

# ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO  
MENSAL  
**#54**  
NOVEMBRO

**ESPECIAL**

200  
PÁGINAS

## **SALÃO DE MILÃO**



 **EICMA**  
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE  
DELLE DUE RUOTE

*AS PRINCIPAIS NOVIDADES  
APRESENTADAS NO SALÃO DE MILÃO*

TUDO O QUE PRECISA DE SABER SOBRE MOTOS ESTÁ NO [ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)



**ADV350**

Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

# Espírito de aventura. Estilo urbano.

A emoção do ar livre encontra o estilo citadino na ADV350, uma scooter na vanguarda da inovação. A sua suspensão de longo curso, rodas estilo off-road e pneus com perfil padronizado irão satisfazer a sede de aventura, enquanto o design elegante e expressivo estiliza até as ruas mais urbanas. Um prático espaço de arrumação sob o assento para 2 capacetes integrais – e mais – completam o pacote que inclui um painel LCD, com a conectividade do sistema Honda Smartphone Voice Control, que permite o controle da navegação, música, chamadas e o comando de voz enquanto o smartphone carrega. A ADV350 é a scooter que transforma um passeio na cidade numa expedição, sem nunca comprometer o carismático estilo urbano.

**Realize o seu Sonho.**



# PORQUE NÃO...



**Rogério Carmo**  
*Publisher*

## Opinadores e desentendidos

Tem sido “um fartote”, ver alguns comentadores sociais expressarem em público, nas redes sociais, as suas opiniões sobre diversos modelos de motos, mesmo os recém lançados que ainda nem sequer chegaram ao mercado.

Há os que saltam para o teclado e os que, menos versados na arte da escrita, mesmo que tampouco sejam versados na arte da oralidade, se sentam à frente de uma câmara de vídeo, a debitar inconsequências sobre este ou aquele modelo, normalmente fazendo apreciações negativas, pois é um facto que ser do contra dá mais audiências do que ser a favor.

O que a maioria tem em comum, e que me espanta, é que não viram ao vivo o modelo de que falam, grande parte deles apenas leu a ficha técnica resumida e muitos, mas mesmo muitos deles, não tem conhecimentos de mecânica ou experiência de condução suficientes para fazerem qualquer juízo de valor sobre as máquinas de que estão a falar.

Muitos discutem o design, outros vão mais longe e juram a pés juntos que determinado pormenor técnico é mau e alguns ainda mostram, além de um total desconhecimento mecânico, antagonismo e preconceito relativamente a algumas marcas.

E praticamente todos assumem, sem qualquer conhecimento de causa, que os asiáticos não sabem fazer motos e que os seus produtos são de baixa qualidade. Como se as motos que apreciam e enaltecem não tivessem,

algumas sido fabricadas na íntegra e outras equipadas com quantidades consideráveis de componentes fabricados nesses mesmos países.

Considerando que nunca houve tanta informação disponível, mas que também nunca foi tão difícil transformar essa informação em conhecimento, estes agentes de desinformação tudo fazem para desacreditar avaliações ponderadas e fundamentadas feitas por especialistas, com intervenções dignas de qualquer comentador futebolístico ou político, que apenas fazem perder tempo à sua audiência pois não acrescentam qualquer informação útil. No meu tempo tinha-se vergonha de fazer má figura em público. Parece que nos dias de hoje já não. E é por estas e por outras que a famosa expressão “Porque não te calas?” se mantém actual! //

**"estes agentes de desinformação tudo fazem para desacreditar avaliações ponderadas e fundamentadas feitas por especialistas"**

### CRÔNICA

3 *ROGÉRIO CARMO: OPINADORES E DESENTENDIDOS*

### SALÃO DE MILÃO

- 8 **APRILIA** : *ELECTRICa, RS660 EXTREMA*
- 12 **BENELLI** : *BKX 250/125, TRK 800, TORNADO NAKED TWIN, TRK 702*
- 24 **BIMOTA** : *KB4 RC*
- 26 **BROUGH SUPERIOR** : *AMB 001, SUPERIOR DAGGER*
- 34 **CFMOTO** : *800MT SPORT R, PAPIO NOVA, CL-X 700 SPORT, ZEEHO, NK C22*
- 50 **DUCATI** : *DIAVEL V4, SCRAMBLER, STREETFIGHTER V4/V4 SP2, PANIGALE V4 SP2*
- 78 **HONDA** : *TRANSALP XL750, CL500, CB750 HORNET, CMX1100 REBEL, EM1*
- 102 **INDIAN** : *FTR*
- 106 **ITALJET** : *DRAGSTER 500GP*
- 108 **KAWASAKI** : *ELÉTRICAS, NINJA SX*
- 110 **KEEWAY** : *RKF 125, RK V125C*
- 114 **KYMCO** : *SUPERNEX, REVONEX, CV3, DT X360*
- 122 **MBP**: *125CC, C1002V, C650V, T1002V*
- 134 **MITT** : *530TT ADVENTURE*
- 138 **MV AGUSTA** : *BRUTALE 1000 RR / RS, LUCKY EXPLORER 9.5 E 5.5, SUPERVELOCE 1000 SERIE ORO, AMPELIO*
- 152 **PEUGEOT MOTORCYCLES** : *XP400, PM-01*
- 156 **QJMOTOR** : *PV ELECTRIC*
- 158 **ROYAL ENFIELD** : *SUPER METEOR 650, HIMALAYAN, CLASSIC SIGNALS*
- 166 **SUZUKI** : *GSX-8S, V-STROM 800DE*
- 172 **SYM** : *MMBCU, JET 14 EVO, JOYMAX Z PLUS, JET X 125, SYMPHONY CARGO 125, E-X'PRO*
- 178 **TRIUMPH** : *CHROME COLLECTION, STREET TRIPLE 765*
- 190 **VMOTO** : *STASH, VMOTO E PININFARINA*
- 194 **VOGE** : *900 DS*
- 196 **YADEA** : *KEENESS VFD, VOLTGUARD VFV*
- 198 **YAMAHA** : *XSR700 LEGACY*



**BMW  
MOTORRAD**

**51**  
ANOS  
GARANTIA



# A LIBERDADE É O OXIGÉNIO DA ALMA.

## DESCOBRE A GAMA R 18.

A BMW R 18 é uma Cruiser de excelência construída para rolar com todo o conforto, máximo estilo, e acima de tudo sem preocupações. Desenvolvida sob quatro princípios fundamentais - a herança, o desempenho, o detalhe e a personalização - a R 18 faz-se apresentar com quatro perfis distintos: o carácter da BMW R 18, a nostalgia da BMW R 18 Classic, a atitude da BMW R 18 B e o luxo da BMW R 18 Transcontinental. Todas diferentes, mas com o mesmo coração, o maior motor Boxer alguma vez construído pela BMW.

Marca agora o teu Test Ride no nosso website e descobre o significado de #Soulfuel.

**MAKE LIFE A RIDE\***

[bmw-motorrad.pt](http://bmw-motorrad.pt)

\* A tua vida é uma viagem.

# O Mundo das motos PULA E AVANÇA



» [Galeria de fotos aqui](#)

O Salão de Milão EICMA 2022 foi um sucesso. Como de costume estivemos presentes e aqui lhe resumimos as novidades mais significativas.





O Salão de Milão é, sem qualquer dúvida, o momento mais alto do ano para quem vive o mundo das motos. Os novos modelos, as novas tendências de design, as novas tecnologias são, e sempre foram, o grande chamariz de profissionais do sector e do público em geral.

Mas a grande quantidade de acessórios, equipamentos e componentes também foi sempre um factor importante para o sucesso deste certame, sobretudo pela diversidade, mas também pela inovação.

Depois da pandemia, em plena crise das cadeias de produção e de distribuição, sob a ameaça da descarbonização e do advento da mobilidade elétrica, com algumas marcas a anteciparem a apresentação dos seus novos modelos e outras a nem sequer estarem presentes, a 79ª edição da EICMA era uma incógnita.

No entanto, seis enormes pavilhões cheios de novidades acolheram 1370 marcas, sendo que 59% delas eram de fora da Itália, provenientes de um total de 45 países.

O público acorreu em força, e com quase meio milhão de visitantes (470.000), entre os quais cerca de 7.000 ligados à comunicação social e 40.000 profissionais do sector das duas rodas, sendo que também mais de metade eram de países que não a Itália, ficou provado que as redes sociais e a Internet se complementam com o ver ao vivo e tocar na(s) moto(s) da nossa paixão.

Seguramente, sem a EICMA o motociclismo não seria o que é hoje. Na certeza, porém, que a EICMA também já não é o que era!

Basta andar para trás dez anos no tempo, quando as marcas europeias e japonesas dominavam o mercado, e era frequente verem-se equipas de numerosos chineses a rodearem as motos das principais marcas recém apresentadas, fotografando em detalhe todos os seus componentes e tirando notas desenfreadamente, e ver que nesta edição de 2022 eram os representantes das marcas europeias e japonesas que, de uma forma menos descarada e intrusiva, é certo, se precipitavam para as apresentações das novidades das principais marcas asiáticas.

E com razão. A concorrência asiática é cada vez mais forte e todos (ou a grande maioria) querem a melhor moto ao melhor preço. E nisso os fabricantes asiáticos não desiludem. Pelo menos por enquanto!

Era impossível nestas páginas mostrar todas as novidades presentes no salão, por isso, nesta edição apenas lhe apresentamos as mais significativas novidades das marcas que operam em Portugal. //





# Aprilia ELECTRICA

Com um mundo cada vez mais avançado tecnologicamente, a alteração para meios de transporte sustentáveis começa-se a sentir. A apresentação de várias motos elétricas na EICMA 2022 foi também marcada pelo conceito sustentável da Aprilia, a ELETRICa.

**F**ocada na circulação urbana e no peso mais ligeiro, a Aprilia ELECTRICa mostra-se com um aspecto jovial, alta e esguia, ao estilo supermotard.

A fabricante de Noale não disponibilizou qualquer dado técnico referente à ELECTRICa. Apenas pelas imagens conseguimos concluir que esta posiciona o motor na frente da roda traseira, por baixo do monoamortecedor traseiro, ainda no braço oscilante, com a transmissão final a ser feita por corrente.

O inexistente pedal de travão na Aprilia ELECTRICa é outro pormenor que salta à vista. Uma vez que não usufrui de uma caixa de velocidades e, conseqüentemente, de embraiagem, a supermotard elétrica da Aprilia deve equipar a manete do travão traseiro no punho esquerdo.

As linhas da ELECTRICa são suaves e os adereços na traseira e o farol frontal lembram-nos das gamas mais potentes da Aprilia.

Segundo a fabricante italiana, a ELECTRICa dispõe das mais recentes tecnologias. Sendo apenas um protótipo, não há ainda previsão para a produção em série deste modelo elétrico da casa de Noale. //





# Aprilia

## RS 660 EXTREMA

A Aprilia apresentou uma nova variante da RS 660, a Extrema, à semelhança do que fez anteriormente na sua RS 125.

**M**uito apelativa no mercado europeu, a desportiva RS 660, já testada em 2020 pelo Andar de Moto, recebeu uma nova versão. O local escolhido para a revelação da RS660 Extrema foi o Salão de Internacional de Motos em Milão, onde a fabricante italiana revelou também o seu protótipo elétrico.

Saltam à vista as novas cores que vestem a RS 660 Extrema, uma pintura alusiva à competição. Mas, para além disso, houve também modificações que prometem conceder uma maior performance ao modelo desportivo de média cilindrada.

Em termos estéticos, além do esquema cromático, o que mudou foi apenas o guarda-lamas frontal e a carenagem inferior, que passam nesta

versão Extrema da RS 660 a ser fabricados em fibra de carbono, para uma redução de peso. O peso da RS 660 Extrema é de 166 kg a seco.

O bico-de-pato foi obrigatoriamente adaptado na RS 660 Extrema para que a fabricante de Noale conseguisse dar espaço à parceira SC Project para a elaboração do novo sistema de escape oriundo da competição, mais leve e que permite uma circulação de gases superior.

A Aprilia RS 660 nesta versão Extrema continua com o mesmo coração, o bicilíndrico paralelo que produz uns impressionantes 100 cv, postos no asfalto através de uma caixa manual de 6 velocidades que agora pode ser alterada eletronicamente através do painel de instrumentos, para a famosa configuração de corrida. Ou seja, a 1.ª mudança passa a ser para cima e as restantes para baixo.

Os motociclistas que aguardavam uma moto de média cilindrada desportiva ainda mais focada na competição podem contar agora com RS 660 Extrema, porém, a sua disponibilidade e preço não foram ainda anunciados. //



URBET

**GADIRO**

E - 125

100% ELÉCTRICO

WWW.URBET.PT



DESDE

**3399€\***

(\* DESP. LEGALIZAÇÃO)

\* Campanha válida até 31 de Dezembro 2022



# Benelli

## BKX 250/125



A Benelli BKX 250 é a nova moto de aventura de média/baixa cilindrada da marca de Pesaro, pensada para percorrer facilmente novos caminhos.

**A**lém de se sentir confortável no asfalto, a BKX foi fabricada a pensar numa utilização fora de estrada, onde prova ser uma moto prática, leve e acessível.

Concebida no coração da marca de Pesaro, o Benelli Style Centre, a BKX mostra umas linhas atuais muito simples, com um farol totalmente novo integrado com luz diurna e um farolim traseiro com piscas incorporados.

Esta aventureira compacta da Benelli vai estar disponível em duas motorizações de 125 e 250cc, com refrigeração por líquido.

Gera uns saudáveis 25,8 cv às 9250 rpm com 21 Nm de binário na versão 250cc e 12,8 cv às 9500 rpm com 10 Nm de binário na versão 125cc, através de uma caixa de 6 velocidades dotada de embraiagem húmida.

O quadro da BKX é fabricado em aço com uma estrutura em treliça e foi desenhado para maximizar a agilidade da moto, promovendo um maior controlo nas diferentes situações.

As suspensões são um factor relevante para fazer da Benelli BKX uma moto de aventura capaz de ultrapassar os maiores obstáculos fora do asfalto e por isso ambas as versões equipam na frente uma forquilha invertida com 41 mm de diâmetro com um curso de 180 mm, enquanto na traseira, fixo ao »





braço oscilante em aço, está um monoamortecedor também com um curso de 180 mm que é ajustável em pré carga na mola.

Na roda dianteira de 19 polegadas, encontramos como equipamento de travagem um disco flutuante de 280 mm mordido por uma pinça de 4 pistões e na roda traseira de 17 polegadas, um disco de 240 mm com uma pinça de pistão simples.

O depósito de combustível com capacidade máxima de 13,5 litros permite uma autonomia teórica de 400 km.

Com uma altura de assento de 835 mm, uma altura livre ao solo de 220 mm e um peso a cheio de 142 kg (165 kg para a versão 250cc), a BKX oferece uma grande facilidade de manobra, seja à mão, seja a ultrapassar obstáculos.

É importante mencionar ainda o painel de instrumentos LCD e uma porta USB para carregar os gadgets.

A Benelli BKX 250 vai estar disponível para venda em meados do ano de 2023 com o preço ainda por definir. //



TRK502X



# KM'S DE AVENTURAS MEDIDOS COM PAIXÃO

A TRK 502 X não passa despercebida graças à imponência do seu visual agressivo e atraente, pronta para fazer de cada viagem uma verdadeira aventura. Esta *best-seller* do segmento Trail de média cilindrada foi projetada para ir de encontro às necessidades dos condutores mais exigentes que desejam viajar sem quaisquer limites. A aventura está nas tuas mãos.

Descobre-a num concessionário Benelli.



# Benelli TRK 800

A nova Benelli TRK 800 apresentada na EICMA 2021 volta a estar presente nesta Exposição Internacional de Motos em Milão 2022.





Com um design tipicamente trail, a nova TRK 800 era há muito aguardada pelos fãs da variante recordista de vendas, a Benelli TRK 502, para subirem de cilindrada mas sem perder o seu conforto e outras características típicas.

Inserida no segmento de trail média cilindrada, a Benelli TRK 800 assume-se como uma moto versátil capaz de enfrentar o trânsito urbano enquanto se mostra sempre disponível para enveredar numa longa viagem por estrada ou fora dela.

A TRK 800 nasceu no Benelli Style Centre, desenhada pelo departamento R&D da marca de Pesaro, em que o conceito passou por criar uma trail média/alta cilindrada ágil, moderna e mais potente.

Com o intuito de criar um estilo icónico, a TRK 800 adotou algumas linhas da frente, como o guarda lamas frontal, o farol e o corpo musculado da variante com 500 cc. Quanto ao seu design, é composto por linhas modernas e uma silhueta musculada.

O motor é o já conhecido da scrambler Leoncino 800, que desenvolve uns saudáveis 76.2 cv às 8500 rpm e um pico de binário de 67 Nm às 6500 rpm. Incorpora ainda dupla árvore de cames na cabeça do motor com 4 válvulas por cilindro e corpos de acelerador de 43 mm.

Para transmitir a potência do motor à roda, a Trail de média/alta cilindrada usa uma caixa de 6 velocidades manual com transmissão final em corrente.

A envolver o motor da Benelli TRK 800 temos um quadro tubular de aço com estrutura em treliça rígida para garantir ao motociclista a maior agilidade e conforto em qualquer condição.

Na frente, fixa ao quadro da TRK 800, temos uma forquilha invertida da Marzocchi com 50 mm de diâmetro e 170 mm de curso ajustável em extensão,»





compressão e pré-carga. Fixo ao braço oscilante traseiro fabricado em alumínio, observamos um mono amortecedor com curso máximo de 171 mm que possui ajuste de pré carga na mola e ainda ajuste do hidráulico de extensão.

Assente sob o braço oscilante e a forquilha dianteira da Benelli TRK 800 estão montadas rodas de 19 polegadas à frente e 17 polegadas na traseira, possibilitando viajar por estrada ou fora dela.

A performance do sistema de travagem da trail do fabricante de Pesaro fica a cargo da Brembo, com um disco duplo semi-flutuante de 320 mm na dianteira com pinças de 4 pistões e na traseira um disco de 260 mm com uma pinça de pistão simples.

De referir ainda o novo display TFT de alta resolução a cores, interativo e fácil de usar, e o depósito com capacidade máxima de 21 litros, proporcionando uma generosa autonomia.

A Benelli TRK 800 só vai estar disponível para venda a partir de meados de 2023, com o preço ainda por definir. //

# PACKTALK EDGE

SOUND BY



OPERATED BY  
**NATURAL VOICE**

**3 ANOS**  
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



#### Air Mount

É tão simples. Basta aproximar o PACKTALK EDGE do suporte magnético e o encaixe será imediato.



#### USB tipo C

Porta de ligação universal e robusta, para ligações rápidas a qualquer dispositivo.



#### Atualizações de software s/fios

Nunca foi tão fácil manter a sua unidade atualizada. Basta usar a aplicação Cardo Connect para descarregar e instalar a última versão de software no seu PACKTALK EDGE. Não necessita de cabos.



#### À prova de água

Não interessa o que lhe atirem, o PACKTALK EDGE é à prova de água e vai aguentar todas as intempéries, mantendo-o ligado. Faça chuva, nevoeiro, lama, pó ou neve.



#### Carga rápida

Está a ficar sem bateria? Consiga 2 horas de conversação com apenas 20 minutos de carga.

#### Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



[www.cardosystems.com](http://www.cardosystems.com)  
[www.goldenbat.pt](http://www.goldenbat.pt)





# Benelli

## TORNADO NAKED TWIN 500

A Benelli Tornado Naked Twin 500 mostrada pela primeira vez na EICMA 2022 pode caracterizar-se como sendo uma moto desportiva, carismática e agressiva.

**C**onsiderada um novo conceito de naked pela fabricante de Pésaro, a Tornado Naked Twin combina o famoso motor de 500 cc com a plataforma da TRK 502 e da Leoncino 500.

Inspirada nas tradições da Benelli, a Tornado Naked Twin 500 revela o design particular da marca, musculado, agressivo e muito bem equilibrado.

A traseira da Benelli Tornado Naked Twin 500 é compacta, em comparação com a volumosa frente que incorpora um novo farol com luz diurna em forma de “T” e separada da iluminação do farol em LED, à moda dos tempos contemporâneos.

Comum ao segmento naked, a Tornado Twin 500 apresenta-se “despida” com as suas peças técnicas à vista, como o bem acabado motor de dois cilindros arrefecido a líquido, com 500 cc, capaz de gerar uma potência máxima de 47,6 cv às 8500 rpm e 46 Nm às 6000 rpm de binário.

O célebre bloco do motor, proveniente da TRK 502 e Leoncino 500, sofreu algumas alterações para encaixar com o estilo da Tornado Naked Twin 500. A posição do motor no quadro foi alterada, as tampas laterais da embraiagem e da transmissão também são novas e a admissão e o escape foram melhorados para fazer o motor da Benelli Tornado respirar melhor.

De modo a complementar todas as modificações do motor da Tornado Naked Twin 500, foi integrada

uma embraiagem húmida deslizante, com conversor de torque, que une o motor à caixa de 6 velocidades manual, sendo a transmissão final feita por corrente.

Compacta e ágil, a Benelli Tornado Naked Twin 500 tem apenas 1451 mm de distância entre eixos e 199 kg de peso em ordem de marcha.

A forquilha invertida na frente da Tornado Naked Twin 500 oferece um curso de 125 mm, enquanto o monoamortecedor ao centro do braço oscilante tem 41,2 mm de curso.

Com jantes em liga de alumínio de 17 polegadas, a Naked Twin 500 da Benelli possui dois discos semi-flutuantes de 320 mm com pinças de 4 êmbolos na roda da frente. Na roda de trás, um disco de 260 mm é mordido por uma pinça simples.

Para a Tornado Naked Twin 500 foi desenhado um novo painel de instrumentos com ecrã de alta resolução TFT a cores com 5 polegadas de dimensão e conectividade ao smartphone por Bluetooth.

A Benelli Tornado Twin 500 apresenta piscas colocados de forma subtil, uma vez que os traseiros são integrados no farolim e os frontais nas proteções das mãos.

Com preço ainda por determinar, a Benelli Tornado Naked Twin 500 só vai ficar disponível para venda, previsivelmente, a partir de julho de 2023. //



# Benelli TRK 702

Designada pela Benelli como uma moto de aventura pura, a fabricante italiana mostra uma forte aposta neste segmento.





**A** fabricante de Pesaro apresenta assim mais uma alternativa à já conhecida Benelli TRK 502, pensada para os motociclistas que não pretendem dar um “salto” tão grande na potência.

A TRK 702 X partilha as mesmas linhas que a sua irmã mais dedicada ao asfalto, a TRK 702, composta por traços angulosos que lhe atribuem um carácter agressivo e forte.

Comum à família TRK podemos encontrar os faróis com iluminação e luz diurna em LED, incorporados numa estrutura semelhante aos diferentes modelos, o formato do depósito com capacidade de 20 litros e as laterais do mesmo em metal para facilitar o movimento das pernas durante a condução.

O motor, “novíssimo em folha”, nasceu da experiência obtida no desenvolvimento do 500 e 800 cc. O bicilíndrico com 698 cc da Benelli TRK 702 X entrega uns saudáveis 76.2 cv às 8750 rpm e 68.2 Nm de binário às 6250 rpm. Estará também disponível uma versão limitada a 35 kW, pensada para os detentores de carta A2.

A Benelli TRK 702 X promete uma resposta do motor sempre disponível e forte por meio da caixa manual de 6 velocidades com embraiagem banhada a óleo assistida por um conversor de binário, tornando a manete de embraiagem mais leve.

Uma outra característica partilhada pela família TRK é a configuração do quadro; a TRK 702 X também integra um quadro de aço com estrutura em treliça para maior agilidade on/off-road.

Durante a condução da Benelli TRK 702 X, as suspensões responsáveis por dar um maior controlo ao motociclista consistem numa forquilha invertida de 50 mm de diâmetro com curso de 140 mm na dianteira e, na traseira, um monoamortecedor com ajuste de pré-carga, colocado ao centro do braço

oscilante em alumínio.

A Benelli TRK 702 X mostra-se com dois discos de 320 mm na sua roda da frente de 19 polegadas, mordidos por pinças de 2 êmbolos e, na roda traseira, um disco com pinça simples numa roda de 17 polegadas.

As TRK 702 e a 702 X asseguram uma proteção aerodinâmica eficaz, capaz de promover o máximo conforto nas viagens mais longas. Para os dias mais frios, há ainda o extra opcional de assento e punhos aquecidos, ativados através do controlador retroiluminado no guiador.

Iluminação totalmente em LED e um painel de instrumentos de alta resolução TFT a cores de 5”, com conectividade por Bluetooth, tornam a TRK 702 X uma moto atual. Para os motociclistas interessados em criar memórias das suas viagens, a fabricante de Pesaro integrou, como extra opcional, uma câmara on-board na TRK 702 X.

A disponibilidade da Benelli TRK 702 X está prevista para o início da primavera de 2023, sem preço ainda conhecido. As cores disponíveis serão Anthracite Grey, Forest Green, Dune Sea e Moon Grey. //





# Bimota KB4 RC



A Bimota KB4 RC (Racer Cafe) resulta na versão despida da Bimota KB4, que já tinha comparecido na EICMA 2021 pela primeira vez, e em 2022 foi considerada uma das mais belas do salão pelos visitantes.

O quadro da Bimota KB4 RC continua com a mesma estrutura tubular em treliça e a integrar também a mesma unidade motriz retirada diretamente da Kawasaki Z1000SX, uma vez que em 2019 a Bimota foi comprada pela fabricante japonesa.

A manterem-se também inalteráveis na KB4RC foram a travagem Brembo, as suspensões Marzocchi e as jantes forjadas OZ.

Os aspectos mais relevantes desta “peça de arte” da Bimota são as grandes entradas de ar na frente da KB4 RC que percorrem toda a lateral esquerda e direita por condutas e vão direcionar o ar para debaixo do assento do condutor, onde se encontra uma parte fundamental do sistema de refrigeração, o radiador.

As diferenças para a versão apresentada em 2021 são no seu aspecto. A nova pintura é agora mais escura, a preto e branco, e os suportes do farol mudaram para alumínio.

Sem preço e disponibilidade revelados, a Bimota KB4 RC não deverá ser uma moto acessível, tendo em conta todo o desenvolvimento e estudo desempenhado no seu quadro e aerodinâmica. //



# Brough Superior

## AMB 001



Já exibida na EICMA em 2019, a AMB 001 resultou de uma parceria entre a Aston Martin e a Brough Superior, que se revelou um sucesso da marca de elite de motos. Passados 3 anos, a fabricante de carros britânica e a Brough Superior voltaram a juntar-se e apresentaram a AMB 001 Pro em Milão.

**A**pós a revelação da AMB 001, que apresentámos no Andar de Moto, a Brough Superior levou ao EICMA 2022 a sua descendente, a AMB 001 Pro. Inspirada no hiper carro Aston Martin Valkyrie AMR Pro, a nova AMB 001 PRO oferece mais 25% de potência que a sua antecessora e uma relação de potência/peso de 1,28 cv por quilograma, semelhante a um carro de Fórmula 1.

A AMB 001 Pro nasce com base no que foi feito na AMB 001, mas claro, com o objetivo de ser melhor. Os 25% a mais de potência da 001 Pro são cortesia do novo motor de 997cc bicilíndrico em V a 88° completamente maquinado em CNC a partir de um grande bloco de alumínio.

Este método de criar um motor através de um

volumoso pedaço de alumínio permite que o bloco de motor seja mais firme e, conseqüentemente, melhorou o arrefecimento do mesmo com o novo formato dos cilindros.

O motor da AMB 001 Pro debita 225 cv, transmitidos para o piso através de uma caixa manual de 6 velocidades do tipo cassete com embraiagem hidráulica assistida e deslizante, isto para um peso de apenas 175 kg a seco.

A forquilha Fior-type da frente da AMB 001 Pro é, tal como o motor, de alumínio maquinado em CNC, com dois triângulos articulados e um monoamortecedor ajustável em pré-carga, compressão e extensão oferecendo 112 mm de curso.

Na traseira, a suspensão da AMB 001 Pro é composta por um braço oscilante de alumínio maquinado em CNC e um monoamortecedor





totalmente regulável com 124 mm de curso.

A aerodinâmica da AMB 001 Pro está toda ela pensada em proporcionar a maior aderência ao asfalto e, por isso, o downforce é provocado pelas asas frontais e laterais que estão diretamente fixadas à parte da frente do quadro da moto.

