lugar. Na curva 2, Alex Márquez embateu na traseira de Acosta e arrastou Di Giannantonio na queda. Três candidatos ao top 5 do campeonato ficaram fora de combate logo na primeira volta.

Entretanto, Bezzecchi, que à última hora tinha mudado para o pneu traseiro médio, a estratégia que usara para liderar o treino da manhã, percebeu que a escolha lhe custou ritmo. Caiu para sexto e Bastianini passou-o na volta 3. Moreira e Ogura seguiram-no de perto.

Martin, que parecia seguro no segundo lugar, perdeu aderência nas voltas finais, com a Aprilia visivelmente a abanar. Bastianini e Moreira colaram-se-lhe, mas o piloto da Aprilia aguentou até à meta.

Bagnaia entrou nas boxes na última volta com um pedaço do pneu traseiro em falta e foi classificado como DNF. Martin e Bastianini cruzaram a meta em segundo e terceiro, respetivamente, mas ambos sofreram uma penalização de uma posição por excederem os limites da pista na última volta. Moreira subiu de quarto para segundo, Martin desceu para terceiro e Bastianini ficou em quarto, fora do pódio.

Diogo Moreira conquistou o primeiro pódio da sua carreira em MotoGP







Moreira avisou, no entanto, que aquele pódio "não é um resultado real", uma leitura de quem sabe que o segundo lugar lhe chegou na secretaria. Márquez, esse, foi generoso: considerou-o um dos pilotos mais talentosos que já viu.

A corrida de Sprint deixou ainda um efeito colateral técnico. Alguns pilotos foram prejudicados com bolhas (blistering) que surgiram no pneu traseiro e a Michelin retirou o composto macio traseiro para a corrida de domingo, recomendando a utilização do composto duro.

CORRIDA: O PNEU QUE NINGUÉM CONHECIA E UMA ULTRAPASSAGEM DECISIVA

O pneu duro, de construção reforçada, não tinha sido usado em todo o fim de semana. Por isso o warm-up foi alargado de dez para vinte minutos, com Márquez a liderar (1m42.957s) na primeira utilização do composto. Todos os pilotos acabaram na grelha com pneu dianteiro médio e pneu traseiro duro.

Martin travou o ataque de Márquez no arranque e liderou as primeiras dez voltas, com Bezzecchi seguindo em terceiro. Na volta 11 de 24, o campeão em título passou o líder do campeonato e nunca mais olhou para trás. Ao fim de dois terços de prova, a vantagem era curta, mas Márquez fez a volta mais rápida e abriu cerca de um segundo, com o objetivo declarado de quebrar Martin e evitar um final em suspense. Terminou com 1,363s de vantagem.

A luta pelo último lugar do pódio foi a mais disputada. Bezzecchi segurou Bastianini por 78 milésimos, depois de o piloto da Tech3 ter recuperado terreno de forma consistente com o pneu duro, o que confirma que continua a ser um dos grandes gestores de pneus do pelotão. Raul Fernandez foi quinto, Ogura sexto, Acosta sétimo, Bagnaia oitavo, Aldeguer nono e Marini décimo.

Do lado das quedas, a corrida foi cruel. Alex Márquez e Zarco tinham de cumprir uma dupla long lap (a de Zarco por tentar reiniciar a moto na pista durante o warm-up, violando a regra) e acabaram ambos por cair. Moreira, o herói de sábado, também não terminou.

Jack Miller caiu mas regressou à pista e Di Giannantonio, ainda a sofrer as consequências físicas da queda na Sprint, terminou apenas em 18º. Ogura recuperou o quinto lugar a Di Giannantonio e Bagnaia subiu ao oitavo, à custa da desistência de Alex Márquez. Bastianini é agora 11.º, com 116 pontos.

A vitória de Márquez teve um valor acrescido para a Ducati, pois foi o 100.º triunfo de Gigi Dall'Igna em MotoGP. //

Shifter 125 evo

Atitude infinita para conquistar a cidade.



Tua por 2.999€*

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

macbor
SMART YOURSELF

VER VÍDEO SHIFTER 125 EVO

MACBOR.PT SEGUE-NOS MACBOR RECOMENDA MOTUL

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



Bezzecchi vence E MARTIN RECUPERA A LIDERANÇA

O Grande Prémio da Indonésia juntou drama, recuperações e um marco histórico. Marco Bezzecchi e Jorge Martin (Aprilia Racing) terminaram em primeiro e terceiro lugar, com Bezzecchi a conquistar a primeira vitória desde Mugello e a marcar as 300 vitórias de Itália no MotoGP

Raul Fernandez, da SuperFile Trackhouse MotoGP Team, conquistou a primeira pole position da sua carreira em MotoGP, depois de ter destruído o recorde absoluto da pista na sexta-feira. Bezzecchi e Fabio Di Giannantonio, da Pertamina Enduro VR46 Racing Team, completaram a primeira linha. Marc Márquez (Ducati Lenovo Team) e Martin, separados por apenas dois pontos no campeonato, ficaram fora dela.

SPRINT: CAOS NA CURVA 1 E VITÓRIA DE MARC MÁRQUEZ

O Sprint ficou decidido logo à saída. Fernandez e Bezzecchi lançaram-se lado a lado para a primeira curva, tocaram-se, e a confusão alastrou: Marc Márquez e Di Giannantonio tinham subido por dentro, Di Giannantonio levantou a moto, Márquez fez o mesmo e Bezzecchi, sem espaço, caiu juntamente com o pole position. Ambos saíram ilesos, mas a prova tinha acabado para os dois.

Martin aproveitou imediatamente para assumir o comando e chegou a ter mais de um segundo de vantagem sobre Márquez. Entretanto a pressão do seu pneu dianteiro caía, e procurou seguir Márquez para conseguir aumentar a temperatura e evitar a penalização de 8 segundos. Márquez passou para a frente. Martin ainda se aproximou de novo, mas, nas últimas voltas, saiu largo e fora da pista numa recuperação na curva 15, e ficou fora do pódio ao ser passado por Ogura e Di Giannantonio.

O problema técnico, relacionado com a pressão dos pneus, custou-lhe a vitória, e o erro final custou-lhe o pódio e 6 pontos para Marc Márquez. Pedro Acosta (Red Bull KTM Factory Racing) tinha entretanto sido castigado com uma volta longa (Long Lap) por exceder os limites da pista, mas terminou em sexto, logo atrás de Alex Márquez.

