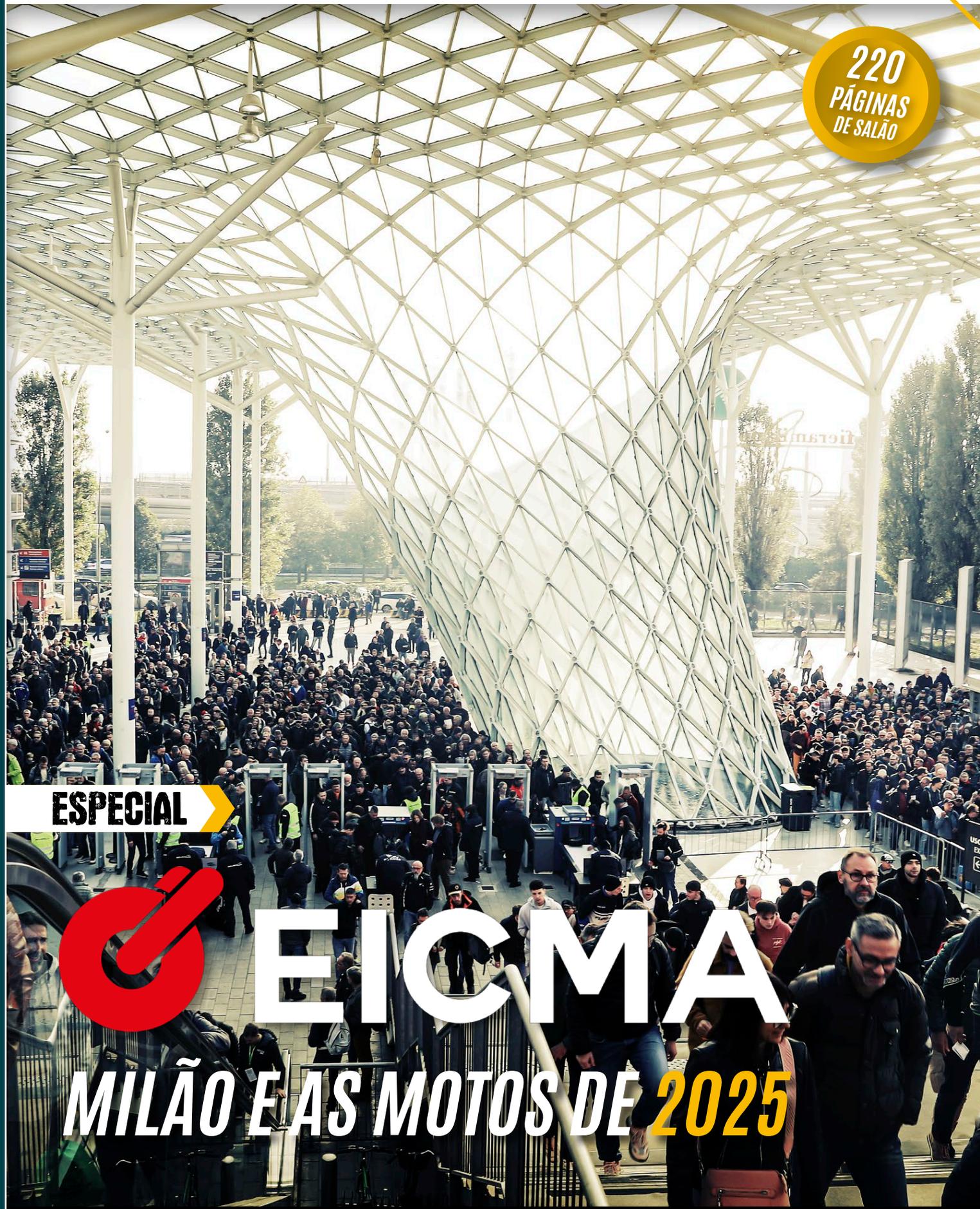


220
PÁGINAS
DE SALÃO



ESPECIAL



EICMA

MILÃO E AS MOTOS DE 2025



CB
650R

CBR
650R

Marque um test drive no seu concessionário Honda.

NOVO SISTEMA DE EMBRAIAGEM *Honda E-Clutch*

Condução de nível superior

A E-Clutch é uma tecnologia Honda totalmente nova que significa que não é necessário utilizar a manete da embraiagem para arrancar, parar ou passar para mudanças superiores ou inferiores. O controlo é suave e instantâneo e torna ainda mais divertida a condução, tanto em curvas sinuosas como na cidade, sem stress. E não se preocupe. Se necessitar de utilizar a embraiagem manualmente em qualquer altura, poderá fazê-lo. A escolha é sua. **Realize o seu sonho.**

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

O Preço certo!