Na frente da moto da Aston Martin temos um defletor aerodinâmico que faz o vento passar por cima do motociclista e por baixo, ainda na frente da AMB 001 Pro, encontramos uma entrada de ar diretamente para a admissão.

A moto da fabricante britânica veste as mesmas cores do Aston Martin Valkyrie AMR Pro, nomeadamente a Aston Martin Verdant Jade e a Photon Lime, com acabamentos em fibra de carbono e a suspensão e motor em Black Cerakote.

Todas as 88 unidades da AMB 001 Pro vão ser produzidas à mão na fábrica da Brough Superior em Toulouse, França. Já há donos destinados a algumas unidades, aos quais se prevê que a AMB 001 Pro lhes seja entregue no final de 2023. //



**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

[www.merlinbikegear.com](http://www.merlinbikegear.com)

 [merlin\\_portugal](https://www.instagram.com/merlin_portugal)

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

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)

# Brough Superior

## DAGGER

A adaga de Lawrence da Arábia





**A** gama moderna da Brough Superior Motorcycles vai crescer em 2023 com um novo e impactante modelo roadster chamado Dagger, que posiciona a marca com uma nova dinâmica, mas mantendo a sua tradicional e elevada qualidade de construção.

Depois do lançamento da Lawrence em 2020 e da Nefud, que surgiu em 2021, a nova Dagger também faz referência ao lendário personagem Lawrence da Arábia.

Uma homenagem à arma (uma adaga ou janbiya, em árabe) que T.E. Lawrence recebeu em 1917 após a captura de Aqaba, em pleno clímax da revolta árabe,

feito que o tornou mundialmente famoso.

Simbolicamente, essa adaga, que estava em posse de um colecionador distante da Grã-Bretanha, retornou ao Museu Nacional do Exército em Londres, na altura em que a marca Brough Superior iniciava a produção na sua era moderna.

Refletindo o tesouro britânico, a Dagger aparece como uma roadster esguia e subtilmente texturizada, com um acabamento polido que reflete o cuidado com que foi finalizada na fábrica de Saint-Jean, perto de Toulouse.

O motor bicilíndrico de 1000cc foi projetado e montado nesse local com a maior mestria e rigor, mantendo o elevado binário mesmo atendendo >>





aos padrões da exigente normativa Euro 5.

O escape com coletores dois em um e válvula de estrangulamento também foi projetado para combinar com as linhas musculosas e esguias da Dagger, apresentando arestas vivas que remetem à famosa lâmina de Lawrence.

O radiador proeminente, como na Aston Martin AMB-001 igualmente desenvolvida pela Brough Superior Motorcycles, completa a sensação de poder que emana desses novos volumes.

Com esta estonteante Dagger, a Brough Superior conseguiu uma moto mais incisiva do que nunca,





graças a uma geometria que permite mais vivacidade na condução, com um guiador mais curvo e rodas de 17 polegadas, que surgem pela primeira vez numa Brough Superior moderna.

Isto porque a linha clássica (S.S. 100 Anniversary) usa rodas de 18 polegadas, enquanto as outras motos da linha moderna, a Lawrence e a Nefud, usam uma roda de 19 polegadas na frente e 17 na traseira.

Tão ardente e impetuosa quanto as viagens de Lawrence, a Dagger é uma parte importante da história da Brough Superior Motorcycles, revelando-se ainda um regalo para a vista. //



# ADVSPIRIT

A TUA LOJA DE  
ACESSÓRIOS MOTARD

[WWW.ADVSPIRIT.PT](http://WWW.ADVSPIRIT.PT)

09:30 - 13:00 - 15:00-19:00

Dias Semana-Fins Semana-Feriados



# CFMoto 800MT R

CFMoto 800MT R é o novo conceito da marca chinesa que combina as decorações da Moto3 da marca no modelo trail 800MT Sport.

**P**ensada nos motociclistas aventureiros que gostam de viajar com o máximo conforto mas que por vezes gostam de conhecer os seus limites, a CFMoto decidiu reinventar a 800MT Sport de forma a preencher esses requisitos.

Conhecida por se sentir à vontade, tanto em estrada como nos trilhos, a CFMoto 800MT é uma moto alta e confortável capaz de percorrer trilhos ou fazer uma longa viagem por asfalto.

Anteriormente já pensada para os motociclistas que não apreciam muito circular fora de estrada, a CFMoto apresentou a versão 800MT Sport, com rodas específicas para o asfalto, e agora na EICMA 2022, mostrou a versão 800 MT Sport R que promete prestações ainda melhores na estrada.

Na CFMoto 800MT Sport R há vários componentes que demonstram a sua essência desportiva, desde a sua distância entre eixos aos



» [Galeria de fotos aqui](#)





pneus desportivos ou as suspensões e os travões de alta qualidade. Qualquer elemento que compõe esta versão trail desportiva da CFMoto foi usado para promover um maior controlo e uma condução mais divertida.

Além do mais, o design da 800MT R garante ainda performance aerodinâmica, mesmo para utilizadores de estatura alta. As cores que pintam este modelo retratam a equipa de Moto3 da CFMoto, realçando a sua personalidade desportiva.

A CFMoto ainda não definiu preço e disponibilidade desta nova versão da CFMoto 800MT. //



**V85TT** MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

# A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

ELEGANTE, PRÁTICA E COM O FAMOSO ESTILO MOTO GUZZI, A V85 TT É A COMPANHEIRA PERFEITA, QUER ESTEJAMOS A FALAR DE VIAGENS DIÁRIAS OU AVENTURAS INTRÉPIDAS. NÃO HÁ COMO COMPROMETER O CONFORTO E O DESEMPENHO, E ISSO É ALGO QUE NÃO SE DEVE DESPREZAR. A V85 TT CLARAMENTE CUMPRIU A SUA AMBIÇÃO DE COMBINAR DESIGN ICÓNICO COM TODAS AS CARACTERÍSTICAS DE UMA MOTO ENDURO TOURING MODERNA, E GANHOU O TÍTULO DA PRIMEIRA E ÚNICA DA CLASSE QUANDO SE TRATA DE UMA ENDURO CLÁSSICA.



**MOTO GUZZI®**

[WWW.MOTOGUZZI.PT](http://WWW.MOTOGUZZI.PT)

# CFMoto PAPIO NOVA

A CFMoto assinalou na EICMA a sua entrada na produção de modelos elétricos.



**A**lém de outras novidades, a CFMoto revelou a sua primeira moto totalmente elétrica que adotou a estrutura do já conhecido modelo de motor a combustão, a ST Papio.

A “mini moto” ST Papio tem medidas abaixo do comum, vocacionada para os trajetos nos centros urbanos, em virtude de ser uma mota muito ágil e leve.

As prestações da ST Papio já prometiam tornar as viagens mais divertidas e fáceis, com 125 cc e 9 cv para os seus 114 kg e 1214 mm de distância entre eixos. Contudo, a CFMoto decidiu ir mais longe com a sua irmã elétrica.

Batizada de Papio Nova, a “mini moto” elétrica equipa-se com duas baterias de 69,3V e 32A que vão alimentar o motor, capaz de atingir uns impressionantes 30 cv de potência e 251 Nm de binário, e ainda, se conseguirmos praticar uma condução com velocidades médias mais baixas, a Papio Nova promete uma autonomia de cerca de 150 km.

Por enquanto, a fabricante chinesa não revelou mais nenhum dado técnico da Papio Nova, pelo que apenas podemos acrescentar algumas diferenças ao nível estético através das imagens, especialmente no novo farol e suporte de matrícula no guarda lamas traseiro.

Espera-se que a CFMoto Papio Nova entre em produção no ano de 2023. //



**CAMPANHA DE NATAL**

**DESCONTO EM CAPACETES:**

**30% EM NEXX E AIROH**

**20% EM SHOEI**



**RESTANTES ARTIGOS:  
10% EM TODA A LOJA**

**Motorway / Linhaway**

os seus concessionários



LIMITADO AO STOCK EXISTENTE

# CFMoto

## 700CL-X SPORT

Uma café-racer dos tempos modernos,  
desportiva e refinada em termos  
estéticos e de equipamento.





**A** CFMOTO 700CL-X Sport já está à venda em Portugal, juntando-se à gama de clássicas modernas da marca asiática como a versão mais desportiva da família, da qual faz também parte a CFMOTO 700CL X Heritage, moto que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar, e com a qual partilha a base mecânica.

Alvo de uma enorme atenção aos detalhes, de uma elevada qualidade dos componentes e de uma imagem diferenciada e inovadora, a CFMOTO 700CL-X Sport representa a interpretação moderna da filosofia café-racer com uma estética sofisticada, marcada por elementos de design exclusivo e realçados pelo 'X' patente no aro do farol redondo, no elegante depósito de combustível, no assento ou na tampa do motor.

O aspecto sofisticado que apresenta, vista de qualquer ângulo, tem o inconfundível toque desportivo conferido pelo guidador de avanços fixos diretamente à forquilha em vez do guidador convencional.

Em termos de modernidade conta com acelerador eletrónico, embraiagem assistida e deslizante, cruise-control, iluminação integral em LED com Daytime Running Light (DRL), piscas com

cancelamento automático e sistemas de segurança na ignição com sensor de queda.

Em termos mecânicos, a CFMOTO 700CL-X Sport equipa-se com o motor de dois cilindros paralelos que tem uma cilindrada de 693 cc e que, com a ajuda da injeção eletrónica Bosch, é capaz de debitar 75 cavalos de potência às 8,500rpm e 68 Nm de binário às 6.500 rpm.

Dotado de dois modos de condução (Sport e Eco), esta versão Euro5 do comprovado motor bicilíndrico mostra diferenças consideráveis ao nível da entrega de potência e da economia de combustível.

Na ciclística, o quadro em treliça de aço apresenta um peso reduzido (16,5 kg) e suporta uma suspensão da KYB, completamente ajustável em pré-carga, em extensão e compressão, tanto na forquilha invertida com hidráulicos de 41 mm de diâmetro, como no mono amortecedor posterior.

A 700CL-X Sport conta com o mais moderno sistema de travagem disponível para motos de série, usando dois discos de 300 mm de diâmetro na roda dianteira, mordidos por pinças Brembo Stylema de quatro pistões e de fixação radial, enquanto atrás tem um disco de 260 mm com pinça de pistão simples.

A CFMOTO 700CL-X Sport oferece ainda conexão





por Bluetooth, permitindo emparelhar um smartphone para ouvir música ou atender chamadas, além de, através de uma aplicação específica e disponível para iOS e Android, permitir controlar todos os dados da moto e das viagens efetuadas.

Elementos clássicos, como os espelhos retrovisores redondos ou o quadro à vista, ressaltam os esquemas cromáticos Branco Nebula com apontamentos em verde fluo, e Cinzento Velocity com detalhes em azul, que pode ver num dos concessionários da marca, onde ambas as versões estão a ser comercializadas por um P.V.P. recomendado de 8.490 Euros. //





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**NOVAS**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)





# CFMoto ZEEHO

Com investimento na tecnologia e na mobilidade elétrica, pelo bem do meio ambiente, a CFMoto, através da sua subsidiária Zeeho, levou ao EICMA 2022 scooters elétricas que vão ingressar no mercado europeu.

**P**resente num espaço dedicado na EICMA 2022, a Zeeho surpreendeu com várias novidades, entre elas a scooter totalmente elétrica e com um aspeto futurista, a Magnet.

### ZEEHO MAGNET

A Zeeho Magnet é uma scooter totalmente elétrica que combina tecnologia avançada com altas prestações, qualidade premium e uma aparência única.

As linhas simples da Magnet dão-lhe um aspecto compacto e um design desportivo para uma scooter, conferindo-lhe ainda uma atitude audaz .

A Zeeho acredita que o ponto forte para a Magnet ser considerada uma grande aposta no mercado é a sua performance. De acordo com a marca, a Magnet consegue chegar aos 150 km/h de velocidade máxima, cumprindo dos 0 aos 50 km/h menos de 2,5 segundos, proporcionando uma

condução literalmente eletrizante.

Somente apresentada como um protótipo na EICMA 2022, a Zeeho não antevê datas para o início de produção da Magnet.

### ZEEHO AE8 & AE6

As irmãs da CFMoto Zeeho, AE8 e AE6, são duas scooters elétricas focadas nos trajetos urbanos e numa autonomia elevada.

A Zeeho AE8 também está disponível na versão AE8 S+, que promete um pico de velocidade máxima de 100 km/h e uma autonomia de 120 km. Além de boas prestações para uma scooter elétrica, a Zeeho AE8 recarrega as baterias até 80% da sua capacidade em apenas duas horas, graças ao seu fast charging.

Com componentes de qualidade utilizados na sua fabricação, a Zeeho AE8 equipa um motor elétrico instalado ao centro para uma maior agilidade e, na versão S+, a scooter permite uma maior segurança >>





ao estar equipada com ABS de dois canais da Bosch.

A sua irmã mais nova, a AE6, tem duas versões: a AE6+ e a AE6 L1te.

Também pensada para o meio urbano, a AE6 apresenta diferenças estéticas e de performance para a AE8.

A Zeeho AE6, um modelo mais simples em comparação com a AE8, consegue carregar as baterias até 80% em três horas e alcança menos 20 km/h de velocidade máxima que a sua irmã mais potente. Ainda assim, 80 km/h de velocidade máxima é mais do que necessário para uma condução citadina.

Ao contrário da AE8, a Zeeho AE6 mostra o seu motor montado no monobraço oscilante e oferece cerca de 100 km de autonomia.

A AE6 irá estar disponível com esquemas cromáticos que combinam 18 cores entre si. Ainda sem data definida, as Zeeho AE6 e AE8 vão estar disponíveis em todos os mercados. //



# MOTO PONTO



## EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

### MOTO PONTO Restelo

Av. D. Vasco da Gama,  
39 1400-127 Lisboa

Telefone: 210999390

Email: [motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)

### MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira  
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: [motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)

Até já!

# CFMoto NK-C22

A CFMoto marcou presença na EICMA 2022 onde mostrou várias novidades.





**C**onhecida por muitos pela sua presença na grelha de Moto3, a CFMoto apresentou a NK-C22 nascida a partir da plataforma dos modelos que incorporam o motor de 800 cc mas que, por enquanto, é somente um protótipo.

A NK-C22 tem um aspecto musculado e compacto, com a traseira curta e levantada, e superfícies suaves decoradas com fibra de carbono um pouco por toda a moto. Um detalhe interessante deste conceito da CFMoto é o radiador que incorpora apêndices aerodinâmicos laterais.

Na frente da CFMoto NK-C22 encontramos o farol de apenas um foco mas cuja iluminação, segundo a marca, "irá perfurar a escuridão da noite como uma seta em direção ao seu alvo". Em volta do farol estão as modernas luzes diurnas.

Não podia ser apenas o aspeto a definir a NK-C22 e, de acordo com a fabricante chinesa, a potência e a sua maneabilidade serão os elementos mais apelativos desta máquina. Convém mencionar que nenhum dado técnico foi ainda anunciado.

Para fazer ouvir o motor, a CFMoto instalou na

NK-C22 uma dupla ponteira do escape, oposta à lateral onde se encontra o monobraço, cortesia da SC Project. Além disso, a jante traseira adopta pequenas tampas aerodinâmicas em fibra de carbono a combinar com todos os outros detalhes.

Na apresentação da CFMoto NK-C22 estiveram ainda presentes os pilotos da sua equipa de Moto3, Xavier Artigas e Carlos Tatay. Conforme revelado pela marca, a NK-C22 pode resultar numa versão de produção em 2023. //



Mais ergonômica e ainda mais potente

# Ducati DIAVEL V4

Com a adoção do motor V4  
Granturismo, a performance e o prazer  
de condução da Ducati Diavel tornam-se  
ainda mais exuberantes





*DUCATI  
DIAVEL V4  
ELEITA A  
"MAIS BELA" DA  
EICMA 2022*

» Veja aqui



**A** Ducati Diavel V4 renasce em 2023 com a introdução do sofisticado motor V4 Granturismo, que oferece prestações ainda mais impressionantes.

O V4 Ducati de 1158 cc, com os seus 168 cv e 12,8 kgm de binário, é capaz de combinar a linearidade a baixos regimes com um vigoroso binário ao longo de toda a faixa de entrega de potência.

Musculada, desportiva e elegante ao mesmo tempo, capaz de magnetizar a atenção, a Diavel V4 sintetiza características técnicas, dinâmicas e estilísticas, características das sport naked e das muscle cruisers.

A Ducati responde assim aos desejos de muitos motociclistas, desde os entusiastas das desportivas que procuram uma moto mais confortável e elegante aos que, por outro lado, desfrutam do motociclismo de modo mais urbano e descontraído, passando ainda pelos amantes da performance e iconografia relacionada com as corridas de dragsters.

A Ducati Diavel V4 surpreende com a sua performance dinâmica e com a sua capacidade de ser gratificante numa condução desportiva, capaz

de excitar com a sua impressionante aceleração e travagem, bem como com o seu comportamento a baixa velocidade. Além disso, não vai passar despercebida graças à sua inconfundível imagem.

Mais ainda, espanta pela sua aptidão para turismo de médio curso, com um conforto espantoso para condutor e passageiro.

A Diavel V4 comunica uma importante presença desde o primeiro olhar. Musculada, com garra, de 'ombros' largos e as orgulhosamente visíveis quatro saídas de escape, que imediatamente declaram a sofisticada arquitetura do motor.

A Diavel V4 vai buscar inspiração aos 'muscle cars' e à estética dos super-heróis, reproduzindo a imagem de um atleta pronto para o sprint na linha de partida, com todas as massas concentradas na frente e uma secção traseira ágil e fluida.

A assinatura visual dos grupos óticos dianteiro e traseiro, bem como dos piscas, obviamente full-LED, também contribuem para a inconfundível aparência da Diavel V4.

O grupo ótico traseiro consiste numa matriz de LEDs punctiformes, posicionada sob a secção traseira, também com uma inconfundível assinatura ótica Ducati: uma solução única e espetacular, sem precedentes, que torna a moto instantaneamente



reconhecível. Os piscas dinâmicos estão integrados no guidador, à frente dos reservatórios do líquido de travão e de embraiagem.

Outro elemento distintivo da Diavel V4 é o massivo pneu traseiro 240/45. As jantes são de cinco braços em liga leve, com um perfil embelezado por superfícies maquinadas, sendo um dos mais refinados elementos da estética da Diavel V4.

Um elemento central do design da moto, o motor V4 Granturismo, é ao mesmo tempo, uma opção técnica que melhora a performance, a dinâmica e o prazer de condução, graças também à sofisticada escolha de uma cambota contra-rotante, que reduz o efeito giroscópico e aumenta a agilidade da moto.

Potente (168 cv), rico em binário a qualquer regime (com um valor máximo de 12,8 kgm às 7.500 rpm, 0,5 kgm mais que na Multistrada V4), mas também extremamente leve e compacto, o V4 Granturismo (que deriva do Desmosedici Stradale da Panigale e Streetfighter V4) é, em simultâneo, suave, linear e agradável desde baixas rotações.

É também caracterizado por baixos custos de manutenção, com intervalos de manutenção de 60.000 km (um valor recorde em termos mundiais) e pela eficiência em consumos e emissões, graças ao sistema de desativação ampliado que desliga a bancada de cilindros traseira quando se roda a baixas rotações, sob cargas reduzidas do motor.

A ordem de ignição Twin Pulse, juntamente com

um sistema de escape dedicado, desenvolvido com grande atenção à “qualidade do som”, caracteriza de forma inconfundível o V4 Granturismo.

O sistema de desativação ampliada dos cilindros traseiros, que permite ao motor operar como um bicilíndrico ou como um quatro cilindros, com uma transição gradual e, por isso, impercetível, gera uma alteração no tom do escape quando muda de um modo para o outro.

Um som mais profundo, com frequências mais baixas, caracteriza o V4 Granturismo quando apenas os dois cilindros dianteiros estão ativos. Essas frequências, por outro lado, tornam-se mais altas quando todos os quatro cilindros estão a funcionar.

As exuberantes prestações do motor V4 Granturismo combinam-se com uma agilidade e dinâmica surpreendentes.

A Diavel V4 tem um peso de 223 kg, sem combustível, uma redução de mais de 13 kg (-5 no motor, -8 no veículo) em comparação com a Diavel 1260 S, graças à leveza do motor Granturismo e ações específicas em muitos dos seus componentes.

Tudo isto devido ao refinamento e eficácia dos componentes, com uma forquilha invertida de 50 mm e um amortecedor tipo cantilever, ambos totalmente ajustáveis.

O resultado é uma moto capaz de acelerações e desacelerações de tirar o fôlego. De facto,





a performance do V4 Granturismo de 168 cv, combinada com o pneu traseiro de 240/45 e relações de caixa específicas, permite acelerar dos 0 aos 100 km/h em menos de 3 segundos, com um empurrão verdadeiramente impressionante.

O sistema de travagem, como os das superdesportivas, tem discos de 330 mm e pinças Brembo Stylema, assegurando prestações recordistas, com valores máximos de desaceleração a chegarem aos 11,5 m/s<sup>2</sup>, um valor que geralmente caracteriza as motos de competição, alcançável apenas graças a uma muito refinada calibragem do sistema ABS.

O utilizador, que pode contar com um assento baixo, a 790 mm do solo, poisa-pés centrais e guiador elevado, 20 mm mais recuado que o da Diavel 1260, está no centro da moto, com uma posição de condução que visualmente confere uma sensação de controlo e autoconfiança.

O conforto também melhora substancialmente em longas tiradas graças à suspensão traseira, que aumenta o seu curso em 15 mm e, especialmente, ao largo assento de perfil otimizado, desenhado >>

Wingmotor

**NOVIDADES A  
CAMINHO**

Rua José Estêvão , 74D  
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt





para oferecer a máxima liberdade de movimentos em todas as direções, oferecendo assim também benefícios em termos de condução desportiva.

O passageiro pode contar com um assento espaçoso e confortável, poisa-pés que recolhem sob a traseira e uma pega telescópica atrás.

Os poisa-pés e a pega são efetivamente invisíveis na posição fechada e, juntamente com a cobertura do assento do passageiro, fornecida de série e de fácil instalação, permite à Diavel V4 transformar-se numa monoposto com apenas poucos gestos.

### **ELETRÓNICA**

O motociclista pode explorar plenamente e em segurança a performance da Diavel V4 graças a um pacote eletrónico abrangente com três Power Modes e quatro Riding Modes: Sport, Touring, Urban e o novo Wet, desenhado para superfícies de baixa aderência.

Os Riding Modes permitem adaptar a entrega do motor e a intervenção dos sistema de assistência à condução (Ducati Traction Control na versão Cornering, ABS Cornering e Ducati Wheelie Control) à situação e preferências do utilizador.

O Cruise Control torna os percursos por auto-

estrada mais descontraídos, enquanto o Launch Control fornece arranques 'relâmpago' e o Ducati Quick Shift up & down torna as passagens de caixa em geral menos cansativas e mais eficazes em condução desportiva.

O condutor pode gerir todos os sistemas eletrónicos através dos comutadores retro-iluminados no guidador e do novo painel de instrumentos com ecrã TFT a cores de 5 polegadas, que também oferece conectividade Bluetooth para emparelhar o smartphone e usá-lo para chamadas, mensagens de texto e música, ou usar o sistema de navegação 'Turn-by-turn' (disponível como acessório) através da Ducati Link App.

### **ACESSÓRIOS**

Os entusiastas que queiram aumentar as capacidades turísticas da sua Diavel V4 irão encontrar diversas opções no catálogo Ducati Performance, começando pelas malas semi-rígidas com uma capacidade total de 48 litros, para as quais a Diavel V4 está preparada (sem necessidade de estruturas) e que, em conjunto com o encosto para o passageiro e o para-brisas touring, permitem confortáveis viagens a dois. //

4 Ever  
DUCATI

4 anos de garantia

PIRELLI

Technical partner

Shell  
ADVANCE

Developed with



## Nova Ducati Multistrada V4 Domina todas as estradas com a segurança do Ducati Smart Jacket

Prepara-te para descobrir a quarta geração da Multistrada.

Mais desportiva e mais turística. Mais capaz em utilização off-road, mais fácil em uso urbano e com a primeira manutenção importante aos 60.000 km.

Os 170 cv do motor V4 Granturismo oferecem-te uma condução emocionante sob todas as condições.

Cilindrada 1.158cc | Potência 170 cv (125 kw) às 10.500 rpm | Binário máximo 12,7 kgm (125 Nm) às 8.750 rpm | Peso 215 kg  
Consumo 6,5 L | Emissões CO2 162 gr/km

Garantia 4 anos com quilometragem ilimitada e assistência em viagem

Com a aquisição da tua nova Multistrada V4\*, oferecemos-te dos Ducati Smart Jacket, os coletes airbag autónomos de última geração, que garante um elevado nível de proteção.

Promoção válida até 31/12/2022

\*Promoção não válida para a MTS V4 Pikes Peak





# Ducati SCRAMBLER

Uma gama de motos desenhada para entusiastas conscientes da tecnologia, estilo e design

**A** Ducati Scrambler é uma alternativa a considerar para quem procura uma moto com um estilo único e reconhecível, dinâmico e divertido, mas também acessível e segura para usar todos os dias.

A nova geração da Ducati Scrambler foi completamente redesenhada, mantendo o espírito que fez desta família um sucesso global, conquistando mais de 100.000 fãs: uma moto divertida, pura, fácil de conduzir e com uma grande personalidade, cujo carácter único assenta num estilo moderno e atrativo.

Esta segunda geração confirma a simplicidade e a autenticidade que sempre representaram valores essenciais para todos os entusiastas da Ducati

Scrambler. Motor bicilíndrico Desmodue refrigerado por ar, quadro de treliça em aço, guiador largo, baixo centro de gravidade e diversão de condução, incrementados por eletrónica avançada e um estilo mais moderno em linhas e conceitos.

Para 2023 vão estar disponíveis três modelos Ducati Scrambler: Icon, Full Throttle e Nightshift. Três motos com estilos diferentes, que têm em comum uma posição de condução descontraída e um baixo peso, para oferecerem aos entusiastas de todos os níveis de experiência, um grande prazer de condução, seja numa utilização urbana, seja em passeios para fora da cidade.

A nova Ducati Scrambler mantém o seu design icónico intacto, enquanto evolui em termos de equipamento.

A luz DRL frontal (Daytime Riding Light), reconhecível ao primeiro olhar graças aos quatro sectores circulares, imagem de marca do universo Ducati Scrambler, torna-se mais afilada para apresentar uma linha mais moderna e elegante.

A ótica frontal, agora full-LED, mantém o icónico “X”, redesenhado e aplicado ao exterior para um estilo ainda mais distintivo. O design do farolim traseiro é também novo, que permanece full-LED, e evolui mantendo a clássica e reconhecível forma em semicírculo. Os indicadores de direção também são em LED.

O depósito em aço foi redesenhado e conta agora com uma cobertura intercambiável que, juntamente com os guarda-lamas e pormenores no farol, dá à moto a sua cor e permite uma fácil e rápida, mas completa, customização. As elegantes tampas em alumínio anodizado debaixo do depósito completam o renovado design da frente da moto.

A nova instrumentação com um ecrã TFT a cores de 4,3” e HMI dedicada torna a nova Ducati Scrambler ainda mais moderna, integrando-se perfeitamente com o novo estilo da moto no design exterior e exibição de informação.

Um elemento-chave na personalidade da Ducati Scrambler, o motor bicilíndrico Desmodue, tem novas

tampas da embraiagem e alternador com o logótipo “X”, enquanto as tampas das correias têm agora um formato mais refinado e de acordo com o novo estilo da moto. O escape, também evoluído, tem linhas mais limpas e as curvas dos coletores deixam o motor totalmente exposto.

A nova Ducati Scrambler também foi renovada nos seus conteúdos técnicos, que resultou num peso reduzido em 4 kg, obtendo-se assim uma moto mais controlável e fácil de conduzir. O quadro em treliça foi atualizado e aligeirado, sendo completamente novo, dando uma importante contribuição para a diminuição de peso geral da moto. O braço oscilante é igualmente novo, sendo agora combinado com um amortecedor reposicionado para junto do centro da moto.

Finalmente, para um tato mais desportivo, o sub-quadro traseiro está agora separado da estrutura principal.

As melhorias na condução resultam de um ângulo da coluna de direção ligeiramente aumentado, que contribui para a facilidade de utilização em manobras e no trânsito citadino. As rodas de novo desenho confirmam as medidas de 18” e 17” na frente e traseira, respetivamente.