Márquez cortou a meta para vencer o primeiro Sprint da sua carreira em Mandalica, à frente de Ai Ogura, e de Di Giannantonio. Martin foi quarto, e o espanhol da Ducati passou a liderar o campeonato por quatro pontos.

CORRIDA: FERNANDEZ RESISTE, BEZZECCHI ATACA

Fernandez partiu da pole com dois dedos partidos, sofridos na queda na corrida Sprint. A curva 1 passou sem incidentes: Bezzecchi tentou a ultrapassagem por dentro, mas alargou à saída e deixou o líder voltar a passar. Martin começou por perder posições para Fermin Aldeguer





(BK8 Gresini Racing MotoGP), mas recuperou, aproveitou a queda do espanhol na volta 2 e, meia volta depois, passou por dentro de Márquez na curva 10 para ficar em terceiro.

Durante grande parte da prova, Fernandez manteve Bezzecchi a menos de meio segundo, apesar das dores. Na volta 19, das 27, Bezzecchi encontrou a passagem e assumiu o comando, com a melhor volta da corrida, e abriu logo 1,4 segundos. Martin seguiu isolado no terceiro lugar, a 2,4 segundos de Fernandez, que resistiu até ao fim para segurar o segundo lugar. Bezzecchi cruzou a meta com 3,3 segundos de vantagem no início da última volta.

A grande luta foi pelo quarto lugar. Acosta, Márquez e Ogura travaram uma batalha cerrada, com ultrapassagens trocadas, até que Ogura empurrou Márquez para sexto na volta 21 e passou Acosta. O piloto da KTM ripostou na curva 13, mas Ogura voltou a passar na curva 16 e segurou o quarto lugar até ao fim, com cerca de uma décima de vantagem. Foi o esforço final de Ogura que deu à Aprilia o primeiro 1-2-3-4 da sua história no MotoGP. Márquez, a pouco mais de um segundo, terminou em sexto e, pela primeira vez, concluiu um Grande Prémio da Indonésia.

Os restantes lugares de pontos foram para Alex Márquez e Di Giannantonio, sétimo e oitavo, com o italiano a segurar por pouco Fabio Quartararo



(Monster Energy Yamaha MotoGP), que foi nono, e Enea Bastianini (Red Bull KTM Tech3), em décimo.

MARTIN RECUPERA O COMANDO DO CAMPEONATO

Os 16 pontos do 3º lugar de Martin foram decisivos. Com o sexto lugar de Márquez, o piloto da Aprilia voltou a liderar o campeonato com dois pontos de avanço, exatamente a diferença com que ambos tinham chegado a Mandalica. Bezzecchi, que não pontuou no Sprint, está a 46 pontos do líder. A próxima ronda é em Phillip Island, com cinco corridas por disputar. //

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

PCX 125cc

Saiba mais!
Contacte-nos.



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Pior IMPOSSÍVEL!

A despedida de Phillip Island foi tudo menos normal tanto ao nível desportivo como meteorológico. Martin teve sorte no meio do azar, mas o futuro é incerto.

O fim de semana em Phillip Island acabou por ser marcado mais pelo que não aconteceu do que pelo que estava previsto. Depois de treinos condicionados pelo vento e por várias interrupções, a qualificação colocou Marc Márquez numa posição de força, com o espanhol da Ducati Lenovo a arrancar para a Sprint como favorito, depois de conquistar a pole position com um tempo de 1:34.203 num traçado molhado e traiçoeiro.

Ao seu lado alinharam Álex Márquez e Johann Zarco que completou a primeira linha com a Honda da LCR, a apenas nove milésimos do segundo. Seguiram-se Jorge Martín, Jack Miller e Raúl Fernández. A segunda metade do top-10 continuou com Acosta, Di Giannantonio, Bezzecchi e Moreira.

CORRIDA SPRINT

A corrida curta foi intensa até à oitava volta, com um despique épico entre Márquez e Martin, com os dois espanhóis a ultrapassarem-se sucessivamente até Martin perder a frente da sua moto a mais de 200 quilómetros por hora, terminando a corrida na

gravilha depois de uma aparatosa queda.

Márquez acabou por vencer com autoridade, num esforço calculado e sem erros, enquanto Álex Márquez e Di Giannantonio completaram o pódio, todos separados por menos de um segundo . Bezzecchi, Acosta e Binder mantiveram-se competitivos, mas sem capacidade para contrariar o ritmo do líder.

Com a queda, Jorge Martín abandonou a Sprint sem pontos. A Aprilia confirmou que o espanhol sofreu uma lesão no braço direito, o que o deixou inapto para competir no dia seguinte.

A ausência de Martin tornou-se ainda mais relevante quando no domingo a organização anunciou o cancelamento da corrida principal devido às condições meteorológicas extremas e à impossibilidade de operar o helicóptero médico em segurança.

Assim, o GP da Austrália ficou reduzido à corrida Sprint, congelando o campeonato num ponto crítico da temporada. Para consolação dos milhares de adeptos que apesar da meteorologia inclemente se deslocaram ao circuito, a grelha de partida desfilou apenas uma volta pela pista alagada, atrás do pace car. Jack Miller ainda tentou animar a audiência com uma série de cavalinhos, éguas e burnouts, na sua moto vestida de amarelo e dourado.

Com a vitória na Sprint, Márquez reforçou a liderança do campeonato e passou a somar 365 pontos, contra 355 de Jorge Martín, que manteve a segunda posição apesar do abandono. Bezzecchi segue em terceiro com 315 pontos, Acosta em quarto com 263, e Ogura fecha o top-5 com 259.

A inexistência da corrida principal impediu que Martín perdesse mais terreno e, paradoxalmente, manteve viva a luta pelo título num momento em que a sua condição física é ainda uma incógnita. A fratura não desviada do rádio limita força, mobilidade e tolerância à dor, e mesmo que regresse rapidamente, dificilmente estará a 100% nas próximas rondas.

Com o cancelamento da corrida australiana, o campeonato ficou dependente das últimas provas. Oficialmente, ainda estão por disputar Malásia, Qatar e Valência, mas o GP do Qatar está sob risco de não se realizar. Se o calendário se mantiver intacto, estarão em jogo:

- **3 Sprints (12 pontos cada) - 36 pontos**
- **3 corridas principais (25 pontos cada) - 75 pontos**
- **Total possível: 111 pontos**

Se o Qatar for cancelado, o total desce para 74 pontos (Malásia + Valência).