Não, não venho aqui para falar do programa de entretenimento favorito da população idosa não motociclista! Venho mesmo falar de motos. Mais especificamente do seu preço! Isto porque, em Portugal, que tantos legisladores tão bem pagos tem, prolíficos a criar leis aberrantes e a discutir factos irrelevantes, ninguém consegue fazer com que o preço de uma moto seja algo definitivo, conciso, transparente! Não! Excepção feita a poucas marcas, o normal é vermos associado ao preço dos nossos objectos de desejo, uma frase duvidosa que anuncia o acréscimo de diversas despesas aleatórias como emissão de matrícula, preparação, documentação e até transporte. Até porque o valor normalmente referido, por si e na prática, nada significa pois em muitos casos nem sequer inclui o obrigatório ISV. Para dificultar ainda mais a comparação ou a própria decisão, essas alcavalas nem sequer têm um

valor normalizado, variando com o modelo da moto, o concessionário ou a localização geográfica.

Considerando que o futuro se avizinha risonho graças ao cada vez maior caos rodoviário das nossas grandes cidades e respetivos arredores, e às propostas cada vez mais tentadoras, seguras e económicas que, à força das novas marcas asiáticas, estão em cada vez maior número a chegar ao nosso mercado, talvez fosse a altura de, em nome da transparência, os importadores, os concessionários ou qualquer entidade governativa, estabelecesse que o preço de uma moto nova à venda num concessionário, e à semelhança de tantos outros produtos, tenha apenas um preço final na sua etiqueta. Já chega a confusão causada por alguns packs de equipamento que algumas marcas transformam quase num esoterismo que dificulta a tomada de decisão. //



10	APRILIA
20	BENDA
24	BENELLI
30	BIMOTA
32	BMW
44	BRIXTON
46	CAN-AM
48	CFMOTO
60	DUCATI
68	FB MONDIAL
76	HONDA
92	HUSQVARNA
98	INDIAN
104	KAWASAKI
110	KL
112	KOVE
116	KTM
124	KYMCO
126	LAMBRETTA
130	MAGBOR
132	MALAGUTTI
138	MORBIDELLI
144	MOTO GUZZI
148	MOTO MORINNI
160	MV AGUSTA
162	QJ MOTOR
168	ROYAL ENFIELD
176	SUZUKI
178	SWM
182	SYM
188	TRIUMPH
200	VESPA
202	YADEA
208	YAMAHA
222	ZONTES



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares

Miguel Ferreira
André Sanches
Pedro Alpiarça
Luís Pinto Coelho
Vitor Sousa
Luís Duarte

Paulo Jorge
Susana Esteves
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Gracinda Ramos
Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**



A PRESTAÇÃO QUE NÃO TE DEIXA PARADO NO TRÂNSITO.

BMW F 800 GS DESDE 135€/MÊS.*

**TAN: 4,7%. TAEG: 6,9%. PRAZO: 49 MESES. MTC: 9.860,83€.
ENTRADA: 2.465,21€. PRESTAÇÃO FINAL: 5.046,48€.**

NO FIM DOS 4 ANOS DECIDES SE TROCAS, DEVOLVES OU COMPRAS A MOTO.
CAMPANHA VÁLIDA DE 01.09.2024 A 31.12.2024, NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR E LIMITADA AO STOCK EXISTENTE.

* Condições em Select Motorrad (Crédito automóvel em taxa fixa) para F 800 GS Pack Comfort. PVP: 12.326,03€. MTIC: 11.875,03€. Comissão de abertura de dossier 175€. Comissão de gestão mensal: 3,60€ (incluída no valor da prestação). Despesa de Legalização final: 0€. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório e para propostas aprovadas até 31-12-2024. Viatura não contratual. Informe-se junto da BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa.

**+18 ANOS
CARTA A2**

**5 ANOS
GARANTIA**

MAKE LIFE A RIDE**

bmw-motorrad.pt



Vitor Sousa
Jornalista

Aí estão ELES!

Praticamente uma década depois da minha última visita, regressei este ano (2024) à EICMA- Salão das Duas Rodas de Milão. O lapso temporal em que estive afastado do famoso certame serviu – mais não fosse – para tornar claro e indiscutível aos meus olhos, o facto que me parece ter sido o mais relevante da edição nº81 da exposição milanesa: os construtores chineses vieram para ficar, e dominar, o mercado mundial das duas rodas.

Já não falamos (apenas) de baixas cilindradas, estéticas (mal) decalcadas de modelos conhecidos e nomes de difícil pronúncia que, inevitavelmente, nos deixava, no rosto o esboço de um mal disfarçado sorriso irónico. Não! Somos hoje obrigados a falar de uma notória evolução em todos os capítulos industriais e de uma estratégia que não engana. As marcas chinesas (especialmente as que neste momento cavalgam a vanguarda tecnológica e – imagine-se! – de marketing) vieram para ficar e, conforme demonstraram em Milão, na sequência de sinais anteriormente vislumbrados, estão prontas para atacar sem cerimónia os segmentos de mercado que têm sido liderados e dominados por europeus e japoneses nas últimas décadas.