O motor Desmodue, que sempre foi uma



característica distintiva da Ducati Scrambler, foi modernizado no seu conteúdo, sendo cerca de 2,5 kg mais leve do que a geração anterior, e está agora equipado com uma nova embraiagem de oito discos com um acionamento mais suave.

A embraiagem é também mais compacta, o que tornou possível reduzir a saliência lateral da sua tampa, oferecendo assim mais espaço para o pé do condutor. A nova Ducati Scrambler está também equipada com um tambor de seleção de mudanças montado em rolamentos, que permite passagens de caixa mais suaves e precisas.

A Ducati Scrambler ficou também ainda mais divertida e segura com a introdução da gestão do acelerador Ride by Wire. Esta solução, por um lado, torna a resposta do motor pronta a cada ângulo de abertura do acelerador, ao mesmo tempo que permanece progressiva e fácil de gerir a todos os regimes e, por outro, permite a adoção do Ducati Traction Control e de dois Riding Modes: Road e Wet.

Este último modo de condução, desenhado especificamente para superfícies molhadas, oferece uma resposta suave ao acelerador e uma calibragem do controlo de tração mais orientada para a estabilidade e segurança.

Graças à introdução do Ride by Wire, a nova geração do motor Desmodue tem a opção de montar o Quick Shift up/down, equipamento de série na Full Throttle e disponível como acessório no resto da gama. O motor bicilíndrico de duas válvulas por cilindro e refrigeração líquida confirma a potência máxima de 73 cv, e encontra-se também disponível numa versão de 35 kW para motociclistas com carta A2.

O equipamento de série fica completo com o Cornering ABS, essencial para tornar a condução ainda mais segura.

Também disponível como acessório está o Ducati Multimedia System, que oferece a possibilidade de gerir música e chamadas ao fazer a ligação do smartphone à moto. A Ducati Scrambler Icon, bem como a Full Throttle e a Nightshift, chegarão aos Vendedores Autorizados em março de 2023.

### **DUCATI SCRAMBLER ICON**

A versão Icon representa a Ducati Scrambler por excelência. O novo depósito é o elemento que dá forma ao conceito de customização da nova Ducati Scrambler Icon. De facto, a porção colorida é uma cobertura substituível, tal como os guarda-lamas, as etiquetas nas jantes e as pequenas coberturas



do farol.

Agora, a imagem da Ducati Scrambler pode adaptar-se a todos os gostos com grande facilidade. De facto, às três cores standard ('62 Yellow, Thrilling Black and Ducati Red) juntam-se outras seis, disponíveis como kits de acessórios, para vestir a nova Ducati Scrambler Icon em nove diferentes esquemas de cores.

As cores disponíveis incluem a Rio Celeste, que representa uma das mais claras e vivas matizes da paleta de cores Ducati Scrambler, ou Jade Green, que é inspirada pelo jade e distinguida por um brilho suave, e ainda o Velvet Red.

A Ducati Scrambler Icon conta com um guiador revisto que é mais baixo e mais próximo do condutor, oferecendo maior controlo sobre a moto. O assento foi redesenhado, com um novo formato mais afilado. Completando o design desta nova geração da Icon estão os novos painéis laterais negros abaixo do assento com gráficos Ducati Scrambler.

### DUCATI SCRAMBLER FULL THROTTLE

A Ducati Scrambler Full Throttle é a proposta mais desportiva da gama 2023 e é inspirada pelas

competições de flat track nos EUA em ovals de terra. As placas de número laterais exibem o número 62 – 1962 foi o ano de estreia da primeira Ducati Scrambler – em perfeito estilo Tracker e, em conjunto com a placa sob o cárter, definem uma estética decididamente mais arrojada, para aqueles que não querem passar despercebidos.

O carácter desportivo da Full Throttle é sublinhado pelo assento de estética desportiva, o esquema de cores próprio em GP19 Red/Dark Stealth, o acabamento em negro das proteções térmicas do escape e das tampas laterais dianteiras.

Um guarda-lamas dianteiro mais curto, uma traseira sem guarda-lamas, etiquetas vermelhas nas jantes em liga leve, um silenciador homologado Termignoni, indicadores de direção Ducati Performance em LED e Quick Shift up/down de série completam o conjunto.

Também disponível como acessório está a cobertura do assento Rosso GP19, que dá à moto a imagem desportiva de uma monolugar. Mesmo a posição de condução, graças ao guiador de secção variável, muda e torna-se mais desportiva. >>





### **DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT**

A mais elegante das propostas na gama Ducati Scrambler 2023 é a Nightshift, distinguindo-se por pormenores mais clássicos e refinados, tais como o assento, em estilo Café Racer, costurado e em tom de couro escuro, ou na alternância de superfícies brilhantes e mate.

A Ducati Scrambler Nightshift, tal como a Full Throttle, conta com placas de número laterais, um guarda-lamas dianteiro minimalista, ausência de guarda-lamas traseiro e acabamentos a negro para os pormenores estéticos em alumínio, bem como indicadores de direção em LED.

Cor Nebula Blue e jantes de raios, agora totalmente negras, tornam a aparência da Nightshift decididamente sofisticada, ficando completa – tal como na anterior geração do mesmo nome – com um guiador plano de secção variável com os espelhos retrovisores nas extremidades, também em estilo café racer.

### **CUSTOMIZAÇÃO**

Para dar aos fãs a oportunidade de expressarem a sua personalidade do melhor modo possível, a Ducati Scrambler oferece uma ampla seleção de

acessórios. A coleção começa com três propostas de escapes feitas pela Termignoni, começando por um silenciador homologado para estrada com acabamento a negro e anel contrastante disponível em amarelo, vermelho ou azul.

Continua com um escape completo em aço, não homologado para estrada, montado numa posição elevada em perfeito estilo Flat Track, com acabamento a negro e acompanhado por um mapa dedicado para a ECU. A terceira proposta é um silenciador homologado curto, também em aço, igualmente com acabamento em negro e acompanhado por um mapa dedicado. Para estas duas versões, também é possível escolher a cor do anel contrastante entre as três cores propostas.

O catálogo inclui, claro, outros acessórios, como assentos, as já mencionadas tampas coloridas, muitos pormenores em alumínio maquinado – poisa-pés, espelhos, tampões de depósito – e malas não-rígidas, todas podendo ser vistas no configurador online.

### **VESTUÁRIO E EQUIPAMENTO TÉCNICO**

Para os motociclistas que não prescindem do seu próprio estilo, a Ducati lançou também a

coleção de vestuário Milestone, caracterizada por um estilo contemporâneo, casual e outdoor. Peças desenhadas tanto para andar de moto como para uso no dia a dia. A gama consiste em vestuário técnico e de lifestyle.

O equipamento técnico inclui um capacete jet de calota exterior em rígida e durável fibra compósita, feito em colaboração com a Arai, bem como luvas e blusão técnico consistindo numa camada exterior com proteções e blusão interior à prova de água que pode também ser usado separadamente. O blusão está disponível em versão de homem e senhora.

A linha fica completa com as calças Downtown C1, jeans Company C4 e botas Downtown C2. O vestuário de lifestyle nasceu para se usar o estilo Ducati Scrambler® em qualquer situação.

A sweatshirt Hybrid, disponível em versões de homem e senhora, é desenhada para combinar os conceitos de sweatshirt e blusão de penas. Dentro da linha encontramos uma variedade de peças de vestuário, tais como t-shirts, sweatshirts e bonés, roupa única e fácil de usar para todas as ocasiões. //



**ROYAL ENFIELD**

ROYALENFIELD.COM



DESDE **7.149€\***  
**Oferta matrícula gratuita ou 400€ em equipamento e acessórios originais**

**black friday**  
DE 1 A 30 NOVEMBRO



ROYAL ENFIELD  
LISBOA-ZEMARKS  
Tel. 214 392 557  
Calçada da Boa-Hora, 86A/B  
Lisboa

MZ BIKE  
Tel. 291 235 544  
Rua de Dom João, 6  
Funchal - Madeira

ROYAL ENFIELD  
PORTO-MOTOCIDADE  
Tel. 223 235 195  
Rua Faria Guimarães, 295  
Porto

MOTO ESPINHA  
Tel: 253 533 227  
E.N. 206 nº 118  
Guimarães-Braga

ROYAL ENFIELD  
LEIRIA-FHI MOTOS  
Tel. 244 822 644  
Rua Das Fontainhas, s/n  
Andrinos-Leiria

ROTAREBELDE  
Tel. 289 702 285  
Sítio Belmonte de Baixo, EN 125  
Olhão-Faro

\*Preço estimado de venda ao público no continente e ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas. Consumo combustível: 4,06 l/100km. Emissão de CO2: 99 g/km.

# Ducati STREETFIGHTER V4 E V4 SP2

A Ducati revelou a evolução da “Fight Formula” com as novas Streetfighter V4 2023 e Streetfighter V4 SP2





**N**ovas definições na ciclística e um pacote eletrónico mais extenso e eficaz marcam a evolução da família Ducati Streetfighter V4, aplicando os desenvolvimentos da gama Panigale V4.

Entre outras novidades, há novas curvas de binário diferenciadas mudança a mudança, Riding Mode Wet e Full Power Mode.

A Streetfighter V4 SP2 adiciona as exclusivas especificações técnicas dos modelos “SP” à evolução da “Fight Formula” para expressar todo o seu potencial em pista.

No quinto episódio da série Ducati World Première 2023, a Ducati apresentou a nova família Streetfighter V4.

Com os modelos V4 e V4 S, juntamente com a mais exclusiva e mais performante V4 SP2, a Ducati continua a aplicar e a evoluir a vencedora “Fight Formula” para permanecer no topo do segmento, com um nível de equipamento sem rival.

A Streetfighter V4, revelada em 2020, foi um sucesso instantâneo e estabeleceu novas referências de performance no segmento das naked superdesportivas. Universalmente apreciada pela sua estética agressiva e minimalista, caracterizada por uma frente inspirada pelo Joker dos ‘comics’, a Streetfighter V4 entrou de imediato nos corações dos entusiastas.

A evolução natural desta família leva ainda mais além o conceito da “Fight Formula”, cujos elementos-chave são a Panigale V4 despida das suas carenagens, guiador largo e elevado, 178 kg de peso, motor Desmosedici Stradale de 208 cv, asas biplano e um pacote eletrónico de última geração.

Uma evolução que segue a da família Panigale V4.

A Ducati Streetfighter V4 2023 transmite carácter desportivo, graças à configuração monoposto, com assento e poisa-pés do passageiro fornecidos.

O desenho da Streetfighter V4 é direto e minimalista, com a sua ótica frontal full-LED e o DRL em forma de V, que recorda a vista frontal da Panigale.

A postura baixa e inclinada para a frente, como que prolongando as linhas do depósito, dá à moto uma imagem de predador.

O depósito de combustível tem as mesmas formas do da Panigale V4 2022, que são desenhadas para um melhor suporte do piloto em travagem e em curva. Tem uma maior capacidade de 17 litros e é abraçado pelas novas tampas laterais.

O novo quadro “Front Frame” e o Desmosedici Stradale são deixados a descoberto tanto quanto possível, com superestruturas mínimas que, através de linhas fluidas e volumes esculturais, criam um conjunto limpo e essencial.

Na versão V4 S, a Streetfighter 2023 está disponível num novo e arrojado esquema de cores ‘Grey Nero’, que assenta no contraste entre o cinzento e os vários tons >>



## "A NOVA STREETFIGHTER IMPLEMENTA A LÓGICA DOS **POWER MODES** JÁ DESENVOLVIDA PARA AS DUCATI PANIGALE V4 E V4 S"

de negro – mate e brilhante – das superestruturas, que destacam componentes como travões e suspensões, concedendo à moto uma imagem ainda mais agressiva, mas refinada.

### **Eletrónica**

A nova Streetfighter implementa a lógica dos Power Modes já desenvolvida para as Ducati Panigale V4 e V4 S, obviamente com calibrações dedicadas ao motor Desmosedici Stradale na configuração Streetfighter.

Existem estratégias de resposta do motor: Full, High, Medium e Low. Full e Low são novos, enquanto High e Medium foram revistos na sua estratégia. O modo Full Power permite que o motor expresse todo o seu potencial com curvas de binário sem filtros eletrónicos, exceto em primeira velocidade.

Para os Power Modes High e Medium, um novo sistema de gestão do mapa Ride by Wire foi desenvolvido, com uma calibração dedicada para cada uma das seis mudanças, garantindo que o utilizador tem sempre a resposta ideal cada vez que abre o acelerador.

O Power Mode Low, por outro lado, foi desenhado para condução em superfícies de baixa aderência, limitando a potência máxima da moto a 165 cv (!) e oferecendo uma resposta ao acelerador particularmente controlável.

As calibrações dedicadas à Streetfighter V4 asseguram a máxima correlação entre o valor de binário requerido pelo utilizador e aquele que é realmente entregue.

A Streetfighter V4, na sua versão de 2023, vê a introdução de um totalmente novo Wet Riding Mode, para tornar a condução ainda mais segura em superfícies de baixa aderência.

O equipamento de série é enriquecido por uma bateria de iões de lítio para as versões S e SP2 (1,7 kg mais leve que a anterior e que já equipava a Streetfighter V4 SP).

O painel de instrumentos da Streetfighter V4 2023 também segue a evolução traçada pela Panigale V4. O grafismo foi revisto em todas as visualizações, para tornar a informação mais simples e descritiva e ajudar os utilizadores no ajuste dos vários parâmetros.

Tal como na Panigale V4, a passagem de caixa é indicada através de um sinal LED verde externo.

O painel oferece o modo de display "Track Evo", que replica o desenho usado na Desmosedici de MotoGP e garante uma visualização imediata da informação mais importante e a intervenção dos controlos eletrónicos.

A Streetfighter V4 2023 também evolui graças ao novo software Engine Brake Control (EBC) EVO 2, que garante melhor estabilidade, precisão e

# **MOTO CENTER**<sup>®</sup>

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

## **A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!**



**NESTE OUTONO/INVERNO,  
MARQUE UMA “REVISÃO”  
PARA A SUA MOTA**

### **Morada**

Rua Dr.António Martins,  
3 - A São Domingos de Benfica  
1070-091 Lisboa

### **Contactos**

Telefone: 217271590  
217271584

### **Email**

[geral@motocenter.pt](mailto:geral@motocenter.pt)



*"TAL COMO NA PANIGALE V4, O PIVOT DO BRAÇO OSCILANTE DA STREETFIGHTER V4 2023 ESTÁ POSICIONADO 4 MM MAIS ACIMA, AUMENTANDO A AÇÃO DE ANTI-AGACHAMENTO..."*

direcionalidade nas fases de travagem e entrada em curva, e a possibilidade do piloto definir de forma mais precisa a reação eletrónica para cada uso.

Este software conta com uma diferente calibragem mudança-a-mudança em cada um dos três níveis selecionáveis.

A nova estratégia foi desenvolvida para otimizar a intensidade do travão-motor em função da carga sobre a traseira.

Na primeira fase de travagem, quando existe pouca carga sobre o pneu traseiro, o EBC EVO 2 fornece menos travão-motor, aumentando-o assim que nos aproximamos do centro da curva, onde a intervenção do travão-motor faz a maior contribuição para desacelerar a moto e fechar a trajetória.

Graças a esta modificação, que garante uma intervenção mais equilibrada no controlo do travão-motor em todas as condições de condução, o bloqueio

da roda traseira nas secções de travagem mais exigentes é também reduzido.

A Streetfighter V4 '23 implementa também uma nova estratégia para o Ducati Quick Shift (DQS) que melhora a fluidez das passagens de caixa a cada grau de abertura do acelerador, quando este está parcialmente ou totalmente aberto, lidando com estas duas situações diversas de um modo diferente.

Ao passar de caixa com uma abertura parcial do acelerador, a estratégia age tanto por intermédio de um corte da injeção, como por uma redução no avanço, tornando a ação mais suave em estrada graças à ausência de cortes e arranques do motor.

Em passagens de caixa com o acelerador totalmente aberto, típicas do uso em pista, a estratégia do DQS é refinada com uma evolução da fase de restituição do binário que garante mais estabilidade à moto e uma tração mais homogénea

e com reflexos no tempo por volta.

Finalmente, uma atualização da estratégia de comando da ventoinha de refrigeração, agora capaz de oferecer uma melhor gestão das temperaturas de funcionamento e maior conforto térmico para o condutor a velocidades típicas do uso em estrada, junta-se a estas alterações de eletrónica.

### Ciclística e ergonomia

Na nova Streetfighter V4, a ciclística também acompanha a evolução da família Panigale V4, oferecendo aos entusiastas melhoramentos na estabilidade, tato no trem dianteiro e segurança na condução.

O chassis inclui o quadro Front Frame e monobraço oscilante, ambos em alumínio, com forquilha invertida e amortecedor de ajuste mecânico na versão V4.

A Streetfighter V4 S conta com suspensão semi-ativa Öhlins (forquilha invertida NIX30 de 43 mm e amortecedor TTX36) com interface SmartEC 2.0, ganhando em versatilidade, eficácia e rapidez de afinação.

Para além disto, na versão V4 S, as jantes são Marchesini em alumínio forjado, com importantes benefícios em termos de leveza nas mudanças de direção e resposta em aceleração e travagem, graças à redução da massa não suspensa.

Tal como na Panigale V4, o pivot do braço oscilante da Streetfighter V4 2023 está posicionado 4 mm mais

acima, aumentando a ação de anti-agachamento, para maior estabilidade, precisão e capacidade de manter a trajetória à saída das curvas e, de um modo geral, em todas as situações de aceleração.

A distribuição do peso também se desloca para a frente, carregando-a mais e, assim, aumentando a precisão e velocidade na entrada em curva.

Finalmente, a ergonomia beneficia de um novo desenho do depósito de combustível, cuja forma oferece um maior apoio ao piloto durante a travagem e em curva. O peso em ordem de marcha da Streetfighter V4 S 2023 é de 197.5 kg.

### Motor

O Desmosedici Stradale de 1103 cc, capaz de entregar 208 cv às 13.000 rpm e 123 Nm em configuração Euro-5, foi revisto na sua calibragem para corresponder ao maior diâmetro da saída do silenciador, introduzido para reduzir a pressão de saída do escape.

Além disso, do lado direito temos a tampa de embraiagem da Panigale V4, que permite montar facilmente a embraiagem a seco e a tampa de proteção da embraiagem.

### STREETFIGHTER V4 SP2

Para elevar ainda mais a performance da Streetfighter V4 2023, a Ducati apresenta o modelo topo de gama Streetfighter V4 SP2 em versão numerada. Uma moto pronta a ir para a pista, graças >>



ao exclusivo equipamento técnico que combina a “Fight Formula” com as especificações “SP”, tornando-a ainda mais eficaz em condução desportiva e, em particular, em pista.

A Streetfighter V4 SP2 é proposta no esquema de cores “Winter Test”, desenhado pelo Centro Stile Ducati e inspirando-se no minimalismo das motos da Ducati Corse que tomam parte nos testes de pré-época dos Campeonatos de MotoGP e SBK.

O negro mate das superestruturas, combinado com o acabamento negro carbono das jantes e asas, contrasta com os pormenores em vermelho vivo e o brilho do depósito exposto em alumínio escovado, que também encontramos nas tampas laterais do radiador. O número progressivo da moto está gravado a laser no guiador.

A Streetfighter V4 SP2 está equipada com jantes de carbono de 5 braços divididos, 1,4 kg mais leves que as de alumínio forjado montadas na Streetfighter V4 S e capazes de reduzir o efeito de inércia em 26% à frente e 46% atrás, tornando a moto significativamente mais leve nas mudanças de direção.

As pinças de travão dianteiras Brembo Stylema R® garantem um elevado poder de travagem, bem como uma performance excepcionalmente consistente mesmo em caso de uso prolongado em pista.

Na Streetfighter V4 SP2, o Desmosedici Stradale está equipado com a embraiagem a seco STM-EVO SBK, que assegura uma melhor função deslizante, mesmo nas reduções mais agressivas, e mais fluidez em todas as fases de acelerador fechado, essenciais para ser mais eficaz em pista quando se roda no limite. Uma contribuição para as prestações em pista vem também das suspensões Öhlins, com molas e hidráulicos idênticos aos da Panigale V4, que garantem ao utilizador a confiança necessária para pilotar no limite.

O equipamento fica completo com poisa-pés ajustáveis em alumínio maquinado, que aumentam o ângulo de inclinação e permitem ao piloto encontrar a posição ideal no assento, guarda-lamas dianteiro em carbono e acessórios utilizáveis nos track-days, tais como tampa da embraiagem aberta em carbono, tampas para remoção do suporte da placa de matrícula e parafusos para remover os espelhos.

#### **Cores e disponibilidade**

Os modelos Streetfighter V4 e V4 S estarão disponíveis a partir de fevereiro de 2023, enquanto a versão V4 SP2 chegará a partir de abril de 2023. A gama de cores consiste em Ducati Red e no novo esquema de cores “Grey/Nero”, que estará disponível apenas para a versão “S”. //



PIAGGIO BEVERLY 400

# URBAN CROSSOVER



Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e o conforto de uma GT de luxo. Uma nova fórmula que oferece a cada condutor e passageiro os mais altos níveis de potência e conforto.



**PIAGGIO**<sup>®</sup>

piaggio.pt

# Ducati



» [Galeria de fotos aqui](#)

## PANIGALE V4 SP2

O topo de gama entre as motos superdesportivas da Ducati, numa versão especial específica para condução em pista.





**M**ais intuitiva e menos fatigante também para pilotos não profissionais, a Ducati Panigale V4 SP2 foi produzida numa série numerada, que se caracteriza pelo esquema de cores “Winter Test” e por uma série de pormenores em fibra de carbono. Além de um kit específico para uso em pista, que eleva ao máximo as suas características desportivas.

Jantes em fibra de carbono, pinças de travão Brembo Stylema R, bomba de travão radial MCS, corrente 520 e poisa-pés em alumínio acompanham os melhoramentos feitos na versão de 2022 para criar a Panigale com a mais elevada performance de sempre.

Esta edição especial vem acompanhada por um kit específico para utilização em pista, que inclui tampas em alumínio para a remoção dos espelhos retrovisores, um kit para remoção da placa de matrícula e uma espectacular tampa de embraiagem semi-aberta, fabricada em carbono.

O resultado é a “The Ultimate Racetrack Machine” (Derradeira Moto de Pista), um modelo especial, ideal para pilotos não-profissionais que pretendem desfrutar de track days desafiando os seus próprios limites.

A Panigale V4 SP2 caracteriza-se pelo esquema >>





de cores especial "Winter Test", no qual o negro mate das carenagens é combinado com os acabamentos em carbono mate das jantes e asas aerodinâmicas, contrastando com os pormenores em vermelho vivo e o brilho do depósito de combustível em alumínio escovado. As asas aerodinâmicas, com desenho de duplo perfil, ostentam a bandeira italiana, como na Panigale V4 R SBK oficial.

A parte inferior da carenagem distingue-se pela presença do logótipo Ducati Corse na área dos novos extratores de ar quente e por um pormenor a vermelho com o nome da moto, também presente no assento negro que exhibe o contraste entre os dois materiais em que é feito.

A mesa de direção superior é maquinada a partir de um bloco de alumínio e mostra o número de série de cada moto desta edição especial, tornando cada modelo único.

Por coração, a Panigale V4 SP2 tem um motor derivado do que alinha em MotoGP, o Desmosedici Stradale que foi melhorado para 2022 com a introdução de elementos técnicos dedicados, que tornaram possível aumentar a potência extraída dos seus 1103cc de capacidade.

Este V4 apresenta uma cambota contra-rotativa,



que o torna capaz de debitar muito binário desde baixos regimes, permitindo-lhe expressar em pista a alma desportiva do conjunto.

Graças a estas intervenções e a novos mapas de gestão dedicados, a versão Euro 5 do motor entrega 215,5 cv às 13.000 rpm, um aumento de potência de 1,5 cv face à Panigale V4 2021, que aumenta para 2,5 cv para lá do pico de potência máxima, às 14.500 rpm.

Para capitalizar o potencial máximo deste motor, foram desenvolvidas pela Ducati diversas curvas de binário, específicas para cada relação de caixa, bem como quatro diferentes modos de potência, com as novas configurações Full e Low, além das configurações High e Medium, que agora fazem uso de uma nova estratégia.

Quando usada em pista, a performance do Desmosedici Stradale pode ser ainda melhorada com o novo escape de competição em titânio, desenvolvido pela Ducati Performance em colaboração com a Akrapovič e que está disponível como acessório.

Os silenciadores elevados, ao longo da secção traseira, foram redesenhados para gerarem um aumento de performance e, ainda assim, limitar o ruído, oferecendo a todos a oportunidade de

contarem com um escape ‘full racing’ mesmo em circuitos com os limites de ruído mais restritivos.

Com este escape, a Panigale V4 SP2 fica mais leve, a pesar menos 5 kg, cifrando um peso a seco de apenas 168 kg, e vê a sua potência aumentar 12,5 cv para um valor máximo de 228cv, com o valor de binário máximo também a subir para uns significativos 131 Nm.

A sua inspiração nas motos que correm no Campeonato do Mundo de Superbike é ainda mais evidente na versão “SP2” da Panigale V4, que apresenta uma caixa de velocidades com “especificação de pista” já presente na Panigale V4 2022, uma aligeirada transmissão final, com corrente 520, e uma embraiagem a seco STM-EVO SBK.

Em comparação com a embraiagem em banho de óleo da Panigale V4 S, esta nova embraiagem a seco, além de garantir uma função deslizante mais eficaz, num uso extremo da moto em pista e proporcionar maior fluidez em todas as fases “off throttle”, a embraiagem STM-EVO SBK oferece ainda a possibilidade de customizar a intensidade do travão motor “mecânico” ao permitir escolher molas secundárias diferentes, disponíveis no catálogo de acessórios Ducati Performance. >>





A ciclística da Panigale V4 SP2 assenta num quadro em alumínio Front Frame que utiliza o Desmosedici Stradale como elemento estruturante, com o braço oscilante em alumínio e o suporte do assento em alumínio também ancorados no motor.

O pivot do braço oscilante está posicionado de modo a aumentar o efeito 'anti-squat', que é a redução do afundar da traseira na saída das curvas e quando se reabre o acelerador, contribuindo para estabilizar a moto sob aceleração.

Na frente, a suspensão conta, com uma forquilha Öhlins NPX25 / 30, controlada eletronicamente e com 125mm de curso, que usa um sistema de amortecimento de cartucho pressurizado que deriva dos hidráulicos de competição.

Esta forquilha, em combinação com o amortecedor traseiro Öhlins TTX36 e o amortecedor de direção eletrónico, também assinado pela Öhlins, são a base da segunda geração do sistema Smart EC 2.0, que se caracteriza por uma lógica OBTI (Objective Based Tuning Interface) que, ao ser regulado por

“objetivos” e não por cliques, permite ao piloto uma gestão muito mais intuitiva da ciclística, do que os sistemas convencionais.

Equipada com jantes com 5 braços, em carbono de alta qualidade e 1,4 kg mais leves que os elementos em alumínio forjado da versão normal, a versão “SP2” da Panigale V4 S beneficia uma significativa redução na inércia inferior 26% na frente e 46% na traseira, que lhe confere uma maior agilidade, leveza e rapidez nas mudanças de direção, com maior facilidade em traçar as curvas.

Relativamente à travagem, na frente, a Panigale V4 SP2 está equipada com pinças de travão Brembo Stylema R, que garantem uma elevada potência de travagem e uma excepcional consistência da performance, mesmo durante sessões cronometradas prolongadas, sem registar alterações no curso na manete.