Neste momento, Márquez tem 10 pontos de vantagem sobre Martín. A matemática é simples mas a equação não é óbvia: com 111 pontos disponíveis, o título está longe de estar decidido; com apenas 74, a margem de erro de Martín reduz-se drasticamente, sobretudo considerando a lesão.

Se a prova do Qatar se vier a realizar, Márquez precisaria de abrir uma vantagem de 37 pontos sobre Martín até ao final da Malásia e do Qatar para chegar a Valência já campeão.

Com apenas 10 pontos de diferença e uma Sprint por fim de semana, isto exigiria que Martín continuasse a perder terreno de forma significativa.

Se a ronda do Qatar não se realizar, o cenário muda radicalmente, pois para ser campeão antes de Valência, Márquez teria de ter 25 pontos de vantagem na Malásia. //







Nada mais SERÁ COMO ANTES!

Em 2027, os protótipos de MotoGP vão ter motores mais pequenos, ciclística mais simples e novos pneus da Pirelli. Mas isso é apenas o princípio, porque o paddock vai ficar irreconhecível pois o formato dos treinos também vai mudar e os pilotos, depois do jogo de cadeiras, poucos ficam na mesma equipa.

O Campeonato do Mundo de Motociclismo de Velocidade nasceu em 1949, sob a égide da FIM, e ao longo de mais de sete décadas fez da classe rainha o palco máximo das duas rodas. Desde o início dos anos 90 que a Dorna, empresa fundada em Madrid em 1988, detém os direitos comerciais e televisivos do campeonato, e à frente dela esteve sempre Carmelo Ezpeleta, o rosto da profissionalização do espetáculo. O capital passou depois por mãos financeiras: a CVC entrou em 1998 e o fundo Bridgepoint tornou-se acionista maioritário em 2006.

O capítulo mais recente fechou-se a 3 de julho de 2025, quando a Liberty Media, dona da Fórmula 1, concluiu a compra de 84% da Dorna, num negócio avaliado em cerca de 4,2 mil milhões de euros e que só avançou depois de a Comissão Europeia o aprovar sem condições. Os restantes 16% ficaram com a equipa de gestão. A Liberty é liderada por Derek Chang, presidente e CEO desde fevereiro de 2025, e a MotoGP passou a integrar o seu Formula One Group, ao lado da Fórmula 1.

Em fevereiro de 2026, a Dorna deixou de existir como marca e passou a chamar-se MotoGP Sports Entertainment Group (MotoGP SEG), uma mudança que Ezpeleta classificou como uma "declaração de intenções". A empresa continua a organizar e a promover o campeonato, bem como a Moto2, a Moto3, o Road to MotoGP e o Mundial de Superbikes, mas com um objetivo claro: expandir globalmente, conquistar públicos mais jovens e abrir caminho, em especial, ao mercado norte-americano.

A estrutura de gestão da MotoGP SEG, manteve o essencial: Carmelo Ezpeleta continua como CEO, Enrique Aldama como diretor financeiro e de operações e Carlos Ezpeleta como responsável desportivo, enquanto Chase Carey, antigo líder do Formula One Group, assumiu a presidência da empresa. A estrutura desportiva também mudou em 2026.

O Permanent Bureau, que reúne a FIM e a MotoGP SEG, confirmou Graham Webber como diretor de corrida, com Jack Gorst como adjunto, enquanto Mike Webb, durante anos o rosto da direção de prova, passou a coordenador da Race Direction. Loris Capirossi representa a MotoGP SEG e Bartolome Alfonso a FIM, que é presidida pelo português Jorge Viegas.

O CALENDÁRIO DE 2027 (PROVAVELMENTE SUJEITO A ALTERAÇÕES)

A temporada de 2027 arranca em Buriram, na Tailândia, a 5-7 de março e termina em Valência a 26-28 de novembro, com 22 Grandes Prémios em cinco continentes. O Qatar passa a ser a segunda ronda, uma semana depois da Tailândia, seguido de Goiânia (Brasil), que acolhe o campeonato depois de a apresentação da temporada se realizar no Rio de Janeiro, e de Buenos Aires, cujo Autódromo Oscar y Juan Gálvez se estreia no calendário.

Depois de Austin, a 23-25 de abril, a fase europeia começa em Jerez a 7-9 de maio e conta com Le Mans, Mugello, Barcelona, Assen, Sachsenring e Brno antes da pausa de verão, com Silverstone a reabrir o campeo-»









nato a 13-15 de agosto.

Seguem-se Spielberg, Misano, Aragão e o Autódromo Internacional do Algarve, em Portimão, que sobe no calendário para encerrar a etapa europeia a 1-3 de outubro.

O final da época fica marcado por uma sequência intercontinental mais compacta, com Motegi, Sepang e Mandalika em outubro, antes do regresso à Oceânia com o estreante e polémico circuito urbano de Adelaide, a 12-14 de novembro, que substitui o lendário circuito de Phillip Island.

O QUE MUDA PARA 2027 - AS MÁQUINAS

A temporada mais imprevisível da década aproxima-se envolta em expectativa, pois vai enfrentar motores mais pequenos, pneus novos e uma reformulação quase total do mapa de pilotos, pelo que promete ser a época mais disruptiva desde a chegada da era dos motores de 1000cc, em 2012. A cilindrada máxima subiu então de 800cc para 1000cc, depois de cinco anos com as 800cc (2007 a 2011). Antes disso, a era dos quatro tempos arrancou em 2002 com motores de 990cc, que duraram até 2006.

Mas 2027 representa mais do que uma nova era técnica. Os pilotos vão dispor de motores mais pequenos e motos mais simples, com novos pneus da Pirelli que substituem os do constructor francês Michelin que se retira de fornecedor oficial e exclusivo do MotoGP depois de 10 anos de parceria



Antes de detalhar equipa a equipa, importa perceber o que muda debaixo da carenagem, porque 2027 é o arranque de um novo ciclo regulamentar de cinco anos, válido até 2031 e que surge da vontade dos construtores de recuar em certas evoluções tecnológicas para reforçar a segurança.

A alteração mais visível é a redução da cilindrada. Dos atuais motores de 1000 cm3, as MotoGP vão passar a 850 cm3, numa tentativa de reduzir a velocidade das motos, que atingiu recentemente valores recorde tanto em reta como nas curvas, com o registo máximo situado nos 368,6 km/h (Jorge Martin em Aprilia na reta de Mugello).