Bastava passar pelos corredores dos enormes pavilhões da feira italiana para nos apercebermos. Através da sua numerosa presença, da área que alguns dos seus stands ocupavam e das soluções que foram apresentadas. Marcas como a CF Moto, Voge, QJ Motor, Kove ou até as que tendo nascido europeias foram, entretanto, adquiridas ou revitalizadas por grupos chineses, como Benelli e Moto Morini surpreenderam e deixaram muita gente boquiaberta. O atrevimento é total: trails de aven-

tura de média-alta cilindrada, desportivas de média cilindrada, motos elétricas, scooters de todo o tipo e cilindrada e até um motor V4 para futura aplicação... Tudo, ao mesmo tempo, em todo o lado! Talvez seja a melhor forma de descrever a atual ofensiva chinesa.

Isto é indiscutível. Mas este ataque descarado à posição dominante das marcas europeias e japonesas só é possível, claro, devido à situação única em que vive a segunda maior economia mundial. Tratando-se de um regime comunista – portanto, alheio às regras do multipartidarismo e nada preocupado com a legitimidade democrática de quem manda – e sendo, em simultâneo, uma economia que assenta a sua pujança nas regras mais básicas do capitalismo (uma espécie de Capitalismo de Estado, portanto), a China colocou-se nos últimos anos numa posição em que forçou o planeta a depender, em muitas áreas, da sua capacidade industrial. Esta circunstância, como se calcula, deixa de mãos e pés atados os países que lhe queiram fazer frente, imaginando conter a avalanche através de processos de contingência.

É melhor habituarmo-nos à ideia. Além do mais, suportados por fortes apoios estatais, os fabricantes chineses estarão nos próximos anos em posição de dominar o mercado motociclístico mundial em termos de volume.

Do outro lado da barricada, os japoneses podem ainda contar com a sua forte penetração nos mercados asiáticos para poderem continuar a conter a pressão, mas os europeus terão de ser inteligentes e encontrar estratégias que sirvam os seus interesses, a sua rentabilidade ou até, em casos extremos, a sua sobrevivência. //

VERSYS 650

NÃO DEIXES NADA PARA TRÁS

Oferta Pack Travel Shad



Kawasaki



PVPR DESDE

8.870€



Topcase Shad
SH58X Carbon
(inclui suporte)



Encosto para
passageiro duplo



Malas laterais Shad
SH38X Carbon
(inclui suportes)

Oferta de pack no valor de 1.085€

Até ruptura de stock, modelo 2024. Não acumulável com outras campanhas em vigor.



Com mais de 770 expositores presentes, representando mais de 2150 marcas, na EICMA 2024 registaram-se mais de 600.000 visitantes (40 mil a mais em comparação com a já de bem composta edição de 2023).

Durante os seis dias da 81ª Edição da Exposição Internacional de Duas Rodas celebraram-se os 110 anos de existência do evento mais importante do mundo das duas rodas.

Ocupando uma superfície coberta recorde de mais de 330 mil metros quadrados (mais de 3 vezes maior que toda a área da nossa FIL no Parque das Nações) dividida por dez pavilhões de aproximadamente 37.000m² cada (os 4 pavilhões da nossa FIL medem apenas 10.000m² cada um), as principais marcas de motos apresentaram, na maior montra do motociclismo europeu, os modelos que vão fazer sonhar os motociclistas ao longo do ano 2025. Mas muito do espaço foi também ocupado pelas marcas de equipamentos e acessórios, e muito mais ainda pelas incontáveis marcas de componentes, mecânicos, elétricos e eletrónicos, sobretudo de proveniência chinesa.

Tendo em conta os números apresentados, e considerando os mais de 10.000 lugares de estacionamento gratuitos disponibilizados e as excepcionais acessibilidades rodoviárias e ao nível de transportes públicos, que levam os visitantes praticamente até à porta da Rho Fiera de Milão, até se pode dizer que a afluência nem é tão grande quanto se poderia esperar, e que as perspectivas futuras não são animadoras.

Depois da pandemia, e com o evoluir das redes sociais, a maioria das marcas habituou-se a apresentar as suas novidades nos meses que antecedem o evento, pelo que para os media da especialidade presentes foram relativamente poucas as verdadeiras novidades apresentadas durante o Salão. Como tal, também o anterior modelo da revelação dos novos modelos, com dia e hora marcados, tem vindo a sofrer alterações, com algumas marcas a inclusivamente prescindirem dessas cerimónias durante o certame.