As pinças são operadas através de uma bomba radial Brembo MCS (Multiple Click System), que permite customizar rápida e facilmente, em três configurações, o 'feeling' da travagem. >>>

# ENDLESS EVOLUTION



## C5

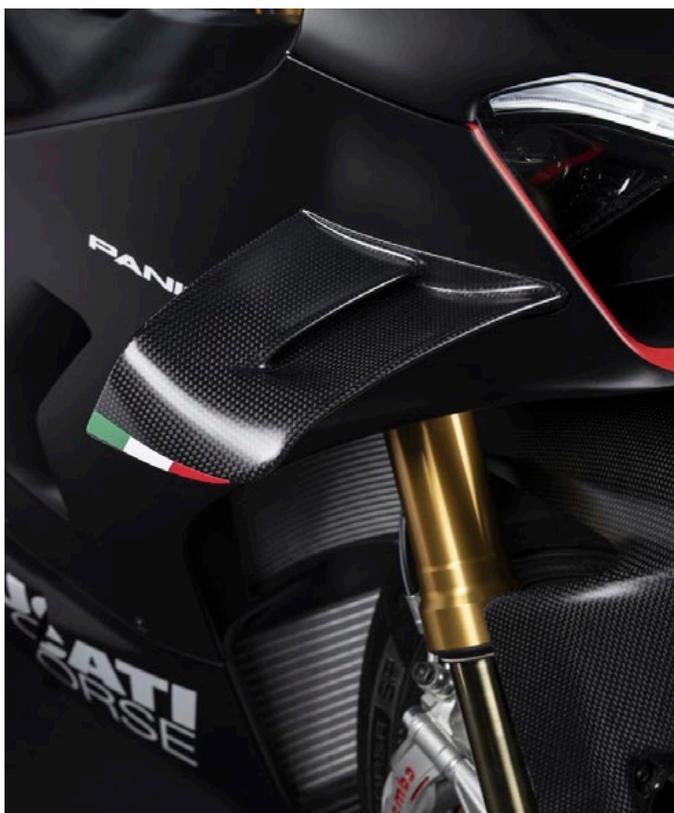


[WWW.GOLDENBAT.PT](http://WWW.GOLDENBAT.PT)

- **CONFORTÁVEL:** ajuste incomparável graças à possibilidade de personalizar os forros interiores
- **INTELIGENTE:** a nova referência de comunicação plug & play com o sistema SC2
- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **SILENCIOSO:** apenas 85 Db(A) a 100 km/h numa moto naked



**SCHUBERTH**

**EQUIPAMENTO:**

- Mesas de direção maquinadas com indicação do número progressivo da moto
- Depósito de combustível em alumínio escovado exposto
- Assento exclusivo com logótipo "V4 SP"
- Asas em fibra de carbono
- Guarda-lamas dianteiro em fibra de carbono
- Embraiagem a seco STM-EVO SBK
- Transmissão final com corrente 520, cremalheira e pinhão específicos
- Jantes em fibra de carbono com 5 braços
- Pinças de travão dianteiro Brembo Stylema R
- Bomba de travão dianteiro Brembo MCS 19.21 (Multiple Click System) com ajuste remoto
- Manetes de travão dianteiro e embraiagem "Unloaded"
- Poisa-pés reguláveis em alumínio com proteções de calcanhar em carbono
- Configuração monolugar
- Kit Ducati Data Analyzer + (DDA +) com módulo GPS (fornecido)
- Tampa da embraiagem aberta em carbono (fornecida)
- Kit de remoção da placa de matrícula (fornecido)
- Coberturas dos orifícios dos espelhos em alumínio (fornecidas)

A manete de travão dianteiro está ainda equipada com um dispositivo de "ajuste remoto", que permite regular a sua posição atuando num botão no punho esquerdo, tal como sucede nas motos de competição.

A versão "SP2" conta ainda com manetes de travão e embraiagem maquinadas nos extremos, com ranhuras, para diminuir a resistência aerodinâmica.

Outro elemento essencial que caracteriza a Panigale V4 SP2 são os poisa-pés Rizoma, em alumínio anodizado, com proteções de calcanhar em carbono, totalmente reguláveis e a proporcionarem grande aderência às botas, que maximizam a inclinação lateral, para um uso mais eficaz em pista.

Contribuem ainda para melhorar a ergonomia, que foi completamente redesenhada no modelos de 2022, com as novas formas do depósito e do assento estudadas para melhorar o controlo e extrair o máximo da performance da Panigale V4, tanto numa volta lançada como numa sessão prolongada.

A Panigale V4 SP2 conta com um pacote eletrónico com 4 Modos de Condução: Race A, Race B, Sport e Street.

Todos os parâmetros eletrónicos da moto podem ser regulados e claramente visualizados graças ao painel de instrumentos e ao modo de ecrã "Track Evo", derivado dos utilizados em MotoGP.

Neste ecrã, o conta-rotações é apresentado numa escala horizontal, posicionada na parte mais elevada da instrumentação, a mais visível, e a indicação da mudança engrenada aparece no centro do ecrã.

No lado direito do painel encontram-se quatro diferentes sectores coloridos, cada um dedicado a um controlo eletrónico (DTC, DWC, DSC, EBC). Estes sectores acendem-se individualmente quando a eletrónica está a trabalhar num determinado parâmetro, permanecendo ligado o tempo necessário para o piloto identificar que indicador está ativado.

Este modo de sinalização facilita a tarefa do piloto em compreender o controlo que trabalhou, para lhe permitir intervir de forma mais precisa e atempada na seleção do nível ideal e conseguir mais rapidamente uma melhor performance.

O sector esquerdo do painel completa a informação com um cronómetro, um indicador de número de voltas completas e velocidade instantânea.

Na versão “SP2”, o módulo GPS está instalado de série, permitindo assim a ativação da função automática Lap Time, que fornece instantaneamente a indicação de dois tempos parciais na pista em que se encontra.

Para além disto, carregando o software Slick Ducati Performance (disponível como acessório), ficam activadas outras curvas do mapa do Ducati Traction Control, expressamente desenvolvidas para a utilização de pneus slick e de chuva, ficando também ativada a possibilidade de memorizar as coordenadas de cinco diferentes pistas e, ainda, cinco Riding Modes adicionais totalmente customizáveis.

E graças ao Ducati Data Analyzer, de série na SP2, é possível à posteriori fazer uma análise aprofundada dos dados da performance de cada sessão de pista.

A nova Ducati Panigale V4 SP2 está disponível nos concessionários da marca, em configuração monolugar e esquema de cores “Winter Test”, em negro mate com pormenores em vermelho-vivo e depósito em alumínio exposto e escovado. //



**AMT**  
ALPINESTARS MOTION TECHNOLOGY

A ALPINESTARS MOTION TECHNOLOGY É  
A LINHA PERFEITA PARA SE ADAPTAR A  
TODOS OS DIAS, EM TODAS AS ESTAÇÕES,  
EM TODOS OS AMBIENTES, AONDE QUER  
QUE A VIAGEM O LEVE.

BILUSAO AMT-10 LAB DRYSTAR®XF - CALÇA AMT-10 LAB DRYSTAR®XF - CAPACETE SMS SOLID  
\*ADAPTA-SE A TODAS AS CONDIÇÕES.



ADAPT  
TO ANY  
CONDITION



# Honda

## TRANSALP XL750

A Honda revelou na EICMA 2022 a nova Transalp XL750, um modelo que evoca as suas origens, 1987, quando saiu a primeira gama.

**C**om uma postura de condução elevada, a Transalp apela à aventura, dentro e fora de estrada, com parabrisas e carenagens a oferecer uma maior proteção ao motociclista, mas sem um aumento de volume notável.

Esperada por muitos na Exposição Internacional de Motos em Milão, a Honda Transalp XL750 foi alvo de atenções na sua apresentação.

Tal como os modelos anteriores, a Transalp XL750 foi pensada para oferecer versatilidade, desde os grandes centros urbanos às viagens longínquas ou nos trilhos empoeirados e passagens alpinas nas quais se baseia o nome do modelo.

Já vista anteriormente em fotos espia, a nova Transalp perdeu o motor em “V” e integra agora também um bicilíndrico, mas com cilindros paralelos e uma capacidade de 755cc com cambota a 270°. Esta nova configuração resultou num notável aumento de força e potência, que subiram para os 75 Nm às 7.250 rpm e 92 cv às 9.500 rpm, respetivamente.

O novo motor, que vai também poder ser encontrado na nova Hornet, está inserido num



» [Galeria de fotos aqui](#)



quadro de aço tipo diamante, menos pesado, para dar à nova Transalp XL750 uma maior maneabilidade e agilidade, aumentando a confiança do condutor aos seus comandos.

Como moto designada mista, a Honda proporcionou uma maior flexibilidade e absorção de impactos à Transalp XL750, com uma forquilha invertida (USD) Showa SFF-CATM de 43 mm de diâmetro e com 200 mm de curso. Na traseira, temos o sistema de amortecimento patenteado pela Honda, o Pro-link com um monoamortecedor de reservatório externo que oferece 190 mm de curso e afinação da pré-carga da mola.

Para ultrapassar os maiores obstáculos, a Transalp XL750 volta a adotar a roda de 21 polegadas na dianteira com dois discos ondulados de 310 mm mordidos por pinças axiais de 2 êmbolos e uma roda de 18 polegadas na traseira com um disco ondulado de 256 mm com uma pinça de êmbolo único.

O novo acelerador eletrônico Throttle By Wire (TBW) permite agora ao motociclista escolher entre 5 modos de condução para adaptar a moto às condições impostas: Sport, Standard, Rain, Gravel e o



User, modo configurável que é extra opcional.

Os diferentes modos vão alterar os comportamentos das ajudas eletrónicas, como a potência do motor, efeito travão de motor e Sistema de Controlo Variável de Tração (HSTC) com função anti-cavalinho integrada.

As tecnologias deste novo modelo são ainda complementadas com um painel de instrumentos TFT a cores de 5 polegadas, por onde é possível gerir e escolher os modos de condução. Permite ainda conectar os dispositivos Android e iOS através do sistema Honda Smartphone Voice Control (HSVCs).

Já comum aos modelos mais recentes da Honda, toda a iluminação da Transalp XL750 é completamente em LED, com piscas de cancelamento automático e tecnologia Emergency Stop Signal (ESS) para as travagens mais fortes.

A Transalp vai estar disponível nos seguintes esquemas cromáticos: Cinzento Metalizado Matte Iridium, Preto Metalizado Mate Ballistic e uma interpretação nostálgica do tricolor Branco Ross.

Preços e disponibilidade serão anunciados em breve. //



REVISÕES

PINTURA E REPARAÇÃO DE JANTES  
PINTURA E REPARAÇÃO DE FIBRAS  
LAVAGENS PERSONALIZADAS

PASTILHAS DE TRAVÃO

BATERIAS/LÂMPADAS  
KITS REPARAÇÃO DE FUIROS  
KITS DE TRANSMISSÃO

PNEUS PARA MOTO / JANTES

LAVAGEM  
PICK MY MOTO  
STORE MY MOTO



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N°3 A  
1070-099 Lisboa - Portugal

HORÁRIOS

2-6 feira: 9h - 13h / 15h-19h  
Sábado: 9h - 13h

TELEFONES

T. +351 217 271 590  
T. +351 217 271 584

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



» [Galeria de fotos aqui](#)



# Honda

## CL 500

A nova Honda CL500 apresentada juntamente com a nova Transalp no EICMA 2022 é uma scrambler urbana inspirada nas suas antecessoras dos anos 60 e 70.

**D**esde o início do desenvolvimento da CL500 que as palavras que conduziram ao resultado final foram “Express Yourself”, o que levou à criação de uma vasta gama de acessórios para personalizar este novo modelo ao gosto de cada um.

Concebida para o dia a dia, desafia a levá-la mais longe e até mesmo por caminhos rurais, devido às suas suspensões de longo curso e aos pneus de tacos.

A Honda CL500 é dotada com um motor de dois cilindros paralelos de 471 cc que produz 46 cv de potência e 43,4 Nm de binário, sendo compatível com carta A2. Adaptada a uma condução mais citadina, a transmissão final por corrente silenciosa (SV Chain) foi encurtada para possibilitar uma entrega de binário mais eficiente através de uma caixa manual de 6 velocidades com embraiagem assistida e deslizante.

Uma das características que sobressai à vista de qualquer um nesta scrambler da Honda é o seu escape com um silenciador elevado colocado na lateral superior, com dupla saída.

Quanto ao quadro da scrambler CL500, este é composto por uma estrutura de tubos de aço em



treliça, tipo diamante, que garante uma ciclística de fácil manabilidade. Para garantir conforto e segurança, a suspensão frontal é constituída por uma forquilha telescópica de 41 mm de diâmetro e 150 mm de curso. A suspensão traseira é formada por um braço oscilante fabricado em tubo e dois amortecedores com curso de 145 mm que proporcionam 5 níveis de afinação da pré-carga da mola.

A travagem da Honda CL500 conta com sistema ABS de 2 canais, disco flutuante de 310 mm com pinça de 2 pistões na frente e disco flutuante de 240 mm com pinça de pistão simples na





traseira. Uma roda de 19" à frente e uma de 17" na retaguarda complementam a ciclística.

Toda a iluminação da CL500 é em LED, com tecnologia de Emergency Stop Signal nos piscas traseiros, ativada automaticamente nas travagens mais fortes. A informação de velocidade, mudança engrenada e nível de combustível é exibida no painel de instrumentos em LCD negativo.

Outros acessórios que podem ser acrescentados à Honda CL500 são: placas de número laterais em polipropileno de baixo peso, visor do farol, proteções de punhos, guarda-lamas dianteiro de maior altura, tomada de carga para acessórios e tampas para os amortecedores traseiros. A Honda dispõe ainda do Pack Adventure e de dois Packs Tour, cada um com diversos acessórios.

A CL500 de 2023 vai estar disponível nas seguintes cores: Laranja Candy Energy, Verde Metalizado Matte Laurel, Azul Candy Caribbean Sea e Preto Metalizado Mate Gunpowder.

A Honda CL500 irá estar disponível em breve com os preços correspondentes. //





**NOVA SCOUT® ROGUE**

**FAZ PARTE  
DE ALGO MAIOR**



[INDIANMOTORCYCLE.PT](http://INDIANMOTORCYCLE.PT)

© 2022 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.



# Honda

## CB750 HORNET



» [Galeria de fotos aqui](#)

A melhor relação peso/potência da sua classe, disponibilizada por um motor de 91cv e 75Nm montado num conjunto de apenas 190 kg, por 7.800 euros.

1

1998 foi o ano em que a Honda CB600F Hornet original chegou à Europa, tendo-se rapidamente tornado uma moto muito popular, por muitas razões. As suas formas compactas adequavam-se a uma utilização urbana e tinha potência e maneabilidade para percorrer qualquer estrada de curvas com entusiasmo e alegria, garantindo uma elevada diversão de condução com um preço muito atraente.

Vinte e cinco anos depois, o motociclismo passou por algumas mudanças importantes. O segmento naked continua a crescer em tamanho, especificidade e complexidade e, por isso, as expectativas dos motociclistas nunca foram tão elevadas.

No caso da nova Hornet, todo o passado histórico levou à criação de algo bastante especial, concretamente um novo modelo de média cilindrada, que se inspira e se revê no modelo ancestral, mas que se atualizou com uma promessa de muita emoção e adrenalina pura.

Com um design a cargo da última geração de mentes criativas, nas instalações de R&D da Honda em Roma, a CB750 Hornet de 2023 foi desenvolvida para atrair motociclistas mais jovens que procuram uma mudança séria para um modelo de cilindrada maior.

Os engenheiros da Honda construíram um motor de dois cilindros paralelos novinho em folha, com uma potência extremamente agradável para dar à Hornet as suas performances fantásticas.

Este motor foi concebido para que todos os tipos de condutor possam explorar as suas capacidades ao máximo, com uma entrega emocionante e forte da potência de pico, mas também para dar um carácter utilitário nas gamas de baixa e média rotação – perfeito para quem não tem tanta experiência – e um grande impulso no prazer de andar na cidade todos os dias.

### O Estilo

Os designers de R&D da Honda em Roma olharam, com respeito, para as Hornets de outrora e desenvolveram uma expressão nova e contemporânea da beleza tecnológica daquele modelo, com silhueta, linhas e formas de proporções compactas e elegantes.

A principal linha condutora da Hornet assenta no depósito de combustível, que se inspira no formato das asas de uma vespa. Para onde quer





que se olhe, desde a carenagem frontal agressiva e angulada até à traseira minimalista, mas elegante, há marcas de tensão e atrevimento, delineando a verdadeira intenção desportiva deste modelo.

O fator utilitário, para todos os tipos de condutor, também é inerente ao design.

A altura do assento é de 795 mm e a posição de condução é direita, com os poisa-pés dianteiros em posição ligeiramente recuada, oferecendo um controlo natural, com o guiador largo a oferecer uma excelente capacidade de manobra.

### **O Motor**

Segundo a Honda, o novo motor bicilíndrico paralelo de 755 cm<sup>3</sup>, com cabeça de cilindros Unicam de 8 válvulas, debita 67,5 kW ou 91CV às 9500 rpm e 75 N/m de binário às 7250 rpm.

O diâmetro e o curso dos cilindros são de 87 x 63,5mm e a relação de compressão é de 11,0 : 1. Compacta e leve (numa configuração já usada pela CRF450R de competição MX), a cabeça Unicam aciona as válvulas de admissão de 35,5 mm através de cames e as de escape, com 29 mm de diâmetro, por balanceiros, resultando numa elevação das válvulas da admissão de 9,3 mm e as

do escape de 8,2 mm.

As condutas de admissão patenteadas Vortex Flow oferecem acelerações fortes com excelentes respostas e criam uma distribuição mais uniforme das entradas laterais para a caixa-de-ar, que alimenta a rampa de tiragem descendente e os corpos de 46 mm de diâmetro.

A cambota a 270° e a ignição irregular conferem-lhe som e caráter distintos, adequando-se perfeitamente a um motor bicilíndrico. Para tornar o motor ainda mais compacto possível, não há carreto de acionamento do veio de equilibragem; a transmissão primária duplica as suas funções e também aciona o veio de equilíbrio.

A bomba de água está escondida dentro da tampa esquerda do motor e não há necessidade de um sistema de refrigeração do óleo, pois este é arrefecido pelo líquido de arrefecimento do motor. Os cilindros são tratados com um revestimento Ni-SiC (Níquel-Carbureto de Silício), tal como na CBR1000RR-R Fireblade e na CRF450R.

A embraiagem assistida tem uma função deslizante, com segmentos de disco oblíquos,



oferecendo uma sensação de enorme leveza na manete, facilitando as mudanças de relação e gerindo o saltitar da roda traseira nas reduções mais fortes.

Os consumos anunciados são de 4,35 l/100 km ou 23 km/litro (em modo WMTC), e o depósito de 15,2 litros tem capacidade suficiente para proporcionar uma autonomia potencial superior a 340 quilómetros. >>

## LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36  
2800-714 Almada

215 865 685  
[lombasecurvas.com](http://lombasecurvas.com)



Baixos consumos | Mobilidade perfeita na cidade



A Honda vai também disponibilizar uma versão da CB750 Hornet de 2023 com uma potência máxima de 35 kW, para os titulares de carta A2.

#### **O Sistema de Gestão Eletrónica do Motor**

O sistema de acelerador eletrónico Throttle By Wire oferece três modos de condução, ajustando a entrega da potência do motor e a sensação de condução conforme as condições e as intenções do motociclista, sendo muito fácil alternar entre os modos e geri-los, usando o interruptor de Modo no punho esquerdo e visualizando as informações no ecrã TFT.

Estão disponíveis três níveis de potência (EP), regulação do travão-motor (EB) e do controlo de tração (HSTC). O sistema HSTC tem controlo anti-cavalinho (Wheelie Control) integrado que pode ser desativado. Estes três modos oferecem diferentes combinações de cada parâmetro:

**SPORT** - um modo que usa EP de nível 3 e EB de nível 1; a definição do sistema HSTC é oferecer o máximo de performance mas o mínimo de intervenção.

**STANDARD** - um modo intermédio e usa o nível 2 para os parâmetros EP, EB e HSTC.

**RAIN** - uma programação que usa o parâmetro EP >>





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

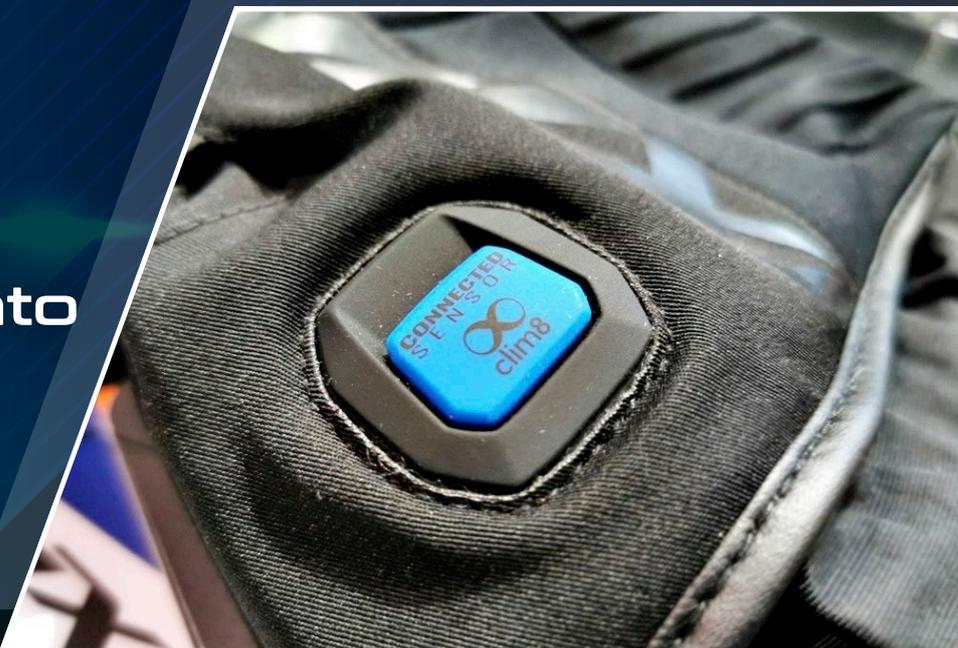


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**ANDAR DE MOTO**



de menor intervenção, o nível 1, para uma entrega de potência menos agressiva e efeito travão-motor (EB) de nível 2 e HSTC de nível 3.

Além dos três modos pré-programados, a Honda CB750 Hornet de 2023 disponibiliza ainda um modo programável pelo utilizador:

**USER** - permite ao condutor programar as 3 definições de cada parâmetro e guardá-las para uma seleção rápida, sempre que necessário.

### **A Ciclística**

O quadro da nova Hornet, de tipo diamante, é fabricado em aço, pesando apenas 16,6 kg (para comparação, o da CB650R pesa 18,5 kg).

Os importantes processos tecnológicos de reforço e adelgaçamento da zona da cabeça de direção e otimização das formas dos pontos de ancoragem originou uma plataforma extremamente robusta, com grande rigidez, para proporcionar uma geometria que proporciona sensações bem definidas e uma melhor agilidade, contribuindo para um peso em ordem de marcha de apenas 190 kg.

O ângulo da coluna da direção é de 25° e a distância entre eixos é de 1420 mm.

Com o objetivo de aumentar a agilidade na condução desportiva (especialmente nas travagens a velocidades mais altas), a forquilha invertida (UDS) Showa de 41 mm de diâmetro com funções separadas (Separate Function Fork Big Piston SFF-BPTM), é suportada por mesas, em cima e em baixo, desenhadas especificamente para a Hornet.

Esta unidade tem um curso de 130 mm e funções divididas, com regulação de hidráulico numa bainha e pré-carga de mola na outra, maximizando a reação sobre as alterações da superfície da estrada e o conforto na condução.

O amortecedor traseiro actua sobre um braço oscilante fabricado em aço através de um mecanismo Pro-Link que oferece 150 mm de curso.

Este design oferece excelentes respostas e uma boa gestão da temperatura do hidráulico; o sistema permite afinar a pré-carga em 5 níveis, com a constante de mola otimizada para combinar com o desempenho da forquilha.

Na travagem, discos dianteiros com 296 mm de diâmetro e pinças radiais Nissin de quatro êmbolos prometem travagens impressionantes na ponta dos dedos, com uma excelente sensação de progressividade da manete.

Para melhorar ainda mais a agilidade e a

# "A CB750 HORNET DE 2023 FOI DESENVOLVIDA PARA ATRAIR MOTOCICLISTAS MAIS JOVENS"



qualidade da condução, a Hornet tem jantes leves, com raios em forma de Y, com jante de 3,5 polegadas e pneu 120/70-ZR17 na frente e de 4,5 polegadas e pneu 160/60-ZR17 na traseira.

## O Equipamento

O painel de instrumentos resume-se a um ecrã TFT a cores de alta visibilidade com 5 polegadas de diagonal, que oferece quatro tipos de visualização, apresentando velocidade e regime de rotação – analógico ou por barras, consoante as preferências do condutor – bem como indicação de nível e consumos de combustível, seleção do modo de condução e respectivos parâmetros do motor e sugestão personalizável de relação de caixa a engrenar, no conta-rotações.

A gestão é feita no ecrã, através de botões instalados no punho esquerdo.

Também incorporado no interface da nova Hornet, o sistema HSVC de comandos por voz para smartphones permite que o condutor se ligue via Bluetooth ao seu smartphone Android durante a condução, para gerir chamadas telefónicas, emails, músicas e ainda o sistema de navegação.

Pela primeira vez, vários dos sistemas HSVC estarão também disponíveis para smartphones iOS.

Para utilizar este sistema, é necessário usar um capacete com auscultadores e microfone. A gestão do sistema Honda Smartphone Voice Control também pode ser feita a partir dos botões do punho esquerdo do guiador.

Para simplificar e miniaturizar todo o sistema elétrico, a Hornet usa uma rede CAN (Controller Area Network – CAN) juntamente com uma unidade BCU (Body Control Unit – BCU). Esta unidade BCU está localizada debaixo do assento do condutor e processa coletivamente os sinais de controlo, do modulador do ABS, ecrã TFT e interruptores, que não são controlados pela ECU no sistema CAN.

Os pisca-piscas traseiros têm uma função de sinalização de travagens de emergência (Emergency Stop Signal - ESS). Com o veículo à velocidade mínima de 56 km/h, a aplicação de qualquer um dos travões que provoque uma desaceleração superior a  $6,0 \text{ m/s}^2$  faz piscar as luzes de emergência, alertando os condutores que seguem atrás para a travagem de emergência. A menor velocidade, uma aceleração negativa de pelo menos  $2,5 \text{ m/s}^2$  activa igualmente o sistema.

Os indicadores de mudança de direção também têm função de cancelamento automático, garantida >>

por comparação das diferenças de velocidade entre a roda dianteira e a roda traseira, em vez de um temporizador simples. O momento de cancelamento dos piscas é calculado em função da situação de condução.

### Os Acessórios

Está disponível toda uma gama completa de acessórios genuínos para a Honda CB750 Hornet para adequar este novo modelo às preferências e ao tipo de utilização de cada proprietário.

Para uma condução desportiva e mais agressiva ou para viagens mais calmas e descontraídas, o sistema quickshifter de mudanças rápidas permite trocar as mudanças instantaneamente, engrenando velocidades mais altas sem cortar o acelerador e fazendo as reduções sem ser necessário usar a manete da embraiagem, recorrendo a uma função de aceleração automática (blipper).

A bacquet traseira aumenta a inspiração desportiva, transformando a nova Hornet num modelo monoposto. Este assento também pode ter uma capa pespontada, um novo design com acabamentos em cinza e preto, que aumenta o conforto e torna o aspecto mais requintado.

Os pesos dos punhos em alumínio, os raisers

de guiador, a proteção de depósito, as faixas autocolantes para as jantes e os cogumelos de proteção para o quadro também fazem parte desta lista de acessórios.

O caráter funcional da nova Hornet não foi esquecido. Um saco de depósito e um saco para o assento traseiro oferecem toda a conveniência no transporte de bagagem, enquanto malas de novo design oferecem toda a segurança de um sistema de bagagem rígido. Para aumentar o conforto do condutor, também vai estar disponível um kit de punhos aquecidos.

Para facilitar a escolha, a Honda propõe 3 packs de acessórios prontos a instalar e que agrupam os acessórios de forma conveniente:

#### PACK SPORT

Quickshifter, para-brisas pequeno, bacquet para o assento do passageiro e poisa-pés traseiros.

#### PACK STYLE

Pesos dos punhos, raisers para o guiador, proteção de depósito, autocolantes para as jantes e cogumelos de proteção para o quadro.

#### PACK TOURING

Assento costurado para o passageiro, malas laterais, saco de depósito e saco para o assento traseiro. //



# SENA



## OUTRUSH R

Modular Bluetooth® com sistema de intercomunicação integrado



Altifalantes e microfone integrados



Viseira solar retrátil



Altifalantes HD



Microfone HD



Intercom de 4 vias



900 Metros



Redução de ruído avançado



Emparelhamento inteligente

# Honda

## CMX 1100 REBEL

Uma nova versão da Honda CMX 1100 Rebel que já testámos aqui no Andar de Moto recebeu uma proteção aerodinâmica, malas laterais e uma nova cor.





**U**m pouco mais volumosa que a sua irmã de 500 cm<sup>3</sup>, a CMX 1100 Rebel apresenta-se com um estilo minimalista mas muito atual. Elaborada para oferecer uma condução descontraída, é capaz de, ao mesmo tempo, promover o prazer de condução nas estradas sinuosas.