A medida gerou alguma resistência inicial junto dos construtores europeus, mas todos acabaram por se render à mudança, também por razões de segurança em pistas cada vez mais estreitas para motos tão rápidas.

A aerodinâmica, autêntica obsessão da última década, também vai ser mudada. O regulamento não vai proibir as asas, mas apenas permitir um conjunto mais pequeno: a largura máxima da carenagem dianteira desce de 600 para 550 mm, o nariz da moto é recuado em 50 mm, e a altura máxima na traseira cai de 1250 mm para 1150 mm, com os apêndices dessa zona traseira obrigados a homologação conjunta com o pacote aerodinâmico total, permitindo-se apenas uma atualização por época.

Outra mudança de fundo, e talvez a mais aplaudida pelos pilotos são os dispositivos de variação de altura, como os holeshot devices, que vão ser totalmente banidos a partir da entrada em vigor deste regulamento, depois de anos de limitações progressivas.

O sistema de concessões mantém-se, mas com uma particularidade: todos os construtores já envolvidos no campeonato em 2026 vão arrancar a temporada de 2027 no grupo B, enquanto qualquer marca nova que eventualmente entre no campeonato beneficiará das regras do grupo D, havendo sempre reavaliação a meio da época com base nos resultados da primeira metade do campeonato.

COMO FUNCIONA O SISTEMA DE CONCESSÕES NA MOTOGP

O sistema de concessões foi reintroduzido em 2024, com o objetivo de equilibrar a competitividade entre os construtores, dando mais liberdade de desenvolvimento às marcas com pior desempenho e restringindo essa liberdade às que dominam o campeonato.

Os construtores são divididos em quatro níveis, consoante a percentagem de pontos conquistados num determinado período (normalmente a época anterior, com reavaliações a meio e no final de cada temporada):

- Categoria A : mais de 85% dos pontos possíveis
- Categoria B : entre 60% e 85%
- Categoria C : entre 35% e 60%
- Categoria D : menos de 35%

A lógica é simples: quanto mais atrás na hierarquia, mais benefícios técnicos e desportivos a mar-



ca recebe para tentar recuperar terreno. Isso traduz-se, por exemplo, em:

Liberdade de desenvolvimento do motor: as marcas da categoria D podem continuar a evoluir o propulsor durante a época; as da categoria A têm o motor essencialmente congelado.

Testes: os níveis mais baixos (C e D) podem testar com pilotos titulares; as categorias de topo ficam mais limitadas aos pilotos de testes.

Aerodinâmica: maior liberdade para atualizar pacotes aerodinâmicos quanto mais baixa a categoria.

Motores extra: as categorias mais baixas (nomeadamente D) têm direito a unidades adicionais de motor por época.

Em termos de motores, a base fixa-se em seis unidades por temporada caso existam 20 Grandes Prémios, ou sete, se o calendário chegar aos 21 ou 22, com os pilotos de construtores do grupo D a terem direito a mais dois motores. Para alimentar estes novos motores de 850cc em 2027 o combustível será 100% não fóssil, cumprindo mais um marco decisivo na redução das emissões.

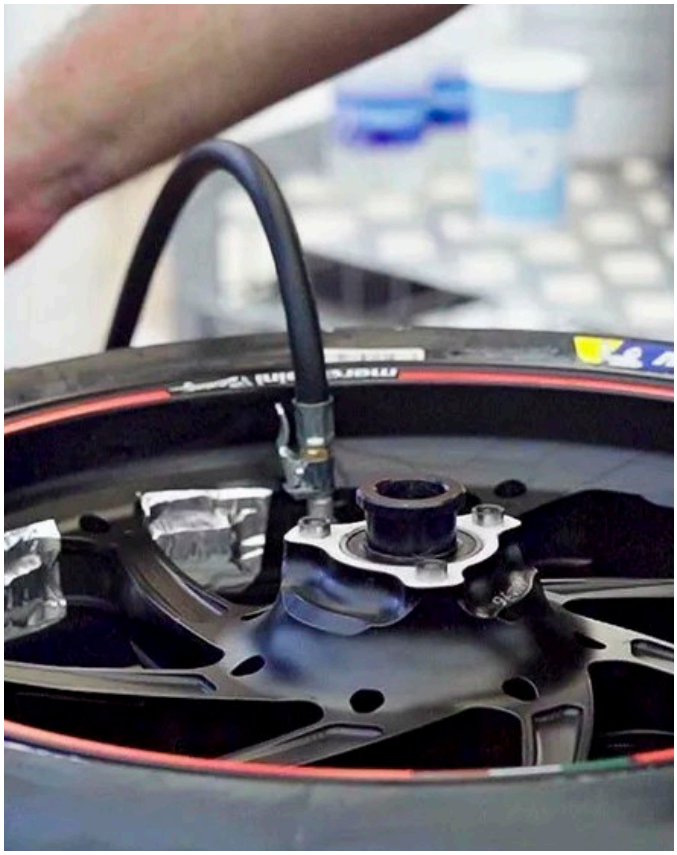
Há ainda um pacote de medidas técnicas menores, mas com impacto direto na engenharia das novas motos: o peso mínimo desce para 153 kg, face aos 157 kg atuais; os motores mantêm-se a quatro tempos e quatro cilindros, mas o diâmetro máximo dos cilindros reduz-se de 81 mm para 75 mm.



A capacidade do depósito de combustível cai para 20 litros na corrida principal (contra 22 litros em 2026) e mantém-se nos 11 litros para o sprint; os dados de GPS de todos os pilotos passam a estar disponíveis para todas as equipas no final de cada sessão.

O número de relações de caixa de velocidades autorizadas desce de 24 para um máximo de 16. Ter 24 relações disponíveis permitia aos engenheiros manter o motor sempre dentro da sua janela ideal de rotações e potência, em qualquer circuito. Com apenas 16 à escolha, essa margem de afinação fica mais apertada: em muitas pistas, a equipa vai ter de escolher uma relação que não é exatamente a ideal, ficando "um pouco mais longe do "ótimo" do que actualmente.

Para compensar essa perda de precisão, os construtores serão forçados a desenhar motores com uma en-







trega de potência mais suave e um espectro de entrega de potência mais amplo (mais binário disponível numa gama maior de rotações), em vez de motores extremamente "pontudos", otimizados apenas para um regime estreito de rotações. Na prática, isto retira uma ferramenta de otimização às equipas e devolve mais peso à qualidade intrínseca do motor e à pilotagem, penalizando ligeiramente os desenhos muito específicos e de alta rotação, associados a maior velocidade em curva.