Quem não se poupou a esforços foram as novas

marcas asiáticas, muitas delas com um aparato maior do que algumas das marcas tradicionais europeias e japonesas.

Dos já referidas mais de 2150 marcas presentes, 662 provinham da China continental, 121 de Taiwan e 18 de Hong Kong, prefazendo um total de 801, o que comparado com as mais de 1100 marcas originárias dos mercados europeus (770 italianas, 71 francesas, 66 alemãs e 56 espanholas), é uma boa fotografia do panorama comercial motociclístico e do risco que correm os fabricantes históricos. Mas a disputa pelo mercado europeu não se confina à investida Chinesa, pois o Paquistão expunha 80 marcas, a Índia 17, a Coreia do Sul 32 e a Turquia 27. Da América estiveram presentes 31 expositores, com destaques para a Harley-Davidson, que regressou ao Salão após uma ausência de 4 anos e apesar de não ter novidades para apresentar, e para a Indian que este ano não compareceu no evento, apesar de ter apresentado, dias antes, alguns modelos renovados para 2025.

A EICMA 2025 já tem data marcada para os dias de 4 a 9 de novembro, mas com tudo o que está a acontecer no mercado e no mundo, com a eletrificação e as guerras político/económicas, é impossível adivinhar o que por lá se vai poder ver! //





» Galeria de fotos aqui



SR 125

A Aprilia anunciou o lançamento da SR 125, uma scooter económica e versátil, ideal para o uso diário, mantendo os traços desportivos característicos da marca italiana.

A Aprilia vai dar início à comercialização da nova SR 125, um modelo desenhado para uma utilização quotidiana, mas que mantém o espírito desportivo pelo qual a marca é conhecida. Com um preço base de 2.490€, mais 460€ em despesas de legalização, este modelo enquadra-se nos motociclistas que procuram uma opção económica e de qualidade.

A scooter possui um motor i-Get 125 E5, que oferece uma potência de 7,3kW às 7.750 rpm e um binário de 9,7Nm às 5.750 rpm. A travagem está assegurada por um sistema CBS com discos

nos dois travões, proporcionando segurança e eficiência na condução. O peso de apenas 120 kg oferece uma experiência de condução ágil e leve.

Para além das suas características técnicas, a SR 125 também possui características úteis para o dia a dia, como o espaço de arrumação debaixo do assento, que inclui uma porta USB. Além disso, conta com um painel digital, faróis em LED e uma plataforma plana para os pés, ideal para o uso diário.

A scooter está disponível em quatro combinações de cores, vermelho, azul, cinza e branco, a nova Aprilia SR 125 já pode ser encontrada nos Concessionários Autorizados Aprilia. //



530
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[®]

piaggio.pt



» Galeria de fotos aqui



Tuono 457

Uma nova Aprilia Tuono nasceu, e novas gerações de motociclistas - entre os mais conhecedores e apaixonados - sabem que uma nova máquina dedicada à pura diversão está prestes a chegar.

A Tuono 457 é a mais recente herdeira de uma tradição de excelência em motos desportivas. É indubitavelmente uma Tuono em todos os sentidos, mas também tem várias diferenças que a tornam ainda mais exclusiva: é a única moto da gama que não tem uma carenagem integrada no quadro.

Em seu lugar, pela primeira vez numa Tuono, existe uma carenagem frontal simplificada, digna de uma verdadeira moto naked. É a Tuono mais inconformista e rebelde de sempre, e embora retenha

as características principais de todas as motos Tuono, o novo modelo ostenta um visual totalmente novo, projetado para satisfazer as necessidades e desejos da geração mais jovem a que se destina.

Todo o design da Tuono 457 é novo e cresceu a partir de uma folha em branco, sobre a qual os designers da Aprilia esboçaram as linhas simplificadas e as superfícies compactas de uma verdadeira moto naked.

O conjunto de luzes frontais full LED mantém o característico triplo farol que tipifica todos os modelos Aprilia, interpretado aqui de maneira inovadora, com

um pequeno spoiler inferior - uma homenagem ao lendário Tuono 1000 R bicilíndrico que também reflete o design de todas as motos de estrada Aprilia na gama, onde a aplicação de soluções aerodinâmicas avançadas é clara.

A nova forma do depósito expressa desportividade a par com um design ergonómico especificamente concebido para combinar com o guiador largo, para uma condução dinâmica e divertida.

Também o novo design dos painéis laterais e da traseira, refletem o estilo essencial da Tuono 457. O conjunto de luzes traseiras também é em LED, enquanto o motor bicilíndrico é intencionalmente deixado descoberto. A decisão de localizar o sistema de escape sob o motor também contribui para o visual limpo, ao mesmo tempo que proporciona maior liberdade em termos de posicionamento dos apoios para os pés do passageiro.