Montado também na Africa Twin, o motor de dois cilindros paralelos com 1084 cc é o mesmo que equipa a CMX 1100 Rebel, embora com algumas alterações técnicas para oferecer uma melhor resposta nos baixos regimes, e uma sonoridade melhorada, acompanhando o seu estilo cruiser, mas sem alterar os 98 Nm de binário e os seus 91 cv de potência.

O acelerador eletrónico ride by wire da Honda Rebel 1100 possibilita a alternância entre 3 modos de condução, afetando a sensibilidade do acelerador, o efeito de travão de motor, a intervenção do controlo de tração e o anti-wheelie. Importante referir que nos modelos com

caixa DCT as trocas de mudanças são também automaticamente adaptadas ao modo de condução.

Concebida para os motociclistas que não vêem a Honda CMX 1100 Rebel apenas como um mero meio de transporte, a cruiser japonesa veste finíssimos guarda-lamas em aço à frente e atrás que cobrem parcialmente os pneus largos.

As rodas de 18" na frente e 16" atrás seguram um disco de 330 mm na frente com uma pinça monobloco de 4 êmbolos e na traseira um disco de 256 mm com pinça simples.

Como cruiser contemporânea, a CMX 1100 Rebel mistura um visual com origens nos modelos mais antigos do segmento, como o farol redondo na frente, em LED e o painel de instrumentos LCD de ecrã negativo também de formato arredondado. Escondida por baixo do banco, encontramos uma ficha USB tipo C.

Apenas 700 mm separam o assento do solo na CMX 1100 T Rebel, que tem uma distância entre eixos de 1520 mm e um peso de 233 kg em ordem de marcha, na versão de





caixa convencional, e 243 kg na versão com embraiagem DCT.

A suspensão traseira é composta por dois amortecedores traseiros ajustáveis em pré-carga e a forquilha frontal, com 28 graus de inclinação, é do estilo cartucho com hidráulicos de 43 mm de diâmetro.

A versão CMX 1100 T da Honda Rebel apresenta uma carenagem frontal e malas laterais de 16 e 19 litros, preparando-a para as grandes viagens.

Para além desta nova versão, a Honda CMX 1100 Rebel irá estar disponível em 2023 com Cruise Control de série e uma nova cor, Preto Metalizado Gunpowder. //





MP3  
hpe

# NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

A **primeira scooter de três rodas do mundo**, está novamente pronta para mudar o panorama das cidades, com motorizações Euro 5, mais eficientes e com um design mais sofisticado.

A **Piaggio MP3 530 hpe Exclusive** é o absoluto topo de gama em todos os sentidos, subindo a fasquia em termos de performance e tecnologia, com características do mundo automóvel tais como **cruise control, marcha atrás, câmara traseira e BLIS (Blind Spot Information System)**.

Sem rival no que toca às 2 e 3 rodas, esta é a scooter perfeita para entrar no futuro, através de uma experiência de condução refinada, **possível de conduzir também com Carta B**.

**Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.**



**PIAGGIO**<sup>®</sup>

piaggio.pt

# Honda EM1 e

A primeira scooter elétrica da Honda a integrar o mercado Europeu foi revelada na EICMA 2022.





**P** revista para integrar o mercado europeu a partir do verão de 2023, a Honda EM1 e: é apenas o primeiro modelo elétrico a ser apresentado para o mercado europeu, mas a marca japonesa pretende, até 2025, alargar a sua gama com mais 10 modelos elétricos.

A apresentação da EM1 e: demonstra o primeiro passo importante da Honda rumo à sustentabilidade, pois em 2040 tenciona produzir todos os seus modelos mais amigos do ambiente, indo apostar também na composição de uma rede de estações de carregamento e substituição de baterias.

Compacta e com superfícies suaves, a Honda EM1 e: foi pensada nos pequenos percursos urbanos, sendo alimentada pelo Honda Mobile Power Pack e:, que foi desenhado para enfrentar altas e baixas temperaturas, diferentes tipos de humidade, impactos e vibrações da estrada, e capaz de uma autonomia a rondar os 40 km.

As baterias removíveis podem ser carregadas em casa numa tomada normal.

O preço da scooter elétrica da Honda não foi ainda divulgado. //



# INDIAN FTR



## Mais cores, mais detalhes, mais opções.

**A** Indian Motorcycle anunciou a sua linha de modelos para 2023, que inclui as novas FTR Sport e Indian Challenger Elite, juntamente com várias atualizações e novos acessórios em toda a linha. Além disso, a linha 2023 apresenta uma variedade de novas opções de cores, realçadas por esquemas de cores vibrantes para as FTR e FTR Sport.

Cores frescas e vibrantes são a novidade para a gama FTR e as novas FTR Sport, FTR Rally e FTR R Carbono foram atualizadas com ecrã tátil redondo de 101 mm com navegação incluída.

"A linha FTR de 2023 é um poderoso testemunho do esforço incansável da nossa equipa para construir e aperfeiçoar uma oferta verdadeiramente abrangente nos últimos nove anos", disse Mike Dougherty, Presidente da Indian Motorcycle.

"Este esforço tem sido focado dentro de cada modelo da linha, como evidenciado pela introdução da FTR Sport,

cuja adição cria quatro ofertas únicas de FTR, cada uma com o seu próprio estilo e personalidade".

Por sua vez, a Indian Challenger Elite oferece a última palavra em estilo e exclusividade com novas cores de azul fumado safira com Black Smoke e Titanium Metallic Smoke.

Da Scout à Indian Pursuit, a linha 2023 oferece modelos e estilos para agradar a qualquer condutor. Novos acessórios expandem ainda mais as opções de personalização.

### FTR: UM ORIGINAL AMERICANO

A notícia principal para 2023 é a introdução de um novo modelo FTR de gama média, a FTR Sport.

Substituindo a FTR S, a FTR Sport fica imediatamente abaixo da FTR R Carbono, mas acima da FTR e da FTR Rally, criando quatro modelos de acabamentos distintos à escolha.

A estética arrojada e a componente desportiva da FTR Sport, incluindo uma placa de número,

carenagem de bico e carenagem do assento, elevam a energia da FTR a outro nível.

A FTR Sport tem um novo design de depósito e está disponível em Preto Metálico ou Branco Relâmpago com frisos Indy Red e Preto Metálico.

Com um estilo inconfundível e musculado, a FTR é verdadeiramente um original americano.

Novas para 2023, as FTR Sport, FTR Rally e FTR R Carbono são atualizadas com um ecrã táctil redondo de 101 mm alimentado por RIDE COMMAND, com navegação.

Três modos de pilotagem (Sport, Standard, Rain) proporcionam experiências de desempenho únicas às preferências e condições de pilotagem variáveis, enquanto o Controlo de Estabilidade Sensível à inclinação e o ABS proporcionam comportamento fiável e previsível em todas as condições.

Todos os quatro modelos FTR oferecem agora um novo silenciador de escape desportivo e um sistema de travagem dianteira revisto, que proporciona uma sensação mais firme.

O velocímetro está mais acima para facilitar a visualização e há uma nova embraiagem para melhor sensação e desempenho.

A FTR Rally apresenta rodas raiadas de 19 e 18 polegadas e está disponível com nova pintura Black Smoke com friso Desert Earth e o icónico logótipo da cabeça Indian Motorcycle gravado no depósito.

A FTR R Carbono diferencia-se como a oferta premium, com componentes de fibra de carbono, assento premium, garfos dianteiros Öhlins dourados totalmente ajustáveis e um amortecedor dourado.

Os icónicos painéis do depósito com o logotipo Indian são exclusivos da FTR R Carbono, acabados com um elegante filetado de prata Nuvem e Ouro.

Os componentes principais mantêm-se para a FTR de entrada na gama, o novo design do painel de depósito, como se vê na FTR Sport, e a adição de cores ousadas e vibrantes, refrescam a FTR e alargam ainda mais o apelo universal da linha FTR.

A FTR base está disponível em Preto Metálico, com contraste em verde Lima com amortecedor traseiro a condizer, ou Cinza Furtivo, com contraste Orange Burst, no amortecedor traseiro e rodas. Para personalização adicional, a Indian Motorcycle lança nove novos acessórios FTR.

Através de uma parceria com a Gilles Tooling, a Indian Motorcycle está a oferecer peças de marca, incluindo Peseiras Ajustáveis, e três componentes em alumínio sólido: pesos do guiador, tampão de óleo e tampão de radiador.

As Manetes Ajustáveis Performance também estarão disponíveis na Primavera de 2023.

Além disso, a Indian Motorcycle expandiu a sua oferta de fibra de carbono com três novas peças, incluindo um Protetor de Escape, um Protetor de



Quadro e uma Tampa do Pinhão.

Para aumentar o conforto, a Indian Motorcycle introduziu um assento Comfort+ durável e resistente às intempéries, que combina ergonomia com acolchoamento adicional onde for mais necessário.

### **INDIAN CHALLENGER ELITE: O MELHOR EM ESTILO E EXCLUSIVIDADE**

Para quem procura algo mais exclusivo, a Indian Motorcycle está a oferecer a 2023 Indian Challenger Elite. Com um total de apenas 150 unidades disponíveis e menos de 50 fora da América, a Bagger de edição limitada faz uma afirmação ousada com a sua decoração Sapphire Blue Smoke com frisos de Preto Fumado e Titânio Metálico Fumado.

Mistura perfeita de estilo, desempenho e conforto, a Indian Challenger Elite vai virar cabeças nas ruas e devorar os quilómetros em auto-estrada.

O motor PowerPlus tem a melhor potência da classe de 122 cv e 178 Nm de binário, e a sua comodidade de primeira e tecnologia avançada

que melhoram o comportamento dinâmico proporcionam uma experiência imbatível.

A longa lista de características premium da Indian Challenger Elite três modos de condução selecionáveis, pré-carga da suspensão traseira ajustável eletronicamente da Fox®, Tecnologia Smart Lean, farol LED adaptável, luzes de condução LED, para-brisas ajustável, Plataformas peseiras selecionadas, punhos aquecidos, colunas áudio de 165 mm nos alforjes, e uma nova jante de cinco raios Precision Cut.

Ao todo, seja a dois para uma aventura de fim-de-semana ou a viajar sozinho, a Indian Challenger Elite oferece o máximo em estilo e exclusividade.

### **LINHA 2023: UMA GAMA DIVERSA PARA TODOS**

Com uma gama mais vasta de modelos e opções do que nunca, a linha Indian 2023 oferece um modelo adequado a qualquer piloto e uma série de novas actualizações.

Todos os modelos Thunderstroke e PowerPlus





recebem uma nova embraiagem que melhora a sensação geral e a tolerância. Esta nova embraiagem deslizante reduz a travagem do motor, o que proporciona uma experiência de reduções mais suaves e uma condução confortável, ao mesmo tempo que melhora a capacidade de manter a tração quando se enfrentam más condições da estrada.

Finalmente, a maior zona de fricção e o menor esforço na manete reduzem a fadiga da embraiagem, o que pode ser benéfico em zonas urbanas ou quando se conduz no trânsito.

Os modelos Indian Springfield, Chieftain, Indian Challenger, Roadmaster e Indian Pursuit apresentam um farol LED redesenhado, que melhora o alcance e a propagação da luz, ajudando o condutor a ver o que está à sua frente, ao mesmo tempo que melhora a sua visibilidade para outros automobilistas na estrada.

Os botões integrados nos assentos aquecidos e nos assentos aquecidos e arrefecidos para os modelos PowerPlus e Thunderstroke apresentam agora uma função tátil melhorada, que permite aos condutores sentir mais a resposta do botão quando usam luvas.

Os modelos Indian Pursuit Premium Package oferecem agora, de série, compartimentos de armazenamento na zona baixa da carenagem.

A Indian introduziu em toda a linha uma gama de novas cores para mercados internacionais, incluindo Sagebrush Smoke para as Chief Dark Horse e Stryker Red Metallic nas Roadmaster Limited e Indian Pursuit Dark Horse.

Bronze Pearl Metallic é uma nova opção de cor nos modelos Roadmaster Limited e Indian Springfield, enquanto o Titanium Smoke foi introduzido na Indian Challenger Dark Horse.

Para a linha Chief, a Indian Motorcycle está a lançar duas novas opções de malas. O saco Chief Fork fixa-se à frente do guidador e é perfeito para armazenar artigos mais pequenos como luvas, óculos, telemóveis ou garrafas de água. As novas Malas Chief Bobber são resistentes à água e acrescentam armazenamento

conveniente sem sacrificar estilo.

Para maior conforto, a Indian Motorcycle está a oferecer um Assento-Comfort+ Solo melhorado e um Assento com dois lugares. O Comfort+ Solo Seat retira a inspiração dos interiores de carros da velha escola. A parte de cima é mais forte do que o assento stock e os contornos seguram o condutor de forma segura e confortável.

O novo Assento Principal Duplo complementa o design distinto da moto, ao mesmo tempo que acrescenta conforto e apoio tanto para o motociclista como para o pendura. O Assento Duplo é feito com um vinil preto durável e resistente às intempéries que não desvanece.

Para os penduras, a Indian introduz o Encosto de Passageiro de Perfil Baixo, que complementa o estilo da moto e acrescenta apoio almofadado ao posterior do pendura.

Por último, o novo Quick Release Low Profile Trunk foi concebido de fábrica para acrescentar estilo excepcional, conforto para os penduras e espaço de armazenamento extra aos modelos Bagger e Touring da Indian, mantendo ao mesmo tempo um aspecto aerodinâmico.

A tampa articulada e bloqueável levanta para o lado com a ajuda de um amortecedor a gás para facilitar a abertura, bem como para estabilizar o porta-bagagens quando aberto.

O fundo da mala é coberto com um forro macio de qualidade automóvel para reduzir a deslocação da carga em movimento.

O volume de 46 litros da mala de destaque rápido de baixo perfil acomoda facilmente dois capacetes abertos, luvas, e um casaco, e com um limite de carga de 10 kg é perfeito para viagens diárias e pequenas aventuras.

A tecnologia Quick Release permite aos motociclistas instalar ou remover a mala rápida e facilmente, sem ferramentas e sem que permaneçam estruturas de montagem na moto. //



# Italjet

## DRAGSTER 500GP

A Italjet Dragster 500GP é uma scooter pouco convencional com uma grande vocação desportiva.

O design da Dragster 500GP é arrojado e atual, resultado da combinação de uma scooter com uma moto desportiva. As carenagens são apenas as necessárias para dar forma à Italjet Dragster 500GP, já que muitos dos seus componentes são expostos como, por exemplo, o motor, que é visível por baixo do assento, algo fora do comum nas demais scooters.

Pensada na performance, a fabricante de Bolonha colocou na Dragster 500GP um motor monocilíndrico de 450 cc refrigerado a líquido. Com uma potência máxima de 43 cv às 8000 rpm e o binário a atingir os 43 Nm às 6000 rpm, e um peso de apenas 180 kg a seco, esta “super scooter” vai seguramente proporcionar muitos sorrisos aos motociclistas.

Toda a potência é transferida à roda traseira por uma caixa manual de 6 velocidades com embraiagem húmida, sendo a transmissão final por corrente, solução pouco comum nas scooters.

O quadro da Italjet Dragster é tubular, fabricado em aço numa estrutura em treliça que usa o motor como elemento estruturante, e suporta a forquilha invertida de 47 mm de diâmetro. Já a suspensão traseira é efetuada por dois amortecedores colocados em posição horizontal, fixos ao braço



oscilante que é em fundição de alumínio. Ambas as suspensões da Dragster 500GP são completamente ajustáveis.

Na Dragster 500GP a travagem é cortesia da Brembo, com dois discos na roda da frente de 270 mm, capazes de exigir uma aderência extra aos pneus Pirelli que envolvem as jantes de 15 polegadas.

Uma característica interessante da “hiperscooter” é o escape que passa despercebido, colocado por baixo do quadro.

Sendo ainda apenas um protótipo, a Italjet Dragster 500GP pretende iniciar a sua produção em 2024. //





# Kawasaki

## GO WITH GREEN POWER

A neutralidade de emissões de carbono é o foco.

**F**oi em Milão que Hiroshi Ito, presidente da Kawasaki Motors Corporation, revelou os planos da marca para a neutralidade carbónica. Para tal a Kawasaki até apresentou um novo símbolo e mote para esta iniciativa, Go with Green Power, que prevê acelerar a transição para uma mobilidade mais sustentável.

Destacaram-se dois modelos 100% elétricos, com a mesma base e que partilham uma bateria dupla com uma capacidade máxima de 3,0 kWh, destinados a uma utilização urbana, um sob a forma de uma moto naked, que integrará a gama Z, e outro modelo carenado que integrará a gama Ninja, sendo ambos os modelos compatíveis com carta A2, e que vão chegar à rede de concessionários já em 2023.

Nesta apresentação também ficámos a conhecer um modelo híbrido, o HEV, capaz de alternar a sua propulsão entre um motor de combustão interna convencional e um motor elétrico, e que se prevê começar a ser comercializado em 2024.

Ainda a mostrar o empenho da Kawasaki em soluções inovadoras menos poluentes, foi também apresentado um motor de combustão interna, baseado no sobrealimentado que equipa



a Ninja H2, que se destaca pela injeção directa de hidrogénio gasoso comprimido.

Da linha de modelos convencionais, a grande novidade foi a Ninja H2SX, que apresenta sensores de radar frontais e traseiros e iluminação automática, que muda automaticamente os máximos para médios.

No entanto, ficou a promessa que entre 2024 e 2025 a Kawasaki planeia apresentar cerca de 30 novos modelos com motores de combustão interna, metade dos quais cumprirá com as normas de emissões europeias. //





# Keeway RKF 125

Um dos modelos da Keeway mais requeridos no mercado europeu, a RKF 125, foi renovado para o ano de 2023.

**H**ábil para os trajectos citadinos ou para uma viagem espontânea na autoestrada, a naked RKF 125 da fabricante asiática mostra-se com carenagens laterais simples que cobrem parcialmente o seu motor.

No centro do quadro da RKF 125 encontramos o monocilíndrico de 125cc capaz de produzir até 12 cv de potência às 9500 rpm e 10 Nm de binário às 8500 rpm. Combinando a potência da RKF com o seu peso de 147 kg a seco, o resultado é uma moto ágil e rápida para circular no trânsito.

A ciclística fica a cargo da forquilha invertida com 110,5 mm de curso na frente e do braço oscilante com monoamortecedor tipo Pro-Link que oferece 44

mm de curso. Importante mencionar que a RKF 125 integra travagem combinada e tecnologia ABS.

O painel de instrumentos da naked 125 da Keeway é composto por um ecrã digital que permite ao motociclista ver entre as diferentes informações como o nível de gasolina no depósito, que tem capacidade para 10 litros.

Para as viagens durante a noite o farol da Keeway RKF 125 possui iluminação em LED com vista a melhorar bastante a visibilidade das viagens de noite.

A RKF 125 caracteriza-se por ser uma naked de baixa cilindrada acessível e em 2023 vai estar disponível em 5 cores diferentes, mas o preço e a sua disponibilidade ainda não foram revelados. //

# VIESTE 300

Na compra da tua Keeway Vieste 300

OFERTA PACK **urban**

no valor de 254,84€



## Mais performance. Mais comodidade.

A **Vieste 300** é uma scooter urbana de linhas modernas, que equipa um motor monocilíndrico de 278 cc a 4 tempos, com refrigeração líquida, punhos aquecidos de série, comando de ignição remoto e outros extras que te farão despertar o prazer de condução. Um misto de potência e conforto que te leva de forma apaixonante a qualquer ponto da cidade.

Pack **urban** composto por Topcase SHAD SH34 com tampa de carbono, encosto e suporte incluídos e, ainda, Viseira PUIG Touring de maior dimensão e cor fumada.

Campanha válida até 31 de dezembro de 2022. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

**PVP: 4.490,00€**

Os valores apresentados incluem IVA à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce Documentação, Transporte e ISV.

sabe mais: [oferta-vieste300.keeway.pt](https://oferta-vieste300.keeway.pt)

### EQUIPAMENTO DE SÉRIE

- ABS
- Punhos Aquecidos
- Keyless
- USB
- Painel Digital 4.3"
- Full Led



# Keeway RK V125CA

A pensar nos amantes do segmento cruiser, a Keeway adotou o formato de motor em V para os detentores de carta A1.

**A** nova Keeway RK V125C adota o clássico estilo cruiser ao mesmo tempo que utiliza as inovações tecnológicas do presente, como o tradicional farol arredondado em LED com luzes diurnas incorporadas e o painel de instrumentos digital a preto e branco também redondo.

O novo motor V-twin da Keeway RK V125C de 125 cc com 3 válvulas por cilindro, arrefecimento por líquido e injeção eletrónica proporciona 13.6 cv de potência às 8500 rpm e um fantástico binário de 14.4 Nm às 6500 rpm, mais que suficiente para mover facilmente os 164 kg de peso a seco da cruiser.

Para transferir todo o binário da cruiser V-twin 125 cc à roda traseira, a Keeway instalou uma caixa manual de 6 velocidades com embraiagem húmida multidisco.

E a combinar ainda mais com o estilo, a RK V125C utiliza rodas largas de 120/80-17 com um disco de 296,5 mm na frente e 140/70-17 com disco único de 240 mm na traseira. De mencionar que a travagem da cruiser V-Twin da Keeway é combinada.

As suspensões responsáveis pelo conforto da RK V125C são uma forquilha invertida na frente com 110 mm de curso e atrás encontramos dois amortecedores ajustáveis em pré-carga.

Naturalmente, a RK V125C da fabricante chinesa apresenta uma posição de condução baixa com uma altura do assento ao solo de 690 mm. Para uma cruiser de 125cc, é de notar a grande capacidade do depósito de combustível, que é de 19 litros.

A disponibilidade e o preço da RK V125C não foram ainda divulgados. //





# KYMCO

# SuperNEX e RevONEX

Mobilidade urbana sustentável de alto desempenho e elevado estilo.

**E**m 2018, a KYMCO anunciou o lançamento do KYMCO SuperNEX, uma fusão de “supersport” e “elétrico” que oferece tudo o que qualquer motociclista moderno sonha.

Em 2019, a KYMCO anunciou o lançamento da KYMCO RevoNEX, uma moto urbana totalmente elétrica, de alto desempenho, que redefine a categoria naked. Desde então, nunca a marca de Taiwan deixou de procurar inovações para atender às necessidades dos consumidores.

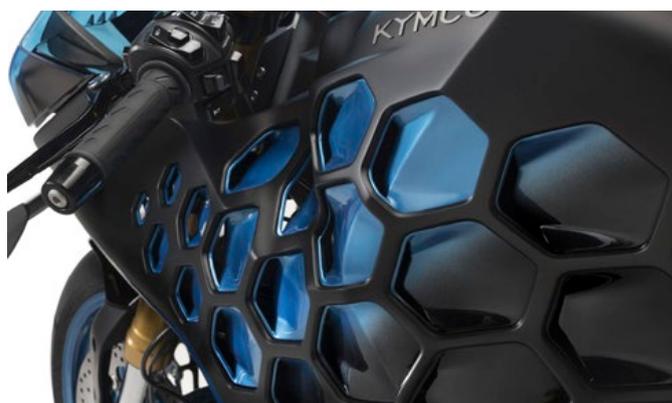
Chegado 2022, a KYMCO apresenta as versões finais dos protótipos SuperNEX e RevoNEX.

A KYMCO SuperNEX e a RevoNEX expandem a filosofia de design original e prometem oferecer aos motociclistas cinco experiências distintas: a alegria de trocar de mudanças, as emoções do desempenho, a garantia de controle, a sensação de som e a versatilidade de utilização.

Indo além disso, os novos modelos apresentam uma arquitetura e uma estética pouco convencional que parece chegada ao futuro.

Tanto a SuperNEX quanto a RevoNEX seguem a forma e a função deixando patente que abraçam a inspiração de um futuro elétrico.

Nas carenagens são visíveis os diversos conjuntos de túneis de ar com entradas hexagonais que não apenas orientam a passagem >>





de fluxo de ar, mas também criam um forte imaginário da próxima era de motocicletas elétricas de elevado desempenho.

Com distintas filosofias, a SuperNEX e a RevoNEX apresentam um caráter fundamentalmente diferente, uma como moto superesportiva e a outra como uma moto polivalente de elevado desempenho.

Por exemplo, o painel hexagonal da SuperNEX é mais denso e dinâmico, enquanto a RevoNEX tem uma transmissão final por correia em vez de por corrente.

Toda a atenção aos detalhes garante que o SuperNEX proporcione aos pilotos as emoções da velocidade enquanto o RevoNEX vai dar aos motociclistas do dia-a-dia a alegria da vida urbana.

Inquestionavelmente os veículos elétricos estão prestes a causar uma transformação global. e a KYMCO pretende estar na liderança do caminho para a era elétrica que se aproxima rapidamente.

Por isso estamos em crer que brevemente a Kymco irá desvendar mais dados técnicos sobre estas motos do futuro. //



# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



*Nascida para explorar, a nova Aprilia Tuareg 660 foi projetada para ultrapassar os mais duros desafios da condução fora de estrada, garantindo um conforto e prazer de condução inigualáveis. Com uma excelente relação peso/potência e uma performance fenomenal tanto na terra como no asfalto, a Aprilia Tuareg 660 vem equipada com a mais sofisticada eletrônica da sua classe, elevando assim a fasquia no segmento das motos de aventura.*

[apriliaportugal.pt](http://apriliaportugal.pt)



**aprilia**<sup>®</sup>



# KYMCO CV3

Já apresentada ao público ainda em protótipo na EICMA 2017, a Kymco CV3 voltou a marcar presença no Salão Internacional de Motos de Milão em 2022, agora como produto final.

**A** marca taiwanesa, agora representada em Portugal pela Multimoto, tem-se dedicado a diversos protótipos elétricos já divulgados pelo Andar de Moto, daí a demora para o lançamento da scooter de média cilindrada com três rodas dotada de motor de combustão interna.

A maxi scooter de 3 rodas da Kymco foi pensada para tirar o máximo prazer de condução na cidade ou mesmo nos percursos extra-urbanos, com potência, conforto e segurança sempre disponíveis.

A Kymco CV3 é especialmente mais prática no pára-arranca da cidade devido às duas rodas na frente de 13 polegadas e na traseira uma de 15 polegadas.

O motor instalado pela fabricante taiwanesa na CV3 não é desconhecido, pois equipa também a scooter desportiva AK550. As suas características técnicas encaixam que nem uma luva na CV3, que apresenta um peso de 280 kg e, por isso, os 51 cv e 55,6 Nm de binário disponibilizados pelo bicilíndrico serão mais que suficientes para fazer a CV3 mover-se com bastante facilidade.

O assento da Kymco CV3 é amplo e dispõe de um encosto para o condutor, que facilmente mantém



um boa ergonomia na condução ao agarrar o guiador largo e um pouco inclinado para trás. Relevante referir a grande proteção contra o vento que esta maxi scooter Kymco oferece com vidro regulável em altura.

Difícilmente o preço da CV3 irá ser baixo, uma vez que integra acabamentos de qualidade como o painel TFT a cores, mas ainda não foi disponibilizado o preço final. De mencionar os vários extras adicionais que podem acrescer praticidade, como uma top-case que pode ser colocada no lugar do assento do passageiro. //



# KYMCO DTX360

Contrariando a opinião de que as scooters foram desenvolvidas para circular nas cidades, a Kymco mostrou na EICMA 2022 a crossover DT X360, uma scooter pronta para tudo.





**P**ermitindo aos motociclistas a condução pelos caminhos que eles desejarem, a DT X360 da fabricante taiwanesa traz também muitas comodidades, como o sistema keyless, um assento mais alto e um guidador um pouco mais amplo para melhorar o controlo da scooter.

Nas jantes Kymco DT X360 houve também uma melhoria de qualidade e são agora mais leves e calçam pneus com tacos para a eventualidade de se sair fora de estrada.

A unidade motriz da scooter aventureira da Kymco é perfeitamente capaz de dar satisfação na sua condução, pois extrai 28 cv e 30 Nm do bloco monocilíndrico com 320cc de capacidade, arrefecido a líquido.

Para uma scooter, a Kymco DT X360 dispõe de uma altura do assento ao solo de 800 mm e, claro, por baixo do assento, existe espaço para arrumar dois capacetes.

O peso da DT X360 é de apenas 194 kg com o

depósito de combustível atestado com 12,5 litros de gasolina de forma a dar ao motociclista longos momentos de prazer na sua condução.