A isto soma-se a troca de fornecedor de pneus, com a Pirelli a substituir a Michelin, um dos fatores que mais está a condicionar o desenho dos novos protótipos e que torna a curva de aprendizagem de 2027 particularmente traiçoeira, mesmo para os pilotos mais experientes.

PRESSÃO MÍNIMA: A POLÉMICA QUE SE MANTÉM?

Uma expectativa comum no paddock era que a chegada da Pirelli resolvesse a controvérsia em torno da regra de pressão mínima dos pneus, fonte de penalizações e discussão nos últimos anos. A própria Pirelli já confirmou que essa regra vai manter-se em 2027, com os valores mínimos de 1,80 bar (dianteiro) e 1,68 bar (traseiro), idênticos aos atuais, mantendo-se também as penalizações de 16 segundos nas corridas de Grande Prémio e de oito segundos nas Sprints em caso de infração.

A boa notícia, segundo Giorgio Barbier (diretor de competição da Pirelli para o motociclismo), é que a faixa de trabalho mais ampla dos pneus italianos deverá reduzir drasticamente a frequência com que essas penalizações vão ser efetivamente aplicadas, mesmo que a regra em si não desapareça.

Os pneus Pirelli têm uma janela de funcionamento de 40 graus no pneu dianteiro, o que significa que, independentemente de a pista estar a 10°C ou a 40°C, o pneu aquece e mantém-se dentro da gama de temperaturas anunciada. Isto contrasta com as borrachas da Michelin, historicamente criticadas por uma faixa de pressão de operação muito estreita, que obrigava equipas e pilotos a cálculos complexos para gerir temperaturas, efeitos de rasto (slipstream) e evolução da corrida, chegando a proporcionar momentos deveras embaraçosos a alguns pilotos.

A diferença começa na estrutura interna do pneu: a carcaça, as dimensões e os compostos são diferentes dos da Michelin, o que se traduz em pressões de trabalho mais elevadas em comparação com os padrões atuais.

É neste cenário de reset técnico quase total que se desenrola o mais agitado mercado de pilotos dos últimos anos. Vejamos de seguida, equipa a equipa, como fica desenhado o alinhamento. //

O que muda para 2027 - As Equipas e os Pilotos

Depois de meses de negociações, litígios contratuais e uma verdadeira revolução técnica, o alinhamento de 2027 está praticamente fechado e quase nenhuma equipa fica de fora da onda de mudanças:

DUCATI LENOVO TEAM

Marc Marquez confirmou, no lançamento de pré-época da Ducati, estar muito próximo de fechar um novo acordo de dois anos, mas as negociações do próximo contrato comercial entre os construtores e a MotoGP SEG atrasaram o anúncio oficial, que só chegou na terça-feira seguinte ao Grande Prémio de Brno. O hexacampeão mantém-se assim na equipa oficial de Bolonha pelo menos até 2028.
A grande novidade é que o seu novo companheiro de box, Pecco Bagnaia, deixa a Ducati no final desta temporada e será substituído por Pedro Acosta, que chega da Red Bull KTM Factory Racing . É um movimento histórico para a marca italiana: a assinatura de Acosta dá à Ducati um alinhamento totalmente espanhol, e a primeira vez em 17 anos sem um piloto italiano nas suas fileiras.
No comando desportivo continua Davide Tardozzi, Team Manager da equipa, que reporta ao responsável do projeto MotoGP da Ducati, Luigi "Gigi" Dall'Igna (General Manager), e que tem sido peça-chave nos títulos de Construtores conquistados pela marca italiana, bem como nos títulos de Pilotos de Francesco "Pecco" Bagnaia (2022 e 2023) e Marc Marquez (2025).



APRILIA RACING

A Aprilia foi a primeira fábrica a garantir, ainda antes do arranque da pré-época de 2026, a continuidade de um piloto para 2027. Marco Bezzecchi foi o primeiro piloto de fábrica a assinar oficialmente um contrato para 2027, mantendo-se assim na casa de Noale.



O verdadeiro golpe de mercado, porém, chegou pouco depois: a Aprilia confirmou a contratação de Bagnaia com um longo contrato de quatro anos, um dia depois do acordo de Acosta com a Ducati ser fechado. Bagnaia chega assim proveniente da Ducati Lenovo Team, naquela que é uma das mudanças mais simbólicas de toda a silly season, ao trocar a marca com quem foi bicampeão pela concorrência italiana.
À frente do projeto desportivo continua Massimo Rivola, CEO da Aprilia Racing, que já admitiu publicamente a dificuldade de gerir um mercado de pilotos tão competitivo, tendo assumido a "desilusão" de perder Ai Ogura para a Yamaha, apesar do reforço com Bagnaia. Maior ainda terá sido a perda de Jorge Martin, que protagoniza outra transferência polémica.

MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP

A equipa oficial japonesa protagonizou uma das reviravoltas mais assinaláveis da pré-temporada: após o Grande Prémio da Holanda, em Assen, a Yamaha despediu-se de Fabio Quartararo e de Alex Rins, anunciando de seguida Jorge Martin e Ai Ogura como a sua nova dupla de pilotos oficiais.
Jorge Martin, campeão do mundo de 2024, sai da Aprilia Racing, depois de uma passagem tumultuosa marcada por lesões ao longo de 2025 e lhe frustraram a ambição de revalidar o título.
Ai Ogura, um dos pilotos em maior ascensão do campeonato, provém da SuperFile Trackhouse MotoGP Team. Ambos têm contrato com a Yamaha até ao final de 2028.
A gestão desportiva da Yamaha continua a cargo de Maio Meregalli, Diretor Desportivo da equipa.



BK8 GRESINI RACING MOTOGP

A equipa satélite Ducati, liderada por Nadia Padovani, foi uma das primeiras a fechar por completo a sua dupla de pilotos para 2027, com uma renovação total da equipa. Nadia Padovani anunciou, a 2 de julho 2026, que Joan Mir, a pilotar uma moto com material de especificação de fábrica, e Dani Holgado, que será promovido de Moto2, formariam a dupla da equipa, com um novo acordo plurianual com a Ducati.
Joan Mir chega da Honda HRC Castrol, estreando-se na Ducati depois de ter feito história pela Suzuki em 2020 com a conquista do título de campeão. Dani Holgado é a grande aposta jovem da equipa, tendo sido o primeiro rookie oficialmente confirmado no alinhamento de 2027. Ambos substituem Alex Marquez e Fermin Aldeguer, que seguem caminhos distintos dentro do paddock do mundial.