O assento está a 800 mm do chão e é afilado nas laterais para ajudar o piloto a colocar os pés no chão; o assento do passageiro é espaçoso, enquanto uma cobertura de “assento único” está disponível como acessório.

A Tuono 457 é construída em torno do motor bicilíndrico ultra-moderno de 457 cc, recentemente introduzido na RS 457.

É um motor bicilíndrico paralelo, refrigerado a líquido, com comando de válvulas duplo e quatro válvulas por cilindro, que debita uma potência máxima de 35 kW (47.6 hp) às 9.400 rpm, o máximo permitido

para uma moto que pode ser conduzida com uma licença A2, e um binário de 43,5 Nm às 6.700 rpm, dos quais 82% já estão disponíveis às 3.000 rpm. A Aprilia reclama níveis recorde de desempenho para um bicilíndrico paralelo desta cilindrada.

Este motor de última geração é extremamente compacto e leve, ajudando a RS 457 a alcançar um peso de apenas 159 kg. A disposição específica do motor foi selecionada para otimizar a leveza e a compacidade tanto quanto possível, deixando muita liberdade ao projetar o quadro; o motor também tem uma função estrutural, com o suporte do braço oscilante incorporado na sua parte traseira.

O motor bicilíndrico da Aprilia resume a experiência adquirida com o motor V4 de 1100 cc instalado na RSV4 e, posteriormente, no motor bicilíndrico de 659 cc instalado na gama 660.

Os técnicos da Aprilia trabalharam para otimizar as dimensões gerais, integrando totalmente o circuito de arrefecimento e o circuito lubrificação, eliminando a necessidade de tubagens externas.

O cárter foi dividido horizontalmente em duas partes, a fim de reduzir ainda mais o volume e tornar a estrutura mais robusta.

Finalmente, a caixa de velocidades possui uma nova solução de lubrificação patenteada, com um sistema integrado nos eixos dos garfos de mudança. As árvores de cames do sistema de comando de válvulas duplo de 4 válvulas por cilindro, são acionadas por uma corrente lateral. A embraiagem multidisco em





banho de óleo é assistida e possui um sistema de deslizamento.

Ao contrário da RS 457, a transmissão final da Tuono 457 é mais curta devido à adoção de um pinhão com um dente extra, o que permite uma maior capacidade de resposta a cada enrolar do acelerador eletrônico.

Para alcançar o melhor compromisso entre rigidez e peso, as formas do quadro foram otimizadas usando Engenharia Assistida por Computador (CAE), juntamente com uma série de sessões de teste e desenvolvimento em estrada.

Para permitir que o quadro expresse totalmente a sua agilidade e precisão, foram selecionadas suspensões de topo. A forquilha com 41 mm de diâmetro e 120 mm de curso permite ajuste de pré-carga, e o amortecedor traseiro (com 130 mm de curso), que suporta o braço oscilante assimétrico em aço, também é ajustável.

Na travagem apresenta um par de pinças ByBre (a dianteira com montagem radial) que operam com dois discos de aço de 320 mm na frente e 220 mm na traseira. A manete de travão é ajustável, garantindo a melhor posição ergonómica em todos os momentos.

O sistema é assistido por um sistema ABS de dois canais da Bosch, disponível tanto nas duas rodas

quanto apenas na dianteira. As jantes de 17 polegadas são equipadas com pneus de medidas 110/70 na frente e 150/60 na traseira.

O equipamento eletrónico da Tuono 457 foi desenvolvido com o duplo objetivo de aumentar a diversão na condução e garantir a máxima segurança em todas as condições. O sistema Ride by Wire, que a Aprilia introduziu primeiro nas suas motos, tanto no MotoGP como na futurista RS Cube, quanto na produção em massa com a Shiver, possui três Modos de Condução que ajustam a entrega de potência e binário e o controlo de tração, que pode ser configurado em três níveis ou desligado.

Os Modos de Condução da Aprilia também foram concebidos para facilitar a vida aos comandos: o motociclista simplesmente seleciona o modo mais adequado ao seu estilo de condução ou situação para desfrutar das configurações ideais de gestão do motor e do controlo de tração.

Os três Modos de Condução são os seguintes:

ECO: a potência entregue pelo motor é progressiva, enquanto o nível de intervenção do controlo de tração é definido como médio (Nível 2). Perfeito para viagens mais longas e para a condução diária.

SPORT: o modo perfeito para uma condução

desportiva, com uma entrega de potência do motor mais rápida e dinâmica e um controlo de tração menos invasivo (Nível 1).

RAIN: um modo de condução projetado para uso em condições de baixa aderência e em asfalto molhado.

A entrega de potência é muito suave, enquanto o controlo de tração é definido para o máximo (Nível 3) para total segurança ao acelerar.