Uma concorrente de peso num segmento cada vez mais concorrido, a Kymco DT X360 não tem datas nem preços previstos para 2023. //



# MBP MODELOS 125CC

A Keeway, integrante do gigante grupo Qianjiang, irá inserir em 2023 no mercado europeu uma variedade de modelos da sua marca premium, a MBP.





**A**s oitavo de litro da MBP vêm nos diferentes estilos: scooters, nakeds e trails. E todas partilham a tecnologia IOT com localização geográfica (GPS) e conexão ao smartphone. Através da app “MBP Connect” é possível utilizar ferramentas de segurança como desligar ou localizar a moto à distância e ainda informar o motociclista sobre dados de condução.

Como motorizações, as nakeds MBP possuem um monocilíndrico de 124.9cc com 4 válvulas que produz 14 cv às 8500 rpm de potência e 11.5 Nm de binário às 6500 rpm. As trails MBP somente se diferenciam na pequena diminuição da cilindrada para 124.2cc, mas mantêm a mesma potência e binário, pese embora esses valores serem alcançados apenas às 10000 rpm e às 8000 rpm, respectivamente.

Já as scooters da MBP integram também o motor de um cilindro mas menos potente. Ao cortar o número de válvulas em metade, o motor das scooters MBP produz 11 cv de potência às 7400 rpm e 10.7 Nm de binário às 5600 rpm.

As motos de caixa 125cc da MBP têm 6 velocidades com transmissão final por corrente. De referir ainda que todos os motores 125cc da

MBP têm refrigeração por líquido.

### **NAKED DESPORTIVA MBP F125**

A MBP F125 é uma naked de baixa cilindrada com aparência agressiva que nos remete aos modelos das motos desportivas.

Pensada para circular na cidade, a F125 possui uma posição direita e confortável tornando-a prática para o uso no dia-a-dia. A sua frente não dispõe de qualquer proteção contra o vento, como é de esperar numa naked, mas nas laterais traz carenagens aerodinâmicas atuais que a tornam mais musculada.

A agilidade da naked desportiva 125 cc da MBP fica a cargo das rodas em liga de alumínio de 17 polegadas e da forquilha dianteira invertida com 130 mm de curso, assim como do braço oscilante traseiro com monoamortecedor de 25 mm de curso.

Para aumentar a sua autonomia, a F125 da fabricante chinesa integra um depósito com capacidade para 14 litros. A MBP dotou a F125 com uma travagem com ABS de duplo canal e discos de 240 mm à frente e 220 mm atrás.

Com um centro de gravidade mais baixo, a naked desportiva da MBP contabiliza 790 mm de altura do assento ao solo e um peso a seco de 140 kg. >>

### NAKED NEO-RETRO MBP NR125 E NR125X

Inspiradas nas naked's clássicas, as NR125 e a NR125X são as neo-retro de baixa cilindrada da MBP.

As suas silhuetas revelam um toque desportivo misturado com linhas simples reforçado pelo nostálgico farol redondo na frente.

O quadro tipo diamante da NR125 está colocado a 170 mm de altura ao solo e segura a forquilha dianteira invertida com 130 mm de curso, capaz de absorver irregularidades quer no asfalto como fora deste, no caso NR125X. O braço oscilante, também fixo ao quadro, contém um monoamortecedor de 25 mm de curso.

As naked's neo-retro da MBP são apenas distinguidas pelas jantes, que na NR125X são raiadas e calçadas com pneus mistos, enquanto a NR125 usa pneus de estrada nas jantes em liga de alumínio.

Ambas as MBP NR125 partilham a travagem de disco único com 240 mm na frente e 220 mm na traseira com ABS de canal duplo. As medidas das naked neo-retro da MBP são também idênticas, com 140 kg de peso a seco e uma altura do assento ao chão de 790 mm.



### SCOOTERS MBP SC125, SC125LX E SC125RE

A MBP oferece um trio de scooters para qualquer gosto: a SC125, designada a mais desportiva por causa das suas linhas, a SC125RE, caracterizada pela sua aparência retro baseada nas antigas scooters e a SC125LX, reconhecida pela sua qualidade.

Todas as scooters MBP possuem travagem combinada e dois amortecedores na traseira,





sendo que apenas os da SC125 podem ser regulados em 5 diferentes níveis de pré-carga. A suspensão frontal por forquilha telescópica da SC125 e SC125LX fornece um curso de 90 mm enquanto na SC125RE o curso da forquilha diminui para os 85 mm.

Além de serem nitidamente observadas diferenças nas suas aparências, as scooters apresentam também desigualdades no peso, rodas e travagem.

A MBP SC125LX, considerada a scooter premium, tem uma estrutura compacta com superfícies suaves que lhe dão um peso a seco de 125 kg.

Com a maior proteção aerodinâmica das três scooters da MBP, a SC125 apresenta uma imagem atual e simples que, em conjunto com todos os componentes, resulta num peso a seco de 128 kg.

Inspirada nas scooters clássicas, a SC125RE é compacta e com linhas leves e apresenta ainda um suporte em metal cromado na traseira e um assento castanho claro quase reto. É a mais pesada das três, com 138 kg.

Das três scooters, a MBP SC125LX é a que



equipa as maiores jantes em liga de alumínio, com 14 polegadas, onde são fixos os discos, um de 260 mm na frente e outro de 240 mm na roda de trás.

A MBP SC125 possui ambas as rodas também em liga de alumínio, com 13 polegadas, às quais estão presos os discos de travão com 240 mm na frente e 220 mm na traseira.

Para finalizar, a SC125R é a que possui as rodas mais pequenas, com medidas iguais para a frente e para trás, sendo as jantes de 12 polegadas envolvidas por pneus 120/70. O disco frontal da MBP SC125RE tem 200 mm de diâmetro e o traseiro 190 mm.

### TRAILS MBP T125 E T125X

Para os motociclistas mais aventureiros, a MBP apresentou as T125 e T125X preparadas para sair de estrada.

Confortáveis em qualquer tipo de piso, as trail T125 e T125X transportam consigo o ADN off-road, com uma elevada altura, pneus de tacos e potência.

A altura do assento ao solo de 835 mm nas MBP T125 e T125X proporciona uma ergonomia confortável e uma posição de condução elevada.

Ambas as trails da MBP equipam no monobraço traseiro um monoamortecedor com 39,5 mm de curso e uma forquilha montada na frente com 180 mm de curso, sendo a da MBP SC125X invertida e

a da SC125 normal.

Montada na forquilha da T125 e T125X, a roda de 19 polegadas raiada vai fixar um disco de 265 mm e no braço oscilante traseiro, a jante de raios tem 17 polegadas de tamanho e segura um disco de 220 mm.

As disparidades encontradas entre as versões estão no peso e na estética, uma vez que a T125X veste uma carenagem frontal com uma boa proteção aerodinâmica, ao estilo das motos usada no Dakar e que, juntamente com a suspensão dianteira invertida, lhe aumentam o peso para 140 kg, em comparação aos 135 kg da T125.

A marca de excelência da Keeway vai integrar, ao longo de 2023, todos os modelos 125cc no mercado europeu com as seguintes previsões:

**1º Trimestre de 2023** - MBP SC125 e SC125RE

**2º Trimestre de 2023** - MBP F125, NR125, NR125X, T125 e T125X

A scooter MBP SC125LX é esperada para ingressar no mercado na segunda metade do ano de 2023. Não existe ainda nenhum preço previsto para qualquer um destes modelos. //





**NOVO!**



# NC-N01

**DESCONTO = CILINDRADA**

PVP LANÇAMENTO ~~3499€~~ | **3375€** + DESP. LEGALIZAÇÃO

PROMOÇÃO VÁLIDA DE 1 DE NOVEMBRO A 31 DE DEZEMBRO

Descubra mais em: [www.neco.be](http://www.neco.be)



# MBP C1002V E C650V

Como marca premium da Keeway, a MBP apresentou em Milão novidades em todos os segmentos.



**N**o segmento cruiser, a MBP apresentou os modelos C1002V e C650V. Fiéis às linhas das cruisers mais antigas, mas com bastante inovação.

### MBP C1002V

A cruiser MBP C1002V, a mais potente desta gama da marca premium, apresenta uma silhueta musculada com um guiador largo e reclinado.

Não escapa à vista o motor da C1002V, um bicilíndrico em V a 80 graus, com uma capacidade de 993cc, colocado no centro do quadro, que consegue aplicar ao asfalto 95 cv de potência registados às 7600 rpm e 102 Nm de binário, por meio de uma caixa manual de 6 velocidades e uma transmissão final por correia.

Para atingir estabilidade e conforto, a MBP C1002V equipa na frente uma forquilha invertida Kayaba, que fornece 120 mm de curso, e na traseira um monoamortecedor, também KYB, com 90 mm de curso.

Naturalmente, a altura do assento ao chão de 680 mm na C1002V favorece as variadas estaturas. Os pneus largos de 240/40 R18 atrás e 130/70 R18 na dianteira, juntamente com a distância entre eixos de 1665 mm, intensificam a imagem desta cruiser.

Pesando 262 kg a seco, a MBP C1002V está equipada com uma travagem à altura, que usufrui de dois discos duplos frontais de 320 mm de diâmetro, mordidos por pinças JJuan, e na roda de trás um disco de 300 mm com pinça também JJuan, ambos assistidos por um ABS Bosch.

A posição de condução da C1002V é caracteristicamente relaxada, com pausa-pés avançados e o assento do passageiro a poder ser usado como um pequeno encosto para o motociclista.

Para aumentar a segurança, ou simplesmente lembrar onde a sua moto ficou estacionada, a MBP integra em todos os seus modelos, incluindo a C1002V e a C650V, a tecnologia GPS e conectividade ao telemóvel. Através da app “MBP Connect”, além de localizar a moto é ainda possível desligar a moto à distância, guardar um registo de todas as viagens, ver dados técnicos da viagem e muitas outras informações.

A MBP C1002V está prevista para integrar o mercado europeu no primeiro trimestre de 2023.

### MBP C650V

A MBP C650V é uma cruiser mais acessível da marca premium da Keeway.

A C650V destaca-se por manter a configuração do motor em V, com as saídas de escape a



percorrer a lateral da moto até à traseira.

A C650V consegue oferecer a mesma posição relaxada comum das cruisers, porém, um pouco mais direita, permitindo a condução com máximo conforto nas “selvas urbanas” ou em viagens.

Tal como a sua irmã mais potente, a C650V é uma moto com aparência musculada e linhas desportivas a combinar com o motor de 647 cc em V a 90 graus, que produz 69 cv de potência e 62 Nm às 7000 rpm.

A suspensão traseira da C650V dispõe de dois amortecedores KYB com ajuste de pré-carga em 5 níveis e as rodas são reduzidas para 16 polegadas, em comparação à C1002V.

Na travagem, a C650V equipa dois discos frontais com 300 mm de diâmetro, e na traseira tem um disco de 240 mm, todos mordidos por pinças Nissin e assistidos por um ABS de dois canais.

Por último, a C650V pesa 247 kg a seco e apresenta uma altura do assento ao chão de 735 mm.

A chegada ao mercado europeu desta cruiser de média cilindrada está prevista para o 2.º semestre de 2023, com o preço ainda por definir. //



Nova forma de  
**Liberdade**  
 RENEGADE FREEDOM

**UM**  
 CONQUER THE WORLD



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125

3.790€



Renegade Vegas 125

3.860€



Renegade Classic 125

Toda a gama em 125cc
 Potência 12cv
 Refrigeração líquida
 Conduz com carta de automóvel

**Multimoto**

[www.umiberica.com](http://www.umiberica.com)
[umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)
[@ummotorcycles\\_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



# MBP T1002V

A Keeway MBP T1002V é o primeiro modelo trail de alta cilindrada da marca, pensado para as viagens mais longas com conforto.



**D**esignada como marca premium da Keeway, a MBP prevê a entrada no mercado europeu do modelo T1002V por volta do segundo semestre de 2023.

Para melhorar as viagens dos motociclistas mais aventureiros, esta trail de alta cilindrada da MBP vem equipada com componentes de qualidade e muita tecnologia. Além disso, a fabricante assegura um preço bastante competitivo e acessível.

A MBP T1002V apresenta uma postura alta capaz de facilitar o seu controlo fora de estrada com um altura livre ao solo de 190 mm e a de assento a 850 mm, com ajuste até 820 mm de altura.

O motor exposto é abraçado pelo quadro da T1002V. Trata-se de um V-Twin a 80 graus, de 997cc, que debita 95 cv às 7600 rpm e 102 Nm de binário, que tem capacidade para atingir os 200 km/h de velocidade máxima. É o mesmo motor que move a cruiser MBP C1002V.

Fabricada para proporcionar bons e longos momentos aos motociclistas, tanto na estrada como nos trilhos, a MBP T1002V tem uma capacidade de 21 litros de combustível no seu depósito, o que lhe proporciona uma boa autonomia.

Como uma moto trail, a T1002V está equipada com suspensões adequadas aos pisos mais irregulares e portanto a sua forquilha frontal invertida (cortesia da KYB), dispõe de 160 mm de curso e é ajustável em pré-carga. Na traseira está aplicado um monoamortecedor tipo Pro-link com 77,4 mm de curso e ajuste de pré-carga.

As jantes da MBP T1002V têm 19 polegadas na frente e 17 polegadas atrás e estão calçadas com

pneus de tacos.

Fixos às rodas estão dois discos de 320 mm na frente e um disco de 260 mm na traseira, todos eles mordidos por pinças JJuan e assistidos por ABS.

O painel de instrumentos da trail de alta cilindrada de MBP é composto por um ecrã a cores TFT de 7 polegadas onde é possível visualizar todas as informações da condução. À frente do guiador, além do ecrã TFT, está uma carenagem com para-brisas vertical predisposto a proteger do vento os motociclistas com estaturas maiores.

Tal como em todos os seus modelos, a fabricante chinesa instala um sistema GPS e conectividade por telemóvel, permitindo ver dados da moto à distância e ainda fazer outro tipo de operações. //





# MITT

## ANTECIPA NOVIDADES

Cinco novos modelos da Mitt complementam uma gama alargada e bem adequada às necessidades do mercado português.

**A** MITT Motorcycles é a marca de um grupo empresarial europeu que conta com mais de 30 anos de experiência em projeto, desenvolvimento, fabrico e distribuição internacional de veículos motorizados de alta qualidade, design avançado e excelente serviço pós-venda, que disponibiliza uma gama de motociclos, quadriciclos, UTVs, veículos elétricos, jet skis, barcos, geradores ou motores, com design europeu, alta qualidade e um eficiente serviço pós-venda, a preços competitivos, que são importados para Portugal pela PureTech.

Dos cinco novos modelos apresentados no Salão de Milão EICMA 2022, a maior novidade da Mitt foi a novíssima 530TT Adventure, que assinala a entrada da marca no segmento em maior expansão em Portugal. Trata-se de uma trail de média cilindrada que tem a vantagem de ser acessível aos condutores titulares de carta A2, a um preço bastante competitivo.

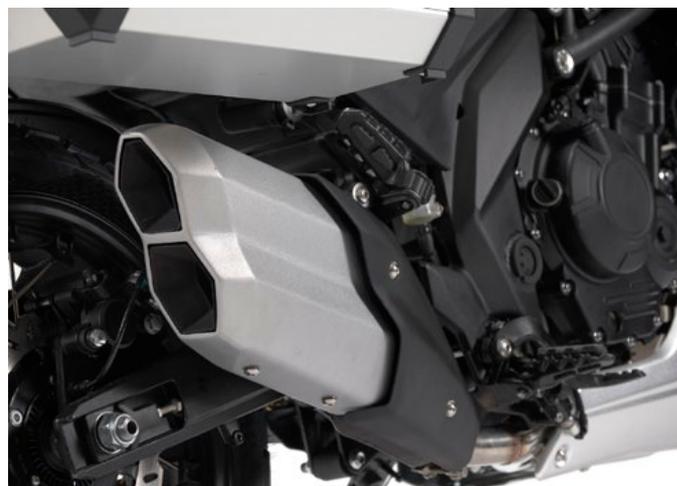
### MITT 530TT ADVENTURE

A Mitt 530TT Adventure está equipada com um motor de dois cilindros paralelos, de 471cc e 47 cavalos de potência às 8500 rpm, um bloco fabricado pela gigante chinesa Loncin que é também utilizado por outras motos deste segmento e que conta com injeção eletrónica Bosch, debitando um binário máximo de 43 Nm às 7000 rpm.

O quadro tubular, em aço, suporta uma suspensão de origem KYB, ajustável em pré-carga e compressão em ambos os eixos. As rodas, com jantes de raios de 17 polegadas, instalam pneus de tacos de medidas 120/70 e 160/60. A travagem está a cargo de dois discos de travão, acionados por pinças radiais, na dianteira, e um disco simples na traseira.

Uma distância do assento ao solo de apenas 800 mm e 196 kg de peso, e uma distância entre eixos de 1490 mm, garantem maneabilidade e muita confiança em todas as situações.

O conforto e a polivalência são reforçados pelo ecrã frontal regulável em altura e pelas malas em alumínio, a que se junta a iluminação integral em >>





LED, painel de instrumentos TFT, tomadas USB, descanso lateral e central e proteções do cárter e do motor como equipamento de série.

A Mitt 530TT está prevista chegar ao mercado nacional já nas próximas semanas, com um preço de lançamento de 6990 euros, e disponível em decorações de cores base azul, vermelho ou cinzento.

### **MITT 125TT ADVENTURE**

A Mitt 125TT Adventure foi pensada para os mais jovens e para os automobilistas convertidos, pois é acessível a condutores titulares de carta B.

Destaca-se por uma imagem de moto grande e, acima de tudo, pelo elevado nível de equipamento, que conta com travagem entregue a dois discos com sistema de efeito combinado, ao conjunto de malas montado de origem, passando ainda pelo painel de instrumentos digital de generosas dimensões e proteções do motor.

### **MITT SCRAMBLER 278**

A Mitt Scrambler 278 é uma moto de imagem clássica, com um estilo irreverente, equipada com jantes raiadas e pneus de tacos, guarda-lamas elevados e farol redondo com proteção, que lhe reforçam a imagem de aventureira.



O fiável motor de 125 cc com injeção eletrónica Delphi, um peso de apenas 139 kg e a roda dianteira de 19 polegadas oferecem a possibilidade de desfrutar através de caminhos rurais.

### MITT 125 LEGRAND

A Mitt 125 Legrand, equipada com jantes de 13 polegadas, destaca-se pelo equilíbrio entre a grande maneabilidade proporcionada pelas rodas grandes e a estabilidade oferecida por um peso de apenas 127 kg.

O seu motor refrigerado por líquido, debita 11,4 cv às 7.000 rpm e um binário de 12Nm às 6.500 rpm.

### MITT 125 URBAN

A Mitt 125 Urban aposta mais forte no sentido prático e facilidade de condução, capacidade conferida por um peso baixo (104 kg) e uma distância do assento ao solo de apenas 765mm.

A Mitt espera mais novidades nos próximos meses, quando se prevê a chegada da custom Mitt 125MB Twin, um caso à parte neste segmento, desde logo pelo motor de dois cilindros em V,

que serve de inspiração a uma estética muito cuidada onde abundam detalhes e um nível de acabamentos pouco usuais nesta categoria.

Ao nível do equipamento, a Mitt 125MB Twin destaca-se pelo painel de instrumentos digital, o duplo disco de travão na dianteira, a iluminação em LED e um escape duplo que, além da imagem, garante uma sonoridade inconfundível. //



## FE 350 HERITAGE 2023

O EQUILÍBRIO  
PERFEITO ENTRE  
VERSATILIDADE  
E AGILIDADE.

 **Husqvarna**<sup>®</sup>  
MOTORCYCLES



**CAISMOTOR**

ENCONTRE-NOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
VISITE-NOS! [caismotor.com](http://caismotor.com)



# MV Agusta



» [Galeria de fotos aqui](#)

## BRUTALE 1000 RR / RS

As hipernakedes da MV Agusta foram atualizadas a nível eletrónico, motriz e ciclístico.





**O** modelo fala por si próprio através do seu nome, Brutale. As hipernakeds 1000 RR e RS da MV Agusta, que já mostravam bons desempenhos, foram alvo de melhorias para o ano de 2023.

Com alterações focadas na performance e não tanto na estética, as Brutale 1000 RR/RS continuam a mostrar uma postura agressiva e artística.

As MV Agusta Brutale 1000 RR e 1000 RS sofreram 23 modificações ao todo que prometem fazer a diferença e dar ao motociclista uma maior integração com a moto.

Com 208 cv distribuídos de forma linear pela escala das rotações do tetracilíndrico, as MV Agusta Brutale 1000 RR/RS recebem, nos modelos para 2023, uma cambota contra-rotante que vai diminuir em 54% as vibrações causadas nas rotações mais elevadas.

Relevante referir que a importância da redução de vibrações vem aumentar o conforto do motociclista e diminuir o desgaste das juntas de conexão dos componentes e das peças em si.

O motor que equipa as hipernakeds italianas continua a incorporar elementos que mostram o empenho da fabricante na máxima performance, como as válvulas radiais em titânio e as bielas também em titânio forjado, de modo a reduzir a fricção entre os constituintes do motor, aumentando a sua fiabilidade.

A MV Agusta Brutale RR é caracterizada pela





inspiração na competição, com peças em fibra de carbono e forquilha de alta qualidade, Öhlins Nix com acabamento TiN. Na Brutale RS a suspensão está a cargo de uma unidade Marzocchi.

Além das vibrações reduzidas nas MV Agusta 1000 RR/RS, para promover um melhor conforto do motociclista, o assento manteve a mesma forma mas alterou a sua densidade sem alterar a posição de condução.

Para 2023, as MV Agusta Brutale 1000 RR/RS vão possuir um pacote tecnológico ainda mais avançado com atualizações a poderem ser efetuadas na configuração da entrega de binário, controlo de tração e do launch control.

Uma das novidades tecnológicas que vai passar a estar disponível em ambas as hipernakeds da MV Agusta é o acelerador eletrónico, que concede uma redução de rotação do motor mais natural e menos brusca, não tanto on/off.

O controlo de elevação da frente foi também renovado para que o motociclista possa tirar o máximo partido da aceleração sem medo de levantar demasiado a roda da frente do alcatrão.

As atualizadas MV Agusta Brutale 1000 RR e RS irão estar disponíveis em 2023 com preço ainda por definir. //



# É O PRÓXIMO



## KX250X

A KX250X é uma máquina com provas dadas na competição, construída para que possas ser o próximo. Seres o próximo campeão. Seres o próximo herói. Seres a próxima lenda. Sê o próximo percursor para toda uma geração de grandes feitos. Com a KX250X, o teu momento é agora.

Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)

[/kawasakiportugal](https://www.instagram.com/kawasakiportugal) ou [f /kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)



Recomendamos Lubrificantes



Recomendamos Equipamentos





» [Galeria de fotos aqui](#)



# MV Agusta LUCKY EXPLORER 9.5 / 5.5

Já divulgadas pelo Andar de Moto como protótipo na EICMA 2021, as MV Agusta Lucky Explorer 9.5 e 5.5 voltaram à EICMA em 2022 como projeto finalizado.

**C**oncebidas para preencherem as necessidades dos motociclistas mais aventureiros, as Lucky Explorer foram inspiradas nos ralis e na icónica Cagiva Elefant, que venceu o Paris-Dakar duas vezes.

### MV AGUSTA LUCKY EXPLORER 9.5

As linhas da MV Agusta Lucky Explorer mantiveram-se fiéis aos projetos apresentados em 2021 e àquela que foi a sua inspiração, a Cagiva Elefant. Pronta para entrar em produção em Schiranna, a Lucky Explorer 9.5 foca-se em transmitir o prazer de andar de moto, tanto ao condutor como ao pendura.

A MV Agusta Lucky Explorer 9.5 tem uma posição de condução ergonomicamente natural quando o condutor vai sentado na moto, mas foi também pensada para dar uma posição de condução confortável em pé, quando levada por caminhos off-road.

A proteção aerodinâmica da 9.5 foi estudada e melhorada com base nos modelos GT e com testes em túnel de vento para proporcionar o maior conforto nas longas viagens em estrada aberta, independentemente das condições atmosféricas. Dispõe de um vidro frontal regulável em altura, capaz de proteger do vento os motociclistas com uma maior estatura.

A recriação de uma moto off-road dos anos 90 da marca de Pesaro levou a Lucky Explorer a assentar em rodas de 21 e 18 polegadas à frente e atrás, respectivamente, com uma distância entre eixos de 1580 mm. As jantes estão preparadas para usar pneus tubeless, pelo que é possível alternar entre pneus para estrada ou cardados para os trilhos.

O tricilíndrico de 800 cc que equipa outros modelos da MV Agusta foi o ponto de partida para a criação de um renovado motor para a Lucky Explorer 9.5, em que grande parte dos componentes são novos, como o cárter, o sistema de lubrificação, o de arrefecimento e outros.

Pesando somente 57 kg, o motor três em linha de 931 cc da Lucky Explorer 9.5 integra 4 válvulas por cilindro e dupla árvore de cames à cabeça, produzindo uns robustos 124 cv às 10.000 rpm e 102 Nm às 7000 rpm. Tudo isto controlado por um acelerador eletrónico "ride by wire" que promete dar uma resposta irrepreensível.

Para ajudar a todas as prestações da MV Lucky Explorer 9.5, o escape tipicamente off-road foi incorporado com um válvula de fluxo de gases,





favorecendo uma maior entrega de binário ou potência, dependendo da situação.

O pacote eletrônico da MV Agusta Lucky Explorer 9.5 apresenta modos “Urban”, “Touring” e “off-road”. O ABS pode ser desligado totalmente ou unicamente na roda traseira.

Um quadro versátil foi o que a fabricante de Pesaro quis que definisse a Lucky Explorer 9.5 e, portanto, compôs um quadro em aço de duplo berço com subquadro aparafusado de estrutura tipo treliça, assegurando na Lucky Explorer 9.5 viagens confortáveis e estáveis em estrada a elevadas velocidades e rigidez necessária para as irregularidades no off-road.

Além do quadro apto para qualquer situação, a Lucky Explorer 9.5 mede, do assento ao solo, 850 mm, e equipa no braço oscilante em alumínio fundido um monoamortecedor Sachs com 210 mm de curso. À frente, a forquilha invertida é também cortesia da Sachs, com 48 mm de diâmetro e 220 mm de curso. Ambas as suspensões são completamente reguláveis.

Para estar constantemente a par da informação



técnica, a Lucky Explorer 9.5 traz um painel de instrumentos TFT a cores de 7 polegadas com conexão por Bluetooth e Wi-Fi, permitindo a sua atualização através da aplicação “MV Ride”, e ainda sistema de localização em caso de roubo, planeamento de rotas, entre outras funcionalidades.

Com 230 mm de distância ao solo, 220 kg de peso a seco e um depósito de combustível de 20 litros, a chegada da MV Agusta Lucky Explorer 9.5 está prevista para o final da primavera de 2023, mas ainda com preço por definir.

### MV AGUSTA LUCKY EXPLORER 5.5

O regresso da fabricante italiana ao off-road trouxe também uma versão mais acessível, a Lucky Explorer 5.5.

A MV Agusta Lucky Explorer 5.5 insere-se no segmento de média cilindrada e vai chegar ao mercado antes da sua irmã mais potente, em fevereiro de 2023. Ainda assim, continua a abraçar o legado da Cagiva Elefant, com linhas e design semelhantes mas com toda a tecnologia

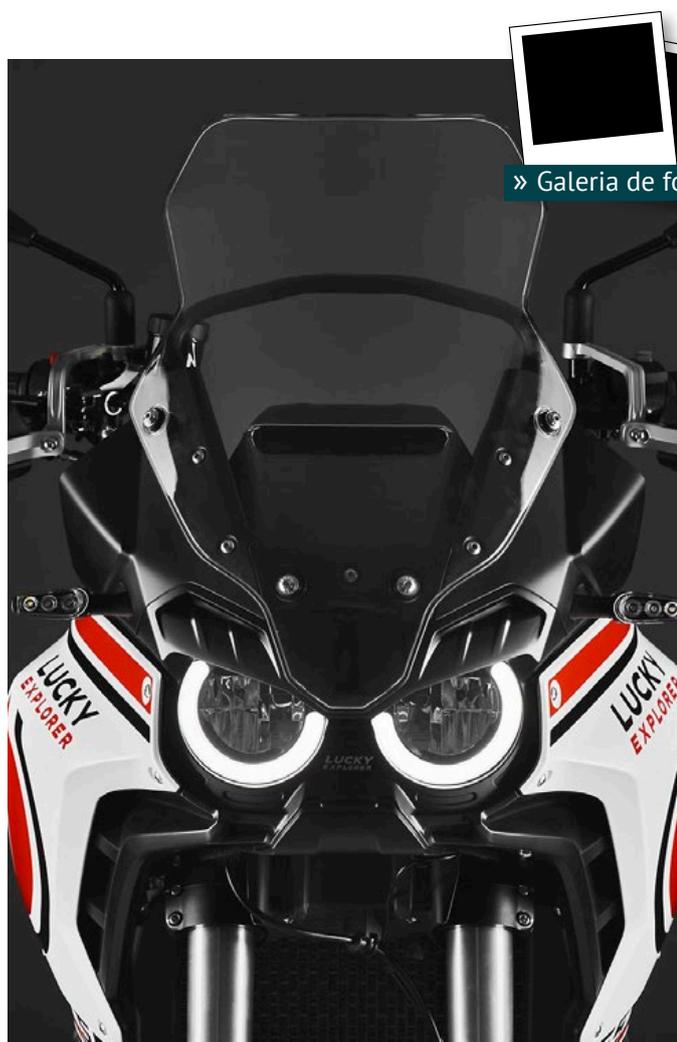
contemporânea.