RED BULL KTM FACTORY RACING

A equipa oficial da marca austríaca sofreu a maior das reviravoltas do seu projeto desde a entrada em MotoGP. Com a saída de Pedro Acosta para a Ducati, a KTM optou por reconstruir por completo a sua dupla titular. Alex Marquez, vice-campeão em 2025 pela Gresini, regressa ao estatuto de piloto de fábrica pela primeira vez desde a sua época de estreia na Repsol Honda, ao assegurar um lugar na Red Bull KTM.
O seu novo companheiro será Fabio Di Giannantonio, que chega da Pertamina Enduro VR46 Racing Team, dedicando o seu grande potencial à estrutura oficial da KTM.
No comando da equipa continua Aki Ajo como Team Manager, responsável por fazer o balanço das campanhas da marca austríaca junto do Diretor de Motorsport da KTM, Pit Beirer.



» Mundial de Superbike



Mundial de Superbike estreia-se na China em 2027 e despede-se de Jerez e Phillip Island

SHANGHAI RECEBE A RONDA FINAL DA TEMPORADA; VALÊNCIA REGRESSA 16 ANOS DEPOIS E AUSTRÁLIA MUDA DE CIRCUITO EM 2028.

O MUNDIAL de Superbike (WorldSBK) divulgou o calendário de 2027, que fica marcado pela estreia do campeonato na China e pela saída de dois traçados históricos: Jerez, em Espanha, e Phillip Island, na Austrália.

A ronda chinesa, novidade absoluta no Mundial, está agendada para 29, 30 e 31 de outubro no Circuito Internacional de Xangai e não será uma prova qualquer: será a última da temporada, papel que até agora cabia a Jerez. A entrada da China no calendário acompanha o crescimento da presença de fabricantes chineses na competição, como a QJMotor, a Kove e a ZX Moto, com a CFMoto alegadamente a caminho.

Em sentido inverso, o Mundial despede-se de Jerez, mas recupera outro traçado espanhol: Valência regressa ao calendário após 16 temporadas de ausência e recebe a terceira ronda do ano, entre 2 e 4 de abril. O circuito valenciano, que acolhe a ronda final do MotoGP, volta assim a receber o Mundial de Superbike.

Já Phillip Island, um dos traçados mais icónicos do campeonato, deverá receber a prova de abertura da temporada de 2027 entre 19 e 21 de fevereiro e poderá estar a despedir-se do Mundial. A partir de 2028, o WorldSBK seguirá os passos do MotoGP e substituirá o circuito australiano por outro traçado no país, mas, ao contrário do campeonato de protótipos, que se mudará para Adelaide, o Mundial de Superbike deverá rumar a The Bend.

O calendário agora apresentado constitui a base para uma expansão mais global do campeonato, com o WorldSBK a procurar afastar-se gradualmente do seu tradicional reduto europeu. Segundo os rumores que circulam, em 2028 o campeonato poderá passar de 12 para 14 rondas, estando os Estados Unidos na mira para acolher uma dessas provas.

O Mundial de Superbike arranca em 2027 na Austrália e termina na China, num percurso que confirma a aposta da organização na internacionalização da competição. //



» Rali Dakar

49.º Rali Dakar começa em Portugal e depois ruma a Marrocos

HÁ JÁ ALGUM TEMPO QUE A POSSIBILIDADE DE O RALI DAKAR DEIXAR A ARÁBIA SAUDITA POR CAUSA DA INSTABILIDADE NA REGIÃO CONFIRMOU-SE E AGORA A PROVA VAI COMEÇAR EM PORTUGAL E CONTINUA DEPOIS EM MARROCOS.

TAL COMO já tínhamos anunciado, a possibilidade de a quadragésima nona edição do Rali Dakar abandonar a Arábia Saudita era uma hipótese cada vez mais forte, podendo o prólogo ser em Espanha ou Portugal e o resto da prova em Marrocos. Agora já é oficial que vai decorrer entre os dias 9 e 23 de janeiro, começando no Algarve, na região de Loulé. Vão ser 12 etapas e o prólogo, sendo o dia de descanso a 17 de janeiro, em Agadir.

A mudança já foi confirmada pela Amaury Sport Organisation, entidade responsável pela prova de todo-o-terreno, na sequência da instabilidade no Médio Oriente, que impediu a realização do evento na Arábia Saudita:

Perante os recentes acontecimentos no Reino da Arábia Saudita, especificamente a intensificação dos ataques de combatentes Huthis do Iémen, apoiados pelo Irão, contra Riade, a prova será transferida, excecionalmente em 2027, para a Europa e a África, antes de regressar a solo saudita, em 2028, para a 50.ª edição.

De acordo com o programa já divulgado, o começo da prova está para 9 de janeiro, em Loulé. Assim, Portugal acaba por ser beneficiado pelo azar alheio e recebe o prólogo e a primeira etapa especial, sendo que a prova segue depois para Marrocos, atravessando o Mediterrâneo por ferry e termina a 23 de janeiro, em Marraquexe.

A análise de David Castera

David Castera, diretor do Rally Dakar, está otimista:

A 49.ª edição do Dakar, agora numa nova localização, vai corresponder aos padrões desportivos que sempre fizeram dele o evento de rally-raid mais exigente. Apesar do curto prazo que tivemos para trabalhar, concebemos um verdadeiro Dakar. O ACP (Automóvel Club de Portugal) apoia-nos em Portugal, tendo estabelecido a sua etapa do Campeonato do Mundo de Ralis-Raid FIA-FIM como um pilar da temporada desde 2024.

Em Marrocos, a nossa experiência em todo o território, aliada à capacidade operacional das nossas equipas internas, permite-nos ir muito além dos formatos anteriormente oferecidos no país: os concorrentes descobrirão o Reino de uma ponta à outra. Exploraremos todas as suas caraterísticas distintivas através de um percurso inédito.

A prova termina na véspera do início da 18.ª Africa Eco Race que vai unir Marrocos ao Senegal, passando pela Mauritânia. //

» Nacional de Motocross



Fotos: Pedro Antunes Photography

Campeonato Nacional de Motocross termina em grande, no Ribatejo

O POPULAR TRAÇADO RIBATEJANO DO GRANHO ENCERROU DA MELHOR FORMA O CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS DE 2026.