O sistema ATC (Aprilia Traction Control) pode sempre ser ajustado, independentemente do Modo de Condução selecionado, inclusive durante a condução, usando os práticos botões UP e DOWN no bloco de comandos à esquerda.

Em todos os Modos de Condução, o ABS é definido para o nível máximo e é ativado em ambas as rodas. O ABS pode ser desativado na roda traseira quando a moto está parada, pressionando e segurando o botão do Modo de Condução, para maximizar a condução desportiva em pista, por exemplo.

O extenso catálogo de acessórios dedicados também inclui o sistema AQS: Aprilia Quick Shift, bidirecional, para mudanças de relação de caixa super-rápidas sem precisar fechar o acelerador ou usar a embraiagem.

O equipamento da Tuono 457 também inclui um painel de instrumentos TFT a cores, de 5 polegadas, bem como comandos retroiluminados práticos e

intuitivos no guidador. O sistema Aprilia MIA é outro acessório que amplia ainda mais a funcionalidade da instrumentação: esta plataforma multimédia permite que o piloto conecte o seu smartphone à moto.

O sistema oferece um protocolo de conexão que minimiza o consumo da bateria do smartphone e inclui tanto o sistema de Infotainment - para gerir o assistente de voz, chamadas e música através dos comandos intuitivos no guidador - quanto a função de navegação, que permite ao piloto visualizar direções em pictogramas diretamente no painel de instrumentos após definir o destino de viagem no smartphone associado.

A aplicação Aprilia MIA também permite memorizar as rotas percorridas, bem como analisar os dados adquiridos diretamente na aplicação, usando a função de telemetria georreferenciada.

A Aprilia Tuono 457 vai chegar em duas versões gráficas diferentes. A pintura Piranha Red ostenta as cores clássicas da história da Aprilia - preto e vermelho - que destacam a natureza desportiva da Tuono 457. A segunda versão gráfica é chamada Puma Gray e apresenta cores mais sóbrias, cinza e branco, que conferem à Tuono 457 um visual mais urbano. Preço e disponibilidade serão anunciados em breve. //





» Galeria de fotos aqui



Tuareg Rally

Da recente vitória da Aprilia Tuareg no rali Africa Eco Race, surge uma moto que se tornou uma referência indiscutível entre as máquinas de dois cilindros desenhadas para os terrenos off-road mais exigentes.

Após uma notável jornada desportiva que a viu triunfar na sua estreia no Africa Eco Race - o extenuante rally-raid que refaz as rotas do lendário Dakar Africano - a Aprilia apresentou a Tuareg Rally na EICMA 2024, uma moto de aventura específica para um desempenho off-road de topo e, em muitos aspetos, muito próxima da versão de competição que, com Jacopo Cerutti aos seus comandos, foi coroada Rainha de África.

A Aprilia Tuareg Rally foi desenvolvida com base na experiência inestimável adquirida pela Aprilia Racing na criação de motos de competição, em colaboração técnica com os irmãos Guareschi da GCorse.

Aproveitando as já excelentes capacidades off-road da Tuareg base, esta moto tornou-se rapidamente a referência para as motos de aventura de dois cilindros. Conquistou o Campeonato Italiano de Motorally de 2023 com Jacopo Cerutti - que manteve o título em 2024 - antes de surpreender a todos com a sua estreia

nas dunas do deserto, dominando o Africa Eco Race desde a primeira etapa até à lendária linha de chegada no Lac Rose, em Dakar.

O piloto oficial da Aprilia Racing, Jacopo Cerutti, estrela deste notável triunfo africano a bordo do bicilíndrico italiano, também contribuiu para o desenvolvimento da Aprilia Tuareg Rally. "Foi fascinante estar envolvido no desenvolvimento de um modelo de produção como a nova Tuareg Rally", comentou o piloto de Como.

"O objetivo era torná-la o mais semelhante possível à moto com a qual vencemos o Africa Eco Race, e posso dizer que conseguimos! A Tuareg já era um excelente ponto de partida para uma condução off-road sem problemas, mas com a versão Rally, demos um passo adiante, chegando muito perto de uma moto de rally-raid completa. Com os pneus certos, pode facilmente levá-lo sobre as dunas do deserto.

A minha experiência foi particularmente útil para fornecer feedback sobre a eletrônica, levando à criação de um novo mapa de motor que oferece uma resposta do acelerador mais rápida e decisiva, assim como nos ajustes do quadro, com uma forquilha que oferece melhor suporte e um amortecedor que absorve buracos a alta velocidade de forma mais eficaz, melhorando a estabilidade geral da moto."

O caráter distintamente off-road da Tuareg Rally é imediatamente evidente, com o seu guarda-lamas elevado e uma nova placa de proteção de carter em alumínio, mais espessa, desenhada com uma forma mais protetora e um acabamento deliberadamente robusto para melhor resistência a impactos.