Os técnicos de Schiranna colocaram no meio o quadro de aço tubular com configuração de treliça da Lucky Explorer 5.5, um motor bicilíndrico de 554 cc refrigerado a líquido que debita 47.6 cv e 51 Nm de binário. Com estas especificações, a Lucky Explorer 5.5 pode ser conduzida por motociclistas com carta A2.

As mesas de suspensão da MV Agusta Lucky Explorer 5.5 seguram ao quadro a forquilha da KYB com 135 mm de curso, ajustável em pré-carga e extensão. O monoamortecedor traseiro, também da KYB, fixo ao braço oscilante, é totalmente regulável.

Nesta versão, os tamanhos das rodas da Lucky Explorer 5.5 são diminuídos para 19 polegadas à frente e 17 polegadas atrás. Ainda nas rodas da MV Agusta Lucky Explorer 5.5 encontramos os dois discos da travão de 320 mm na frente, mordidos por pinças de 4 êmbolos da Brembo e na traseira um disco de 260 mm com uma pinça de 2 êmbolos.

As MV Agusta Lucky Explorer 9.5 e 5.5 assinalam o regresso nostálgico da marca aos modelos off-road para 2023. //



» Galeria de fotos aqui



# MV Agusta

## SUPERVELOCE 1000 SERIE ORO

Muito empenhada na arte sobre 2 rodas, a MV Agusta apresenta o seu mais recente modelo hiperdesportivo, a Superveloce 1000 Serie Oro.





**E**xclusivamente fabricada à mão em Itália, com produção limitada e numerada, a MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro combina as linhas neo-retro da sua antecessora, a Superveloce 800, com aerodinâmica potencializada e a essência desportiva.

Pelas palavras do Director do departamento de Pesquisa e Desenvolvimento, Brian Gillen:

“Destá vez fomos ainda mais longe, aumentamos as especificações técnicas e criámos uma moto neo-retro hypersport”.

Assente na plataforma da Brutale 1000 RR, a Superveloce 1000 Serie Oro partilha o mesmo monobráço oscilante e naturalmente o mesmo tetracilíndrico em linha. Além disso, foi inspirada nos modelos de competição dos anos 70, quando a MV Agusta estava na vanguarda da aerodinâmica, introduzindo por exemplo, nessa altura, as atualmente famosas asas frontais num Grand Prix.

A MV Agusta 1000 Serie Oro não passa despercebida; as suas linhas suaves compõem toda uma aerodinâmica de forma natural mas estudada e focada na performance, chamando a atenção mesmo dos mais distraídos, como uma verdadeira moto italiana.

Um dos muitos exemplos do ênfase desportivo da Superveloce Serie Oro são as tampas aerodinâmicas em fibra de carbono com efeito de arrefecimento nos discos frontais, que relembram os antigos travões de tambor.

No geral, a MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro consegue produzir 39,2 kg de downforce a 320 km/h graças a toda a sua silhueta esbelta com adereços aerodinâmicos que foram colocados especificamente para aumentar seu desempenho >>



em reta e em curva.

Reforça ainda Stephane Zache, responsável pelo Design da Superveloce 1000 Serie Oro:

“Como designer, posso afirmar que há apetrechos mecânicos e aerodinâmicos extremamente funcionais, embora com algum estilo, como muitos componentes de MotoGP” (...) “A sua forma tem uma função e o resultado é bastante positivo em termos de design. As asas frontais foram desenhadas com inspiração na Fórmula 1, particularmente na necessidade de manter o ar a fluir o mais junto da moto possível”.

Todas as carenagens da moto são fabricadas em fibra de carbono com exceção do depósito de combustível, que é em resina termoplástica.

E dados técnicos? Bem, a MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro retira precisamente 208 cv às 13000 rpm (212 cv com um racing kit) e 116.5 Nm às 11000 rpm do seu motor de 998 cc que está equipado com a tecnologia de cambota contrarotante, que diminui as vibrações em 54% às 14000 rpm e facilita as curvas a altas velocidades.

As características tecnológicas da MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro que vêm de série para assistir o controlo da moto são a escolha de mapas de potência através da unidade de controlo ECU, a caixa de velocidades eletrónica com quickshifter

bidirecional, configuração do ABS em curva, controlo de tração regulável em 8 níveis e sistema anti-wheelie.

As suspensões da MV Agusta Superveloce Serie Oro de alta qualidade são cortesias da Öhlins. À frente encontramos uma forquilha invertida Öhlins Nix EC com tratamento TiN, com compressão e extensão ajustável eletronicamente e pré-carga da mola afinada manualmente. Já na parte de trás, em conjunto com um monobraço oscilante em liga de alumínio, encontramos um monoamortecedor Öhlins EC TTX completamente ajustável eletronicamente. De mencionar que é possível regular a altura da moto através do monobraço traseiro, em mais ou menos 4 mm.

Para evitar o abanar da direção quando a potência é exigida, a Superveloce Serie Oro traz de série um amortecedor de direção ajustável eletronicamente.

A Superveloce 1000 Serie Oro foi equipada na frente com pinças radiais monobloco Brembo Stilema que mordem os dois grandes discos de 320 mm. Na traseira um disco de 220 mm é mordido por uma pinça de 2 êmbolos.

Não podemos deixar também de reparar no icónico escape da MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro que, como na grande parte dos modelos

da marca italiana em que combina o número de ponteiros com a quantidade de cilindros, neste caso apresenta as quatro ponteiros que identificam o modelo F4. Na versão com o kit racing o escape utilizado é em titânio, fabricado em colaboração com a Arrow.

O ecrã TFT a cores de 5.5 polegadas colocado na Superveloce 1000 Serie Oro serve de painel de instrumentos e é possível emparelhar com smartphone através da app MV Ride, com a qual podemos gravar itinerários ou dados técnicos das viagens, definir a navegação e até configurar componentes electrónicos.

Por fim, a posição de condução da Superveloce Serie Oro foi definida com base no conforto, e não numa posição constantemente agressiva. Os guiadores de avanços estão colocados mais próximos do motociclista e mais altos, em comparação a uma posição desportiva. Convém referir ainda que os pousa-pés são ajustáveis em altura para o motociclista alterar a posição de condução à sua preferência.

A MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro é uma autêntica hiperdesportiva construída com extrema atenção ao pormenor, conseguindo determinar uma função para toda e qualquer peça, resultando num peso de apenas 194 kg. A sua disponibilidade e preço ainda não são conhecidos. //



# MOTO PONTO

**A Febre do Saco Amarelo  
continua. Deixe-se contagiar!**



## Loja Junqueira

Rua da Junqueira n.º 1 - Lojas A e B  
1300-342 Lisboa

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

Av. Dom Vasco da Gama n.º 39 - A  
1400-127 Lisboa

210999390 | 912174800

[www.motoponto.pt](http://www.motoponto.pt)  
[motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)



# MV Agusta

## AMPELIO

A marca italiana MV Agusta mostrou na EICMA 2022 não estar somente orientada para a produção de motos desportivas.

O aumento da presença dos meios de transporte elétricos no futuro é inevitável. Neste sentido, as fabricantes começam a tomar rumo em direção à produção de gamas elétricas.

A MV Agusta não foi exceção à regra e depois de muita pesquisa e de contactar várias fabricantes já com experiência na área das motos elétricas, a marca de Varese chegou a um acordo com a Kymco para a produção da MV Agusta Ampelio.

Este modelo apresentado no Salão Internacional de Motos em Milão foi buscar linhas aos seus antepassados dos anos cinquenta, nomeadamente a CGT e a Ovunque, modelos que alguns motociclistas não iriam reconhecer como sendo da fabricante de Itália, uma vez que é atualmente conhecida pelos seus modelos mais desportivos.

Apresenta-se como uma scooter elétrica, daí o seu nome Ampelio, que partilha uma pronúncia semelhante com “ampere”, a unidade de medida da corrente elétrica.

A MV Agusta Ampelio mostra uma silhueta compacta com linhas suaves, mas no geral compõe um estilo retro. O seu desenho foi obra de Maksim Ponomarev, designer russo já com experiência em desenhar projetos com um certo legado.

O modelo que serviu de base para a concepção da scooter Ampelio foi a S7 da marca taiwanesa, apresentada na EICMA 2021. Tornou-se na estrutura ideal para fazer nascer a scooter da MV Agusta, na medida que constituía “dimensões adultas” e duas baterias Ionex removíveis, substituíveis e recarregáveis em casa.

As baterias provenientes da Kymco, colocadas na scooter elétrica da MV Agusta, conseguem fazer cerca de 85 km com apenas um carregamento e demoram apenas duas horas e meia a carregar.

Para assegurar um bom desempenho e autonomia, o motor elétrico da MV Agusta Ampelio produz um pico de 7,2 kW de potência fazendo-a atingir os 95 km/h de velocidade máxima.

Em ordem de funcionamento, a scooter da marca italiana pesa apenas 121 kg, já com as baterias colocadas debaixo do assento, mas sem alterar os 24 litros de capacidade de arrumação.

Como scooter moderna, a Ampelio dispõe de 2 modos de condução, o “Normal” e o “Sport”. Tem também uma tranca de direção elétrica, uma tomada USB 3.0 e ainda tecnologia keyless que permite efetuar todas as funções sem chave.

Além de todo o material de série na MV Agusta

Ampelio, vai ser disponibilizado ainda um leque de extras opcionais como o ABS com travagem combinada, uma top case, uma capa de inverno, entre outros.

A primeira scooter elétrica da fabricante de Varese foi apresentada na EICMA 2022 como sendo apenas um protótipo, pelo que não se sabe quando ou se estará disponível para venda, mas o projeto mostra capacidades de ingressar no mercado. //





# Peugeot XP400 E PM-01

Dois novos modelos que vêm confirmar o reposicionamento de uma das marcas de motocicletas mais antiga do mundo. Uma Scooter Crossover e uma moto de caixa.



**E**m 2021, a Peugeot Motorcycles tinha anunciado uma nova identidade a par com uma nova estratégia para o futuro e considerava um reposicionamento no mercado para uma gama mais premium, recuperando o nome “Peugeot Motorcycles” (até então Peugeot Scooters), que se adequaria em pleno à imagem da marca.

### PEUGEOT XP400 GT

A Peugeot XP400 GT é uma espécie de cruzamento entre uma scooter e uma moto que evidencia uma apetência para a aventura. Definindo-se como uma scooter GT, com uma imagem impactante e um desempenho refinado, integra o segmento premium da marca, evidenciado pelo facto de ser integralmente fabricado em França.

A sua assinatura luminosa identifica a XP400 como um membro da família Peugeot, com a iluminação diurna a assemelhar-se a dois dentes caninos de felino.

As proporções atléticas do conjunto deixam antever a disponibilidade do novo motor PowerMotion, com homologação Euro5, que com 400cc desenvolve 36,7

cv às 8.500rpm a partir de um binário de 38,1 Nm.

Com a travagem assegurada por dois discos de 295 mm de diâmetro e assistida por um sistema ABS de duplo canal, e a suspensão a cargo de uma forquilha invertida com um curso de 140 mm e um braço oscilante com mono-amortecedor na traseira, as rodas com jantes de raios, os pneus cardados de medidas 110/70-17 e 160/60-15 respectivamente na frente e traseira, asseguram um excelente nível de aderência em qualquer tipo de piso.

O painel de instrumentos é um ecrã TFT de 5 polegadas, com ligação por Bluetooth que permite navegação curva-a-curva. Um sistema mãos livres sem chave também faz parte do equipamento de série, assim como uma acessível tomada USB.

Com dois espaçosos lugares, garante um elevado conforto ao condutor e ao passageiro, que conta com umas pegas ergonómicas e poisa-pés bem posicionados.

### PEUGEOT XP400 ALLURE

Além da versão GT, estará também disponível uma versão mais estradista denominada Allure, em >>





tudo semelhante à GT excepto no aspecto de estar equipada com jantes de fundição de alumínio e pneus de vocação asfáltica, e um ecrã pára-brisas ajustável em altura.

Uma alargada gama de acessórios irá permitir aos proprietários das XP400 adaptá-la às suas necessidades e gostos específicos.

Segundo a marca, ambas as versões vão estar disponíveis no final do primeiro trimestre de 2023, não havendo ainda informações sobre o seu preço.

#### **PEUGEOT PM-01**

Com a PM-01, a Peugeot está a voltar às suas origens, regressando ao mercado das motos, alargando assim a sua gama de produtos, sobretudo no segmento da mobilidade urbana.

Um estilo muito próprio baseado em linhas angulosas conferem um aspecto musculoso à PM-01, que vai estar disponível em duas versões, uma de 125cc e outra de 300cc.

Rodas de 17 polegadas, forquilha invertida de 41 mm de diâmetro (com acabamento dourado na versão de 300cc) que proporciona um curso de 125mm e braço oscilante com monoamortecedor colocado em posição central com um curso de 165 mm, conferem ao conjunto um aspecto desportivo,





marcado pelo farol dianteiro e iluminação diurna em LED, também em forma de caninos de felino.

A travagem está a cargo de um único disco de 285 mm na frente e outro de 240 mm na traseira, assistida por um ABS de dois canais que actua sobre pneus de medidas 110/70 R17 na frente e 150/60 R17 na traseira.

O assento, situado a 810 mm do chão, e um peso de apenas 152 kg (162 kg na versão de 300cc) garante elevada confiança mesmo aos motociclistas de estatura mais baixa.

Leve e ágil, pretende posicionar-se como um verdadeiro motociclo urbano, elegante e prático, fácil de conduzir e manobrar.

No centro do amplo guiador elevado está colocado um painel de instrumentos em TFT a cores e a iluminação é integral em LED.

Com um depósito de combustível de 12,5 litros de capacidade, são esperadas autonomias bastante agradáveis.

### PEUGEOT PM-01 300

A PM-01 300 está equipada com um motor monocilíndrico a 4 tempos de 292,4cc com injeção eletrónica, que debita 29 cv de potência máxima às 9.000rpm, a partir de um binário de 24,5Nm registado às 7.000rpm.



Com potência mais do que suficiente para enfrentar o trânsito urbano, a caixa de seis velocidades reduz o consumo e o esforço sobre o motor em tiradas mais longas. A ponteira de escape com acabamento a negro reforça as linhas angulosas do conjunto.

### PEUGEOT PM-01 125

Mantendo basicamente as mesmas características da versão 300cc, a PM-01 125 está equipada com um motor monocilíndrico de 124,8cc dotado de injeção eletrónica que debita 14cv de potência máxima às 9.500 rpm, a partir de um binário de 11Nm. //



# QJ Motor PV ELECTRIC



Recentemente apresentada em Portugal, a QJ Motor também esteve presente na EICMA 2022, onde aproveitou para apresentar a sua nova Maxi-scooter elétrica.

**A** QJ Motor, fabricante de motos premium do Grupo Geely, que incorpora importantes marcas como a Volvo Cars, a Polestar e a Lotus, além da Benelli e da Keeway, apresentou recentemente em Portugal sete modelos nos segmentos Adventure, Street e Custom, que já estão disponíveis em Portugal, todos eles com uma garantia de 6 anos.

Em Milão, a QJ Motor apresentou a sua nova maxi-scooter elétrica, a Pv. Com um assento amplo, um guiador largo e um pára-brisas generoso e regulável em altura, a Pv é motorizada por uma unidade de 10kW capaz de alcançar os 130km/h, alimentada por uma bateria de lítio de 96V e 80Ah capaz de proporcionar autonomias a rondar os 150 km, com um tempo de carga dos zero aos 80% de 5 horas e meia, numa tomada normal de 15A.

Com um peso de 218 quilos e uma altura de assento de apenas 780 mm, a Pv pretende ser extremamente fácil de manobrar, mesmo para os



condutores de estatura mais baixa.

Iluminação integral em LED, com iluminação de curva integrada e painel de instrumentos digital são outras das características que, se o preço for acessível, vão tornar esta scooter irresistível para quem vive na cidade.

No entanto, ainda não temos confirmação nem da sua disponibilidade nem do preço. //



**SWM**  
ITALY - 1971

## Enduro

**RS 125 R** | Motor versátil a 4T e refrigeração líquida, que irá proporcionar sensações incríveis, dentro ou fora de estrada.

**RS 300 R** | Excelente desempenho, dentro ou fora de estrada. Motor DOHC com injeção de combustível proporciona uma potência ímpar e manuseamento de excelência.

**RS 500 R** | Moto soberba, com excelente desempenho dentro e fora de estrada. Equipada de série com um potente motor e componentes da mais alta qualidade.



# Royal Enfield

## SUPER METEOR 650

A Royal Enfield revelou na EICMA 2022 a nova Super Meteor 650, uma cruiser inspirada no prazer de conduzir durante incontáveis quilómetros.

**A** marca centenária, que em meados dos anos 50 estava décadas à frente do segmento das cruisers, deu a conhecer a Super Meteor 650, que se apresenta com uma postura baixa, como é de esperar neste segmento, e um assento luxuoso e fino, de forma a providenciar ao condutor o máximo conforto para as grandes viagens.

O coração desta Super Meteor 650 não é desconhecido, já motorizava as suas irmãs, Interceptor 650 e Continental GT 650, vencedoras de vários prémios, sendo assim testado e dando provas desde 2018 nestes modelos. O motor bicilindrico paralelo de 648cc refrigerado a ar e óleo produz 47 cv às 7250 Rpm e 52.3 Nm às 5650 Rpm.

B. Govindarajan, CEO da Royal Enfield, afirmou que a junção deste motor twin com todas as outras componentes foram cruciais para criar uma cruiser pura: *“Logo no início do percurso de desenvolvimento do motor twin paralelo de 650 tivemos como intenção clara conceber e fabricar uma verdadeira cruiser. Todo o processo demorou um pouco, mas estamos muito contentes por finalmente*

*ter conseguido. O motor twin 650 esteve no centro do grande sucesso mundial da Interceptor e da Continental GT 650 e estamos confiantes de que esta plataforma, num novo formato de cruiser, vai criar clientes Royal Enfield em todo o mundo”.*

A Royal Enfield Super Meteor 650 integra um novo quadro em aço tubular, em espinha desenhado pela Harris Performance, que garante um centro baixo de gravidade e uma estabilidade a velocidades mais elevadas.

Para absorver as irregularidades do asfalto, esta nova cruiser média cilindrada da Royal Enfield está equipada com uma forquilha telescópica invertida de 43 mm de diâmetro e 120 mm de curso na dianteira e na parte de trás um duplo amortecedor com curso de 101 mm e com ajuste de pré-carga.

Sendo uma cruiser pura, não se encontra um leque vasto de tecnologia, pelo que o sistema de navegação TBT, o ABS de dois canais e a tomada USB Tipo-A são as poucas electrónicas que encontramos, para que seja elevado o prazer de condução ao mais natural possível.

Mark Wells, Chefe de Design da Royal Enfield, afirma que é a representação perfeita de uma





*cruiser. “O nosso objetivo foi de criar uma moto que capta a essência das cruisers britânicas. A linguagem do design foi influenciada pelos estilos dos anos 50, incluindo as nossas próprias motos, mas com um toque contemporâneo. A Super Meteor 650 é uma moto descontraída para conduzir durante o tempo que quiser, para atravessar paisagens imensas e envolventes, para ir na direção do horizonte”.*

A Royal Enfield Super Meteor 650 irá estar disponível em cinco cores, Astral Black, Astral Blue, Astral Green, Interstellar Grey e Interstellar Green, e a Super Meteor 650 Tourer estará disponível em Celestial Red e Celestial Blue.

Preços e disponibilidade serão anunciados em breve. //

# MOTOS **USADAS**



**PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)**



**ANDAR DE MOTO**



» Galeria de fotos aqui



# Royal Enfield

## HIMALAYAN E CLASSIC SIGNALS

A Royal Enfield, que já conta com 121 anos na produção de motos, anunciou no Salão de Milão EICMA de 2022 uma atualização aos modelos Himalayan e Classic Signals.

J á apresentados aqui no Andar de Moto, os modelos Himalayan e Classic Signal estiveram presentes em Milão para mostrar especialmente os novos esquemas de cor que irão vestir em 2023.

### NOVIDADES DA HIMALAYAN

As alterações feitas na Royal Enfield Himalayan em nada alteram a sua performance, pelo que o motor continua a ser o monocilíndrico de 411 cc arrefecido a ar e óleo, “abraçado” pelo quadro de berço duplo.

Como o seu nome indica, este modelo nasceu nos Himalaias e identifica-se como a primeira moto dual-purpose da Royal Enfield. Para 2023, a Himalayan vai estar disponível em 3 novas cores que serão adicionadas à gama premium: Glacier Blue, Sleet Black e Dune Brown.

Estes novos visuais trazem as carenagens



laterais por baixo do assento pintadas na cor respectiva de cada uma das Himalayan e o painel de instrumentos a preto brilhante. Como novidade, temos uma porta USB 2.0 no guidador.

Os modelos Himalayan 2023 com as novas cores estarão à venda a partir do primeiro trimestre de 2023 com um PVP recomendado de 5.749€.

#### **NOVIDADES DA CLASSIC SIGNALS 350**

Já desde 1953 que a Royal Enfield colabora com as forças armadas da Índia e, portanto, decidiram inspirar-se nas motos utilizadas pelas tropas para criar novos visuais à Classic Signals 350, prestando

homenagem à herança militar da marca.

Surgem para 2023 duas novas cores, a Desert Sand e a Marsh Grey, que vêm ambas com o número de produção pintado no depósito. Além disso, o motor, o escape, as rodas, as manetes e o guidador, vêm pintados em preto juntamente com um assento em pele castanha-escura.

A Classic Signals 350 recebe esta atualização apenas a nível estético, uma vez que todas as suas prestações técnicas continuam inalteradas.

Estas novas cores para a Royal Enfield Classic Signals 350 vão ficar disponíveis a partir de janeiro de 2023 com um PVP sugerido de 5.389€. //





sprintmoto.pt

## BLUSÃO KOOL

- ✓ Impermeável
- ✓ Proteções semirrígidas (CE)
- ✓ Sistema de refrigeração
- ✓ Forro térmico destacável
- ✓ Tamanhos – S-3XL

Cores disponíveis 





# Suzuki GSX-8S



Apresentada na EICMA 2022, a nova streetfighter da Suzuki sucede à GSX-S750. De forma a conseguir criar uma moto mais disponível nos diferentes regimes para o dia a dia, ou para umas voltinhas mais extensas, esta nova GSX-8S cortou em metade o número de cilindros da sua antecessora.

**P**artilha com a V-Strom 800DE o mesmo novo motor bicilíndrico paralelo de 776 cc com cambota a 270 graus, que debita 81 cv às 8500 Rpm e 78 Nm às 6800 Rpm. Vai também estar disponível numa versão limitada a 35 kW para os motociclistas que possuem habilitação A2.

O novo quadro rígido em aço da nova naked média cilindrada da Suzuki providencia uma distância entre eixos longa, causando uma posição de condução confortável que promove um equilíbrio eficiente entre a frente e a traseira e uma maior estabilidade em reta. Entretanto, o novo braço oscilante mais curto permite-lhe uma maior agilidade para enfrentar estradas mais sinuosas.

O novo quadro rígido em aço da nova naked média cilindrada da Suzuki providencia uma distância entre eixos longa, causando uma posição de condução confortável que promove um equilíbrio eficiente entre a frente e a traseira e uma maior estabilidade em reta. Entretanto, o novo braço oscilante mais curto permite-lhe uma maior agilidade para enfrentar estradas mais sinuosas.

A suspensão traseira fica a cargo de um monoamortecedor ajustável Tipo-Link da KYB e a suspensão dianteira de uma forquilha invertida KYB com 130 mm de curso.

As jantes em liga leve de alumínio contribuem para uma condução mais desportiva e têm dois discos flutuantes de 310 mm na frente, mordidos por pinças de travão radiais, e atrás um único disco com 240 mm de diâmetro e com uma pinça de pistão simples.

O farol frontal da GSX-8S é muito semelhante ao da V-Strom 800DE, com duas formas hexagonais sobrepostas e completamente em LED, dando uma maior visibilidade ao motociclista em condução noturna.

A Suzuki GSX-8S recebeu um painel de instrumentos TFT LCD a cores de 5 polegadas por onde é possível escolher os diferentes modos de condução incluídos no Suzuki Drive Mode Selector (SDMS).

Além destes componentes tecnológicos, a streetfighter GSX-8S traz ainda Quickshift Bi-direcional, Acelerador Eletrónico, Sistema de Controlo de Tração, ABS, Assistente de Baixas RPM's e Sistema de Fácil Ignição.

O design compacto da GSX-8S, com linhas futuristas e um escape curto com saída por baixo, são detalhes que a caracterizam. A naked de média cilindrada vai estar disponível em 3 cores diferentes, Pearl Cosmic Blue, Pearl Tech White e Metallic Mat Black No.2.

Os preços e a disponibilidade deste novo modelo serão brevemente anunciados. //





# Suzuki

## V-STROM 800DE

A nova V-Strom 800DE apresentada no EICMA 2022 com o seu novo motor, era uma das mais aguardadas novidades da marca.

**F**abricada para a aventura, a nova média cilindrada trail da Suzuki sofreu bastantes melhorias. A começar pelo motor completamente novo, que deixou de lado a configuração em “V” a 90 graus, tendo sido instalado um motor bicilíndrico paralelo DOHC de 776 cc com cambota a 270 graus e um design mais leve e compacto.

Com o nome do modelo, V-Strom, a perder um pouco o sentido, devido à alteração da configuração do motor, a Suzuki não quis pôr de lado a história do famoso V-Twin e focou-se em conseguir replicar ao máximo as sensações e acústica dos antigos formatos no novo motor da V-Strom 800DE ao implementar dois balanceadores biaxiais a 90º graus em relação à cambota.

As suspensões têm ambas um curso de 220 mm, fazendo desta V-Strom a mais alta até à data. Está equipada com uma forquilha invertida Showa com ajuste de pré-carga, compressão e extensão e um monoamortecedor traseiro também Showa com

reservatório de gás PiggyBack, também ajustável manualmente em pré carga.

Calçada com pneus Dunlop TrailMax Mixtour nas jantes de raios em alumínio de 21 polegadas na frente, a Suzuki V-Strom 800DE oferece um maior controlo quando sai fora de estrada e ao mesmo tempo proporciona uma boa performance em alcatrão.

Capaz de conter no máximo 20 litros de gasolina no seu depósito, a nova trail da Suzuki possibilita aos motociclistas mais aventureiros percorrerem inúmeros quilómetros, sem necessitar de parar a meio das viagens.

As novidades tecnológicas disponíveis na Suzuki V-Strom 800DE são vastas, a começar pelo sistema Suzuki Inteligente Ride System (S.I.R.S.), que ajuda a otimizar as características de performance dependendo do estilo de condução.

O Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) permite escolher entre os três modos de condução alterando a resposta do acelerador a potência e o binário disponibilizados na V-Strom 800DE. O Modo A caracteriza-se por ser o mais desportivo, o



Modo B para o uso normal no dia a dia e o Modo C é dedicado aos pisos mais escorregadios.

É possível configurar o Suzuki Traction Control System (STCS) para 4 tipos de piso diferentes ou desligar o sistema totalmente. Também o Antilock Brake System (ABS) é ajustável a dois diferentes níveis e pode ser desligado na roda traseira.