DIFICILMENTE poderia ter havido melhor fecho da presente temporada, no passado domingo, 11 de outubro, no Crossódromo do Granho, derradeira ronda do Campeonato Nacional de Motocross 2026. Uma prova com muito público a assistir ao bom espetáculo montado pelo Grupo Motard Moto Pampas e protagonizado por um plantel que discutia ainda a maioria dos títulos nacionais, numa época com muitos atrativos, caso do regresso de Cortelha.

Gerard Congost (MX1), Gilen Albisua (MX2), Bernardo Pinto (MX125 Júnior), Paulo Felícia (MX Veteranos), Guilherme Gomes (MX85) e Iker González (MX65) são os Campeões Nacionais de Motocross 2026. Já na classe, em que se corre em conjunto com as competições regionais, Rodrigo Garcia já havia conquistado o título, pelo que alinhou também em MX65.

Contudo, não foram necessariamente estes os nomes que mais se destacaram na prova do Granho, com Paulo Alberto (Yamaha) a fazer mais uma das suas 'visitas' vitoriosas ao Campeonato Nacional de Motocross, ganhando a classe de MX1 no Granho. O piloto de Leiria, que corre habitualmente no Brasil, veio ao Ribatejo e, aos 36 anos, dominou a primeira manga e foi segundo na corrida seguinte, mesmo depois de uma queda logo na volta inaugural, o que lhe daria o triunfo à geral.

Luís Outeiro (Yamaha) foi 2º da geral, com um 3º posto na primeira corrida e a vitória na segunda manga, despedindo-se assim da placa nº1 com um grande resultado e o 2º lugar do campeonato. Quanto a Gerard Congost (GasGas) assegurou o título de MX1 logo nos treinos cronometrados, onde foi o mais rápido na frente de Martim Palma (Ducati) e nas corridas, o piloto espanhol fez P2 e P3, o que lhe daria o 3º lugar da geral na frente de Martim Palma, este a terminar uma boa época com dois quartos lugares e o 3º posto final no campeonato de MX1.

Mais resultados

Antes da corrida já estava decidido o título de MX

Veteranos, em favor de Paulo Felícia (TM), ele que havia ganho todas as mangas esta época e viu a sua série invicta terminar no Granho, com duas vitórias para o Campeão de Veteranos de 2025. Já Ricardo Aires (KTM), assegurou assim o vice-campeonato numa época em que foi afetado por algumas lesões.

Entre as MX2 registou-se outro título para um piloto espanhol, Gilen Albisua (GasGas), que coroou a sua temporada com vitórias em ambas as mangas, sempre seguido de Tomás Santos (KTM) e de Sandro Lobo (KTM), com Vasco Salgado (Yamaha) e Gonçalo Cardoso (KTM) a fecharem o top 5.

Bernardo Pinto (Yamaha), que discutia aqui o título de MX125 Júnior com o seu irmão Duarte Pinto (Yamaha), saiu vitorioso do Granho, vencendo o campeonato e a geral (P2 e P1). Bernardo Caiado (GasGas), em crescendo neste final de época, venceu a primeira manga e foi quinto na seguinte, o que lhe daria o 2º posto na geral na frente de Maksim Trokhymchuk (P4 e P3), em Husqvarna, seguindo-se Duarte Pinto (P6/P2) e Leonardo Gaio (P3/P6).





Mais resultados e balanço final da temporada

Também a garantir o título logo nos treinos cronometrados, e por isso a correr já com a placa Nº1, tal como Congost em MX1, esteve Guilherme Gomes (KTM) entre as MX85, que nem por isso abrandou o ritmo. Guilherme Gomes e Thiago Rodríguez foram os primeiros a cortar a meta na manga inaugural, mas seriam penalizados por saltar com bandeiras amarelas agitadas, pelo que o triunfo nesta corrida caberia a Dinis Neto (KTM), seguido por Maria Inês Gandum (Husqvarna) e Gui Gomes, este a acabar por vencer a geral depois de ter ganho a segunda manga à frente de Rodríguez e Neto.

Finalmente, em MX65, Iker González (KTM) fechava uma grande época com o título e as vitórias nas duas mangas, enquanto, atrás de si, Noel Carracedo (GasGas) e Rodrigo Garcia (Yamaha) alternavam nos 2º e 3º lugares no final das duas mangas, com vantagem na geral para Carracedo por ter feito o 2º lugar na última manga.

Terminado mais um Campeonato Nacional de Motocross, que teve a primeira ronda em Tarouca, importa ainda fazer um agradecimento a todos quantos ajudaram, com o seu esforço e dedicação, levar a bom porto esta temporada. Um especial agradecimento a todas as organizações, equipas, pilotos e suas famílias, bem como à equipa da Comissão de MX/SX da FMP. //



AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

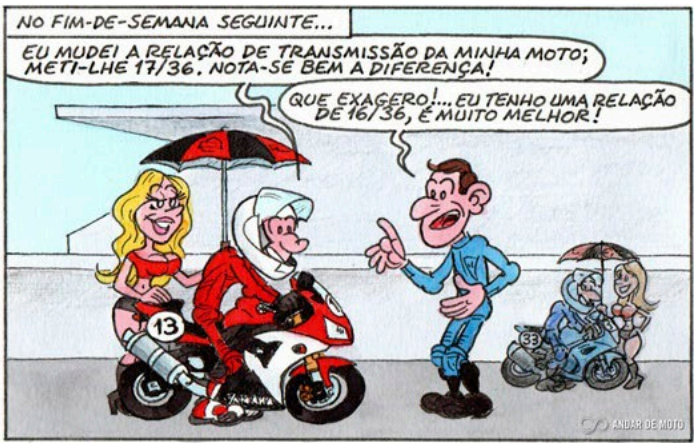
TOM VITOÍN



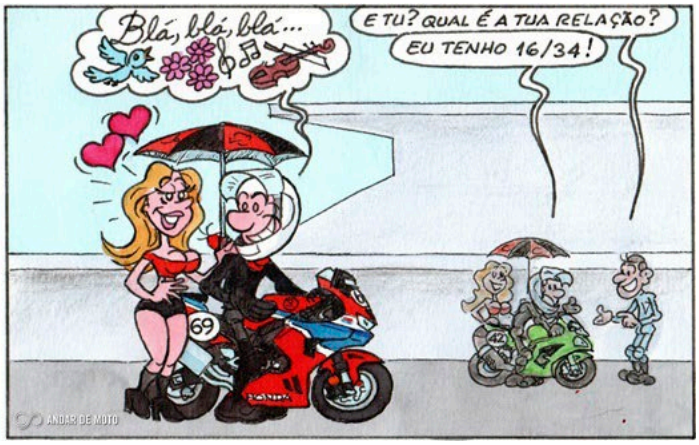


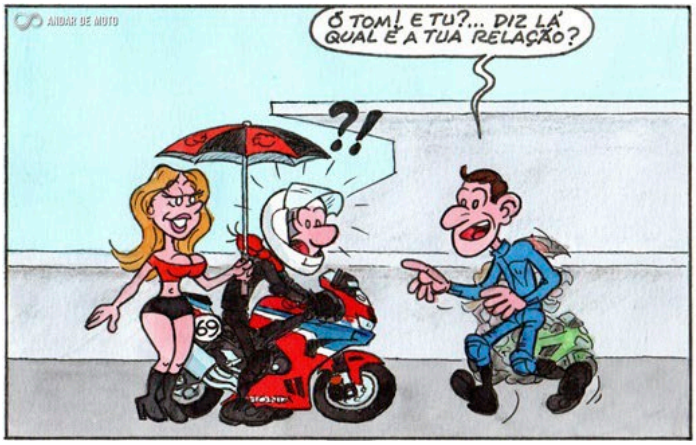


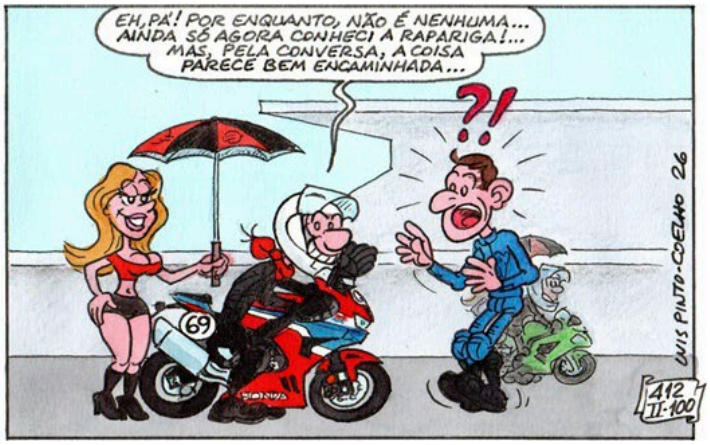













MOTOS USADAS
PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
ANDARDEMOTO.PT
ANDAR DE MOTO



A estrada que nos cura

Adelina Graça
Duas rodas, duas asas

Há um momento exato em que uma viagem de moto deixa de ser um passeio e se transforma numa lição de vida. Geralmente, esse momento não acontece num miradouro perfeito ou numa estrada impecavelmente asfaltada. Acontece quando o motor se cala subitamente, o silêncio do deserto ou da montanha se instala, e percebemos que estamos sozinhos, a milhares de quilómetros de casa, com uma avaria mecânica.

Nos confins do mundo, os imprevistos são a única certeza. Um pneu furado na lama, a eletrónica que falha sob uma tempestade ou um carburador entupido no calor sufocante da Argélia. Nessas horas, o pânico inicial dá lugar a um instinto de sobrevivência e autodescoberta. Olhamos para as nossas próprias mãos e percebemos que a capacidade de resolver o problema está dentro de nós. Aprendemos a improvisar, a manter a calma e a decifrar a mecânica da moto como se fosse uma extensão do nosso próprio corpo. Cada problema superado na berma da estrada reconstrói a nossa autoconfiança.

Mas a maior magia destas viagens não está no que conseguimos fazer sozinhos, mas sim no que o mundo faz por nós. Quando tudo parece perdido, a estrada providencia. Do nada, surge alguém. Um habitante local, um mecânico de rua com ferramentas gastas e um sorriso caloroso. Alguém que não fala a nossa língua, mas compreende perfeitamente a linguagem universal da solidariedade. Homens e mulheres que partilham o pouco que têm, que trabalham horas a fio para nos devolver à estrada e que, no final, recusam receber um único tostão. Apenas nos pedem um aperto de mão, um abraço e a promessa de que seguiremos em segurança.

Dessas partilhas improváveis nascem laços inquebráveis. Estranhos tornam-se amigos para a vida, unidos por um momento de pura humanidade que nenhuma distância ou tempo conseguirá apagar.

Quando finalmente regressamos a casa, já não somos os mesmos. Crescemos como motociclistas, mais técnicos e resilientes, mas crescemos sobretudo como seres humanos. Depois de ver a imensidão do mundo e de sobreviver à boleia da bondade alheia, a nossa perspetiva muda drasticamente. O trânsito da cidade, as filas no supermercado ou as pequenas frustrações do quotidiano perdem o peso que costumavam ter. Aprendemos a relativizar os problemas tolos do dia a dia. Afinal, quem já viu a sua viagem salva por um mecânico generoso no meio do nada sabe que, para cada carburador entupido que a vida nos apresenta, haverá sempre uma solução, uma mão amiga e um novo horizonte por alcançar.

Agradecimento especial ao mecânico Gotas Mounir e aos amigos Haroun, Karim, Adim, Younes e Houssem. Pessoas extraordinárias que se cruzam no meu caminho em Constantine, Argélia. //





O Despertar da Touring.

A nova Honda CB1000GT veio revolucionar o mundo das Touring desportivas com uma potência surpreendente e uma precisão cirúrgica. Equipada com o motor da Fireblade, de quatro cilindros em linha, desenvolvido para o entusiasmar em cada curva, em cada quilómetro. A suspensão eletrónica e o ABS em curva vão envolvê-lo em qualquer tipo de estrada. Prepare a sua viagem com um depósito de 21 litros, proteções para todas as condições meteorológicas, banco macio, cruise control e malas laterais de série, prontas para longas viagens. Mantenha-se aos comandos com o Honda RoadSync, 5 modos de condução e um ecrã TFT que coloca o controlo na ponta dos seus dedos através do painel de instrumentos retro iluminado. Isto não é uma Touring convencional, é o renascimento de uma verdadeira Touring Desportiva. Com desempenho, presença e uma imbatível relação preço/qualidade.



The Power of Dreams.