Reforços adicionais incluem protetores de mãos robustos com núcleos de metal. Um novo guia de corrente também vem de série, garantindo maior segurança mesmo nas condições off-road mais extremas.

Para melhorar o controlo off-road, foi dada especial atenção à ergonomia do piloto, com um assento 20 mm mais alto para facilitar as transições entre as posições sentado e em pé e um guiador mais alto com uma forma redesenhada para melhor manuseio.

As rodas raiadas, com aros estreitos em Ergal, vêm com pneus com câmara de ar, enquanto a suspensão Kayaba - oferecendo uns impressionantes 240 mm de curso - permanece a mesma do modelo padrão, mas agora apresenta molas com uma constante elástica



linear, em vez de uma progressiva. Embora isso comprometa ligeiramente o conforto, melhora significativamente a sensação de condução off-road e dá ao piloto maior controlo sobre terrenos acidentados.

A suspensão mais rígida também reduz o "sag" estático, tornando a Tuareg Rally mais alta e aumentando efetivamente o curso real da suspensão. O descanso lateral tem uma pata de apoio com uma superfície ampliada, para que a moto incline menos quando estacionada. Também oferece suporte estável mesmo em superfícies irregulares ou macias.

A Tuareg Rally (e toda a nova gama Tuareg 2025) tem um mapeamento de motor especificamente desenvolvido para garantir uma ação rápida e responsiva do acelerador. Isso permite que o piloto supere obstáculos mais facilmente com uma rotação do acelerador, uma vantagem crucial na condução off-road.

A Tuareg Rally tem um sistema de escape dedicado SC Project, completo com um silenciador totalmente em titânio, e apresenta uma tampa da extremidade agressiva, com uma generosa saída de 60 mm.

O conjunto de rodas e o sistema de escape contribuem para reduzir o peso total da Aprilia Tuareg Rally de 204 kg para 199 kg em ordem de marcha.

A Aprilia Tuareg Rally vem no esquema de cores inconfundível da réplica de corrida Rally, assemelhando-se de perto ao design da Tuareg vitoriosa que cruzou a lendária linha de chegada de Dakar. Visualmente, a Tuareg Rally destaca-se com as suas forquilhas anodizadas, aros de rodas e guidador em dourado.

As atualizações da Aprilia Tuareg na EICMA 2024 não se limitam à estreia da versão Rally; todos os modelos beneficiam de novos recursos de estilo e técnicos introduzidos juntamente com a conformidade com os regulamentos Euro 5+. //



aprilia®

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

* Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.690€, entrada inicial obrigatória: 3.776€ + 47 mensalidades: 125€, última mensalidade: 4.441,50€. Montante Financiado: 8.914€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,6%, MTIC: 10.598,39€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/08/2022**, para a Aprilia Tuareg, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal registada junto do Banco de Portugal sob o número 848. Informe-se no 217219000 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. Conceição Machado, Sociedade de Comércio de Automóveis, Lda é intermediário de crédito a título vinculado e sem carácter de exclusividade, registado junto do BdP sob o n.º 4050 e todos os concessionários aderentes a esta campanha Aprilia são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

ENTRADA INICIAL	ÚLTIMA MENSALIDADE	MENSALIDADE
3.776€	4.441,50€	125€
TAEG	MONTANTE FINANCIADO	PRAZO (MESES)
6,6%	8.914€	48



» Galeria de fotos aqui



Napoleon Bob 250

A Benda lançou a Napoleon Bob 250, uma moto que combina o estilo Bobber tradicional com tecnologia moderna e um motor de 249cc.

A Napoleon Bob 250 destaca-se pelo motor V-Twin de 249cc, que oferece 25,48 cavalos às 9000 rpm e 25 Nm de binário às 5500 rpm. A velocidade máxima de 120 km/h é conseguida por uma transmissão de seis velocidades com embraiagem deslizante, garantindo trocas suaves e um desempenho eficiente.

O design é uma homenagem ao estilo Bobber, com uma baixa altura do assento ao chão, de 750 mm, e uma forquilha telescópica dianteira e 95mm de curso. Os pneus largos, 130/80-18 à frente e 160/70-18 atrás, asseguram estabilidade, enquanto a suspensão traseira ajustável oferece conforto em qualquer tipo de estrada.

Com 2333 mm de comprimento, 838 mm de largura e 1038 mm de altura, a Napoleon Bob 250 apresenta-se imponente. A distância entre eixos de 1545 mm e a distância ao solo de 123 mm garantem um equilíbrio ideal entre agilidade e estabilidade.