A Suzuki V-Strom 800DE traz um novo painel multifunções TFT LCD de 5 polegadas onde é possível ver toda a informação com clareza e tem um modo noturno para não ofuscar o motociclista. Para melhorar também as viagens de noite, toda a iluminação exterior é em LED, com um novo farol frontal em formato hexagonal .

A Suzuki V-Strom 800DE terá ainda diversos extras opcionais genuínos da Suzuki, como um pára-brisas mais elevado, punhos aquecidos, malas, assento rebaixado, entre outros.

A V-Strom 800DE irá ficar disponível nas cores Champion Yellow No. 2, Glass Mat Mechanical Gray e Glass Sparkle Black.

Preços e disponibilidade serão anunciados em breve. //



BRAD  
ANDERSON

60

#

CONCEBIDO  
E TESTADO  
AO MAIS  
ALTO  
NÍVEL

## RFX PRO SERIES F8 TAPER

### CARACTERÍSTICAS DA BARRA CÔNICA F8:

- ❑ FABRICADO COM CONSTRUÇÃO DE ALUMÍNIO AERESPACIAL 7075
- ❑ T6 TRATADO TERMICAMENTE PARA AUMENTAR A RESISTÊNCIA À TRACÇÃO
- ❑ EXTENSÃO CÔNICA(OTE) AJUDA A REDUZIR OS DANOS DE COLISÃO
- ❑ A TECNOLOGIA FLEX DE ENGENHARIA AJUDA A REDUZIR A FADIGA DO PILOTO
- ❑ O CONTROLO PROGRESSIVO DO AMORTECIMENTO AJUDA A REDUZIR A VIBRAÇÃO DA MÁQUINA
- ❑ DISPONÍVEL NUMA VARIEDADE DE CURVAS PARA SE ADEQUAR À MAIORIA DOS CORREDORES

RFX TAPER BARS  
**F8**

PRO  
SERIES

DISPONÍVEL EM TODOS OS CONCESSIONÁRIOS DE MOTOCROSS RESPEITÁVEIS

DESCUBRA TODA A COLEÇÃO [myBihr.com](http://myBihr.com)

**RFX**



# SYM

## CINCO MODELOS RENOVADOS

Jet 14 EVO, Joymax Z Plus, Jet X, Symphony Cargo, e-X'Pro e o original MMBCU

**A** SYM, marca originária de Taiwan e um dos 10 maiores fabricantes de motos do mundo, líder no fabrico de scooters, tem uma gama alargada de modelos cujo denominador comum é a excelente relação qualidade preço, sublinhada por uma garantia oficial de 5 anos.

De uma gama com mais de 15 modelos com cilindradas entre os 50 e os 500cc, para 2023 a SYM actualizou cinco e apresentou uma novidade inesperada que lhe passamos a apresentar.

### **SYM MMBCU**

O MMBCU é o primeiro scooter Crossover da SYM. MMB significa Mamba, referente à mortal víbora que é famosa pela sua rapidez. O C, de CU, significa Crossover e o U representa o estilo de design exclusivo.

O nome adequa-se à nova pintura empregue na sua carenagem que simula as escamas da Mamba. A SYM introduziu pela primeira vez o método de pulverização multicamada, simulando escamas de cobra, que mostra cores diferentes sob luz diferente.

O seu design agressivo com traços vincados e orgânicos não impede que os níveis de conforto a bordo sejam postos em causa, já que oferece um amplo espaço para os pés e um assento confortável.

O MMBCU incorpora sistemas como o



alternador acoplado diretamente na cambota, que proporciona um arranque mais suave e silencioso, além de uma maior eficácia energética. Controlo de tração, iluminação integral em LED, ABS de dois canais, painel de instrumentos em LCD de elevado contraste, são outros argumentos a destacar. O motor a quatro tempos tem refrigeração por líquido.

Com 28 litros de espaço de armazenamento, um capacete integral e um capacete do tipo “Jet” podem ser guardados debaixo do assento, facto que aumenta a praticidade de utilização deste novo modelo cujas características definitivas, disponibilidade e preço ainda não estão disponíveis.

### **SYM JET 14 EVO**

O Jet 14, o modelo da SYM mais vendido na Europa, muito valorizado pelas rodas grandes de 14 polegadas, está agora disponível em versão EVO.

Apresenta uma nova iluminação integral em LED que incorpora intermitentes dinâmicos e

um painel de instrumentos mais desportivo com gráficos mais agressivos. Sistema de mãos livres, sem chave, tomada USB de carga rápida (QC 3.0) complementam a oferta de equipamento.

Uma alteração bem recebida é a realocação do bocal de enchimento do depósito de combustível para o escudo frontal, evitando assim ter que se levantar o assento para reabastecer, mantendo também o compartimento de carga mais protegido e limpo.





### **SYM JOYMAX Z PLUS**

A versão de 300cc do ágil scooter Joymax torna-se mais eficaz e segura com a introdução de controlo de tração e novo equipamento travagem. O design também foi revisto, com mais marcas e desportivas e agora incorpora iluminação integral em LED.

O pára-brisas, tal como o apoio lombar do assento do condutor, podem ser regulados em duas posições. Um novo painel de instrumentos em TFT de fácil leitura e um sistema mãos livres sem chave completam a lista das modificações. O motor refrigerado a líquido mantém-se inalterado.



### **SYM JET X 125**

Apesar de apenas ter sido recentemente lançado no mercado, a Jet X 125 recebe para 2023 um sistema de controlo de tração, sistema de mãos livres sem chave, um novo assento mais refinado com pesponto duplo e nova proteção da ponteira de escape.

### **SYM SYMPHONY CARGO 125**

A SYM Symphony Cargo é uma scooter de roda alta e plataforma plana concebida especificamente para utilização empresarial, pois oferece uma capacidade de carga de 65 quilos, repartida pelas grelhas porta objectos frontal e traseira.

A simplicidade é levada ao máximo com um painel de instrumentos em LCD.

A suspensão traseira é ajustável e a travagem combinada conta com discos em ambos os eixos. Um conveniente travão de estacionamento permite parar este scooter mesmo em pisos bastante inclinados.



### **SYM E-X'PRO**

Igualmente destinado a uma utilização empresarial, o SYM E-X'PRO é a alternativa sustentável para distribuição urbana. A sua motorização elétrica é alimentada por uma ou duas baterias de 35,2 Ah que lhe conferem uma autonomia de até 120 quilómetros (60 km cada), graças à sua velocidade máxima limitada a 40 km/h, ou 150 quilómetros na versão limitada a 25 km/h.

A plataforma traseira é ajustável e o assento permite transportar um passageiro. Um gancho de capacete aumenta a facilidade de utilização. O SYM E-X'PRO conta ainda com iluminação integral em LED e um painel de instrumentos minimalista em LCD. //



# SIMPLIFICA OS TEUS DIAS MAXSYM TL 508



- ▶ MOTOR BI CILÍNDRICO
- ▶ CONTROLO DE TRAÇÃO
- ▶ IGNIÇÃO SEM CHAVE

[WWW.SYM.PT](http://WWW.SYM.PT)



THE SMART  
CHOICE\*



# Triumph



## CHROME COLLECTION

A Triumph mostrou em Milão as 10 motos que constituem esta nova coleção com visuais contemporâneos mas nostálgicos.

**D**epois de ter lançado em 2022 uma gama que obteve elevada procura chamada “Gold Line”, a marca de Hinckley decidiu avançar com uma nova coleção especial para 2023.

Todas as alterações feitas nesta coleção foram somente estéticas, uma vez que tanto o motor, a ciclística e componentes continuam os mesmos. Isto não torna os modelos menos especiais, até porque só vão estar disponíveis para venda durante um ano, tornando cada um deles uma edição limitada.

Tal como o nome indica, todas as motos que constituem a Chrome Collection contêm pintura

e/ou pormenores em cromado feitos à mão, que foram inspirados nas decorações do passado da Triumph, adicionando mais cinco horas à produção de cada moto.

Esta nova gama para 2023 vem também celebrar as instalações de cromagem da marca britânica e as equipas especializadas de engenheiros de design e de produção que têm vindo a desenvolver esta vertente ao longo dos anos.

A Chrome Collection vem assim combinar designs modernos com referências que nos remetem ao passado da marca e das suas reconhecidas gamas Bonneville e Rocket 3.

Os modelos e detalhes que compõem esta nova Chrome Collection são:



### ROCKET 3 R CHROME EDITION

- Depósito de combustível cromado, com um acabamento arrojado e detalhes em Jet Black
- “Fly-screen”, capas dos faróis, guarda-lamas dianteiro, coberturas do radiador, painéis laterais e a traseira em Jet Black a condizer



### ROCKET 3 GT CHROME EDITION

- Depósito de combustível cromado com destaque em Diablo Red atraente e distinto
- Complementado com capas dos faróis e pára-brisas, guarda-lamas dianteiro, coberturas do radiador, painéis laterais e a traseira em Jet Black



### BONNEVILLE T120 CHROME EDITION

- Depósito cromado com detalhes em Meriden Blue de inspiração histórica
- Guarda-lamas clássico, capa do farol e painéis laterais em Jet Black

### BONNEVILLE BOBBER CHROME EDITION

- Depósito cromado com sobreposição pintada em Jet Black e emblema triangular Triumph
- Guarda-lamas e painéis laterais pintado em Jet Black



### SCRAMBLER 1200 XE CHROME EDITION

- Depósito de combustível cromado com uma faixa pintada em Brooklands Green e emblema triangular Triumph
- Guarda-lamas e proteção térmica em alumínio escovado no escape, com farol e painéis laterais em Jet Black



**BONNEVILLE SPEEDMASTER CHROME EDITION**

- Depósito cromado trabalhado com complemento em Diablo Red
- Guarda-lamas, painéis laterais e capa do farol em Jet Black

**BONNEVILLE T100 CHROME EDITION**

- Depósito em Cobalt Blue contemporâneo com faixa cromada ao meio
- Complementando os emblemas cromados clássicos e a tampa do depósito de combustível, apresenta guarda-lamas e painéis laterais em Jet Black



  
**SUZUKI**  
**CARE**

**+2**

CONHECE O NOVO SERVIÇO



**A TUA SUZUKI PROTEGIDA POR MAIS TEMPO**

PARA QUE POSSAS IR AO FIM DO MUNDO E VOLTAR



[www.suzukimoto.pt](http://www.suzukimoto.pt)

  
**SUZUKI**



#### **TRIUMPH THRUXTON RS CHROME EDITION**

- Depósito totalmente cromado inspirado na herança da marca com um destaque em Jet Black
- Guarda-lamas, painéis laterais, cobertura do assento e capa dos faróis em Jet Black



### SPEED TWIN 900 CHROME EDITION

- Esquema Red Hopper com preenchimentos de metal Chrome Edition nos “knee pads”, faixa do depósito em Jet Black e emblema Triumph no depósito com detalhes em metal
- Guarda-lamas e painéis laterais em Jet Black contrastantes com novos gráficos de logotipo em



### SCRAMBLER 900 CHROME EDITION

- Esquema Brooklands Green com a clássica faixa do depósito em Jet Black, preenchimentos de metal Chrome Edition nos ‘knee pads’ e emblema Triumph no depósito com detalhes cromados
- Guarda-lamas, painéis laterais e cobertura do quadro em Jet Black Cada um destes novos modelos só vai estar disponível durante 1 ano e pode ser encomendado nos concessionários da marca, com entrega prevista para o final de 2022 e início de 2023.

# Triumph

## STREET TRIPLE 765

Uma gama renovada que revitaliza as naked de média cilindrada da Triumph e lhe acrescenta uma versão muito especial, a Street Triple 765 Moto2





**A** nova linha Street Triple 765 foi apresentada numa conferência de imprensa especial durante o Gran Premio Motul da Comunidade Valenciana, o fornecedor de motores da Moto2.

Exposta no Salão de Milão, a gama Street Triple 765 é a mais potente de sempre, tendo sido alvo de uma grande atualização.

A nova Street Triple RS pretende estabelecer uma nova referência de desempenho para naked desportivas e uma edição exclusiva, a Street Triple 765 Moto2, que entrega a mais alta especificação de sempre de uma Street Triple, é o mais parecido que um comum mortal pode ter com uma Moto2.

As atualizações do tricilíndrico derivado diretamente do programa de motores de competição das Moto2 resultam num aumento significativo do desempenho, com mais potência, maior binário e melhor capacidade de resposta nos três novos modelos movidos pelo motor de 765cc.

O motor tricilíndrico de 765cc debita agora 120 cv nas versões Street Triple R e uma potência máxima de 130 cv para a edição RS e Moto2

A melhor resposta e aceleração do motor complementam-se com uma transmissão final revista, uma nova linha de escape e silenciador de fluxo livre, que proporcionam um som único do tricilíndrico e quick shifter integral. A integração de uma unidade de medição de inércia refina o





pacote eletrônico que conta com ABS e controlo de tração optimizados para curva, assim como modos de pilotagem melhorados com novos mapas de acelerador mais dinâmicos.

Um painel de instrumentos TFT de 5" na RS e na Edição Moto2, instrumentos multifuncionais com ecrã TFT na R e iluminação integral em LED com luz diurna contínua de forma distinta na edição RS e Moto2 são algumas das modificações mais visíveis.

Na travagem, as pinças são Brembo Stylema na edição RS e Moto2, e a suspensão de alta especificação é totalmente regulável.

A ergonomia também foi melhorada com guiador mais largo na Street Triple R e RS de estrada e a geometria foi revista para uma agilidade ainda maior na nova RS e Edição Moto2.

A versão Moto2 conta com uma carenagem em fibra de carbono, uma nova suspensão Öhlins totalmente ajustável e um novo guiador de avanços. //



# O PODER DOS 3 CILINDROS



FOR THE RIDE



**TIGER**  
*SPORT*  
**660**



**4 ANOS**  
**DE GARANTIA\***  
DE FÁBRICA E SEM LIMITE DE QUILOMETRAGEM

DESEMPENHO LÍDER DO SEGMENTO, VERSATILIDADE E DIVERTIMENTO

A nova Tiger Sport 660 estabelece um novo padrão em matéria de versatilidade, dotada de um motor tricilíndrico cujo desempenho e especificações são líderes no segmento, estética arrebatadora, conforto e aptidões incríveis.

Acrescente-se um custo de manutenção sem igual, preço competitivo, toda a reconhecida qualidade de construção e acabamentos das motos Triumph, e não restam dúvidas de que a Tiger Sport 660 é a nova primeira escolha. Desde **9.395€ PVP**.

Saiba mais em: [triumphmotorcycles.pt](http://triumphmotorcycles.pt) TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 TRIUMPH PORTO: 224 108 000 TRIUMPH ALGARVE: 289 090 366 TRIUMPH CENTRO: 236 023 404

# Vmoto SOCO STASH

A Vmoto Stash foi feita para combinar a versatilidade de uma scooter com o prazer de condução, estabilidade e potência de travagem de uma moto. Já apresentada no Salão Internacional de Motos em Milão em 2021, voltou a comparecer na EICMA 2022 numa versão mais refinada.





**A**Vmoto Soco Stash confirmou a entrada no mercado na EICMA 2022, afirmando ainda que a Stash vai dispor de uma autonomia a rondar os 250 km e um tempo de carregamento dos 0% aos 100% em apenas 6 horas.

Com a inexistência de vibrações e a aceleração que só uma elétrica consegue proporcionar, a Vmoto Stash, desenhada por Adrian Morton, diretor de design da C-Creative, manifesta-se através do seu estilo moderno.

O seu nome não é por acaso. Stash significa um lugar para guardar objetos e para o merecer, a Vmoto Stash possui um falso depósito que serve de espaço de arrumação onde cabe, por exemplo, um capacete integral.

Este compartimento na Vmoto Stash vem tornar mais prático o dia-a-dia dos motociclistas que precisam de transportar uma mochila, um capacete extra ou outros objetos mais difíceis de carregar numa moto, garantindo uma condução mais confortável.

A Vmoto pensou em ir mais além com a Stash, ao colocar um motor elétrico de 6000 W com um pico de potência de 15 kW, com função “boost”, e estica a Stash até aos 120 km/h, quando for necessária potência extra para realizar uma ultrapassagem.

O quadro, rígido e leve, em conjunto com as suspensões de alta qualidade e rodas de 17 polegadas, tornam a Vmoto Stash fácil de utilizar nos centros urbanos, mas a sua potência convida a percorrer estradas mais tortuosas.

A travagem da Stash é assegurada por um disco único na frente e outro na traseira, ambos interligados através de um sistema de travagem combinada.

A marca Vmoto Soco promete que a Stash terá um preço competitivo em comparação com a concorrência do segmento, mas ainda sem datas de disponibilidade para venda. //





# Vmoto Soco E PININFARINA

Uma parceria que vai permitir redefinir através da aerodinâmica o futuro da mobilidade elétrica.

**D**urante a mais recente edição da EICMA foi apresentada oficialmente uma primeira maquete 3D de um projecto inovador e ambicioso, fruto de um importante acordo que VMoto Soco firmou com a Pininfarina para o desenvolvimento de novos produtos.

Sob o lema "The new era of urban mobility", esta colaboração visa a criação de um novo caminho para a futura e-mobilidade, com uma nova geração de veículos elétricos, esculpidos pelo vento, com um design ideal e otimizado.

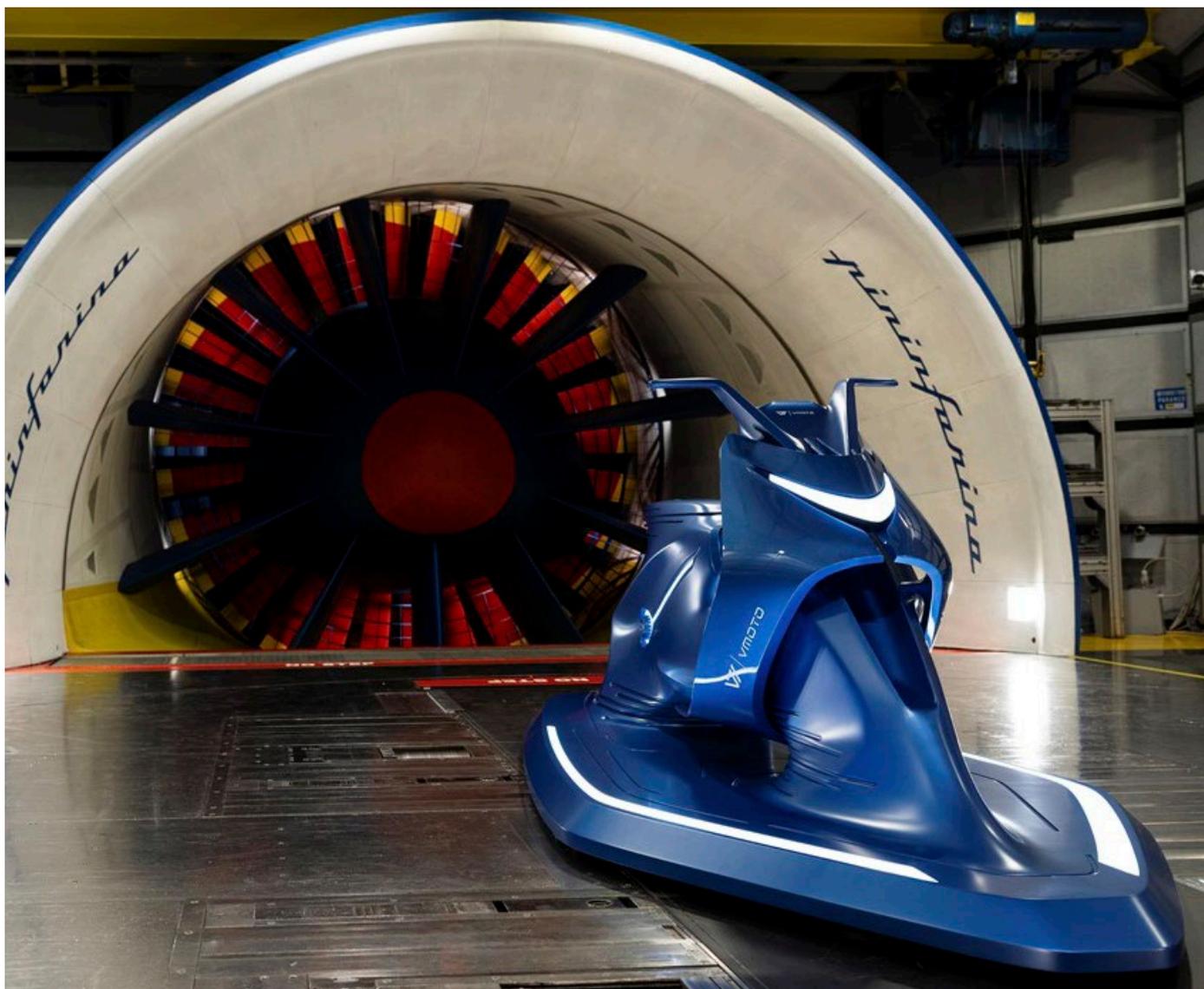
Enquanto os demais fabricantes se têm focado na procura da máxima eficiência através de diversos tipos de tecnologia, procurando soluções na eletrónica, nas baterias, nos motores e na redução de peso, deixando de fora um aspeto fundamental como é o estudo da aerodinâmica,

a VMoto Soco considera a aerodinâmica um elemento crítico para o passo seguinte e assim atingir um novo nível de desempenho.

Com a convicção de que o coeficiente de arrasto aerodinâmico é crucial na performance dos veículos elétricos de duas rodas, a VMoto Soco escolheu um parceiro com elevado know how nesta área.

A Pininfarina tem a estrutura e capacidade para combinar beleza e elegância, assegurando uma menor resistência aerodinâmica e potenciando um efeito positivo na estabilidade veículo e no controlo da temperatura, com o objectivo de aumentar a eficiência e, no final, a autonomia e o prazer de condução.

Os resultados desta parceria serão visíveis no médio prazo, com soluções inovadoras do ponto de vista tecnológico e arrebatadores do ponto de vista estético, cujas linhas estão bem patentes na maquete apresentada em Milão. //





# Voge 900DS



Já existiam rumores sobre um novo modelo da marca Loncin e foi em Milão, na EICMA 2022, que finalmente foi revelada a trail de média/alta cilindrada Voge 900D.

**A** marca premium da Loncin mostrou uma nova moto de aventura com detalhes de qualidade, como o ecrã TFT a cores, iluminação integral em LED, incluindo luzes de nevoeiro, e uma tomada USB de 12V bastante acessível. Ao nível do conforto, a 900DS pode ainda incluir assento e punhos aquecidos, cruise control ou um conjunto de malas para facilitar o transporte de objetos.

A juntar a toda esta comodidade proporcionada ao motociclista, a Voge 900DS apresenta ainda uma posição de condução elevada graças às suas suspensões totalmente ajustáveis compostas por forquilha invertida na frente e um monoamortecedor colocado no centro do braço oscilante.

Para os motociclistas mais aventureiros, a Voge 900DS mostra-se apta para sair de estrada com total confiança, graças às rodas de 21 e 17 polegadas, respectivamente à frente e atrás, sendo que a sua altura do assento ao chão é de 825 mm.

O que faz a Voge 900DS andar é a mesma unidade motriz que equipa a F900R da BMW, uma vez que a Loncin é fornecedora de alguns motores



para as motos da marca bávara. Neste caso, falamos do bicilíndrico paralelo de 895 cc com arrefecimento por líquido, de onde são retirados uns esplêndidos 97.8 cv e 86.7 Nm.

Acoplada ao motor da Voge 900DS encontra-se uma caixa manual de 6 velocidades com sistema quickshifter bi-direcional e embraiagem deslizante.

A Voge 900DS possui ainda um acelerador eletrónico que vai permitir a seleção de diversos modos de condução. //





# Yadea KEENESS VFD E VOLTGUARD VFV

De entre uma vasta gama de motocicletas elétricas, a Yadea apresentou na EICMA 2022 dois novos modelos para a mobilidade urbana, que se destacam pelas suas prestações e autonomias.

**C**omo referiu o Vice Presidente Senior da Yadea, “o verdadeiro impulsionador por trás da Yadea para a sua resiliência no mercado elétrico é a inovação. Os nossos investimentos no departamento de pesquisa e desenvolvimento dão frutos consistentemente, exemplificado pela nossa destreza técnica em baterias, potência, autonomia e segurança, aspectos que beneficiam os utilizadores”.

### YADEA KEENESS VFD

A nova Yadea Keeness VFD é um dos frutos de todo este investimento por parte da líder mundial de motos elétricas. Concebida sobre a ideia de velocidade, a VFD vem equipada com duas baterias de lítio de 72V e 32Ah, 20% mais leves e com 8% mais capacidade que as baterias comuns.

Montado ao meio da Yadea Keeness VFD está o novo e robusto motor, o VFD-10KW com 280 Nm de binário que, com um peso de apenas 14 kg, consegue levar este modelo a atingir um pico de velocidade de 100 km/h.

Um dos pontos fortes deste modelo é a sua autonomia que, com as baterias totalmente carregadas e uma velocidade média de 45 km/h, consegue atingir distâncias a rondar os 140 quilómetros.

Com uma altura do assento ao solo de 770 mm, a VFD fixa à parte frontal do quadro uma forquilha invertida e no eixo traseiro encontramos um braço oscilante com um monoamortecedor.

Em termos tecnológicos, a Keeness VFD apresenta cruise control, um painel de instrumentos TFT de 5 polegadas com conectividade através da app da Yadea, que informa o motociclista da autonomia disponível, mesmo quando este não está perto da moto. Está disponível ainda uma tomada USB.

Relevante mencionar o “falso depósito” que na Yadea Keeness VFD dá lugar a um compartimento com uns generosos 16 litros de capacidade para poder guardar o capacete ou outros itens.

### YADEA VOLTGUARD VFV

A outra novidade da Yadea é a VoltGuard VFV, uma scooter elétrica que promete boas prestações de desempenho e autonomia.

Para alimentar o motor VFV colocado na roda traseira da scooter, foram colocadas duas baterias de lítio com 72V e 27Ah por baixo da plataforma dos pés.

O motor silencioso impulsiona a VoltGuard VFV até aos 80 km/h de velocidade máxima, mas que a uma velocidade média de 30 km/h pode alcançar uma nobre autonomia de 200 km.

A Yadea VFV possui, tanto à frente como atrás, rodas de 14 polegadas para uma maior agilidade. Como scooter, dispõe de um espaço de arrumação com 21 litros de capacidade por baixo do assento do condutor.

De referir que ambos estes novos modelos vêm equipados com regeneração de energia em andamento e ABS com travagem combinada.

Ainda não temos informação sobre a disponibilidade e preço destes modelos em Portugal. //





# Yamaha

## XSR700 LEGACY



Novo nome e novas cores para a Sport Heritage de cilindrada média da Yamaha

Com um visual intemporal, a XSR700 Legacy capta a essência do conceito Sport Heritage da Yamaha enquanto oferece desempenho de ponta ao nível do motor e do chassis.

O motor CP2, com tecnologia de cambota de planos cruzados com 690cc, conforma com a norma EU5 e além de um binário de 67 Nm às 6.500 rpm, debita 73,4 cv às 8.750 rpm.

O design clássico inspirado no estilo scrambler assenta num quadro tubular, estreito e leve e um guiador largo com punhos off-road.

O assento tradicional e o farol redondo LED, agora com uma proteção aerodinâmica integrada, proporcionam uma imagem intemporal.

As jantes de alumínio fundido de 10 raios dourados, com pneus de utilização dupla, Pirelli MT 60 RS, com um padrão de blocos, acentuam o estilo robusto da moto.

As novas cores e gráficos são de inspiração retro, com o esquema Speedblock Silver a ecoar a tradicional fileira de retângulos da Yamaha num discreto esquema monocromático. //





NT

Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

# A nova era touring.

Uma nova era começa com a NT1100, uma moto touring que transcende categorias para criar um estilo completamente único, numa combinação perfeita entre conforto em estrada aberta e agilidade urbana. A NT1100 oferece-lhe tudo o que precisa numa moto: é ágil para as voltas na cidade, fácil de guiar e tem suspensão de longo curso. Mas também é uma tourer fantástica, com um poderoso motor 1100 de dois cilindros, alto nível de equipamento e design GT confortável para dois, além de uma excelente proteção contra o vento e malas laterais.

A tecnologia de condução mais recente e a opção de transmissão de dupla embraiagem de seis velocidades, cruise control e punhos aquecidos tornam o pacote perfeito. Portanto, por mais longe que seus sonhos estejam, a viagem será confortável e agradável na nova NT1100.

**Realize o seu Sonho.**