A segurança é reforçada pelo sistema ABS, controlo de tração e travões de disco com pinças de alto desempenho – 300 mm na dianteira e 240 mm na

traseira. O peso de 182 kg, combinado com a estrutura em alumínio, proporciona robustez e fácil manuseio.

Entre os destaques modernos estão o painel LCD minimalista, que apresenta informações digitais e analógicas, e o farol LED, que combina estilo clássico com funcionalidade atual. Com um depósito de 9,5 litros, a moto oferece uma autonomia prática suficiente, tanto para a cidade como para trajetos mais longos.

Para garantir uma condução suave e confortável, esta moto conta com uma suspensão traseira multilink ajustável, que absorve os impactos de forma eficiente. A refrigeração do motor, por líquido, e o sistema de injeção eletrónica proporcionam eficiência energética e desempenho consistente, mesmo em condições exigentes.

A Napoleon Bob 250 não se limita a oferecer estilo e tecnologia. Os acabamentos cromados e os detalhes metálicos no motor e no quadro adicionam um toque de sofisticação ao design, destacando-se ainda mais na categoria Bobber. A sonoridade do motor V-Twin, com o seu escape de nota profunda e ressonante, garante que esta moto não passa despercebida. //

Darkflag 500



A Benda Motorcycles revelou, na EICMA 2024, a Darkflag 500, uma cruiser que combina tradição e inovação, destacando-se como o único modelo da sua categoria equipado com um motor V4 de 500 cc.

Capaz de gerar 54 cavalos às 9.500 rpm e um binário de 42 Nm às 7.500 rpm, o motor V4 de 500cc da Darkflag 500 impressiona não apenas pela sua configuração pouco comum neste segmento, mas também pela integração de um sistema de desativação dos cilindros traseiros, que reduz o aquecimento ao ralenti e a baixas velocidades. Capaz de atingir uma velocidade máxima declarada de 165 km/h, oferece uma condução prazerosa tanto em estrada como em ambientes urbanos.

O design é um dos pontos fortes da Darkflag 500, combinando uma silhueta clássica com acabamentos modernos. A suspensão dianteira invertida e o sistema de suspensão traseira pneumática ajustável eletronicamente permitem adaptar a altura do assento entre 670 mm e 700 mm, garantindo conforto para diferentes tipos de utilizadores.

A Benda Darkflag 500 possui dimensões que

reforçam a sua robustez e presença em estrada. Com um comprimento de 2.330 mm, uma largura de 800 mm e altura de 1.267 mm, esta moto destaca-se pelo visual imponente. A distância entre eixos é de 1.586 mm, garantindo estabilidade em condução a alta velocidade. O peso em ordem de marcha é de 260 kg e o depósito de 16 litros assegura uma boa autonomia. Estes números colocam a Darkflag 500 como uma opção sólida para quem valoriza design e funcionalidade numa cruiser.

A Darkflag 500 vem equipada com acelerador eletrónico, controlo de tração (TCS) e controlo de velocidade de cruzeiro. O painel de instrumentos mistura o estilo clássico com um velocímetro analógico e um display digital monocromático. Estas características visam proporcionar uma condução segura e prática, sem desviar a atenção do condutor.

O sistema de travagem é composto por discos de 320 mm na frente e 260 mm na traseira, ambos assistidos por ABS. //





LFC700



A Benda LFC700 destaca-se como uma das sport-cruisers mais arrojadas do mercado, com um motor potente, tecnologia moderna e características que primam pelo equilíbrio entre conforto e alta performance.

No coração da LFC700 está um motor de quatro cilindros em linha, com 676 cc, comando de válvulas DOHC e arrefecimento por líquido. Este motor alcança uma potência máxima de 84,48cv às 9000 rpm e um binário de 60 Nm às 8600 rpm. Com uma taxa de compressão de 11.4:1 e sistema de injeção eletrônica de combustível, a LFC700 promete eficiência e desempenho consistentes. A caixa de seis velocidades, combinada com uma embraiagem deslizante, garante mudanças de relação suaves e maior controlo em situações em que seja necessário diminuir a velocidade de uma

forma mais brusca.

O design futurista da Benda LFC700 não passa despercebido, destacando-se pelas linhas agressivas e pelo seu mono-braço oscilante, que confere um visual moderno e dinâmico. O pneu traseiro de 310 mm, aliado ao quadro robusto, reforça a presença imponente da moto. Com um assento a 700 mm do chão, a ergonomia foi cuidadosamente projetada para equilibrar conforto e desempenho, tornando a condução agradável tanto em curtas deslocações como em tiradas mais prolongadas.

A segurança e o conforto são garantidos pelo sistema de suspensão KYB, composto por uma

forquilha telescópica invertida com 43 mm de diâmetro, na dianteira, com um curso de 100 mm, e um amortecedor traseiro ajustável, com 35 mm de curso. Este conjunto assegura estabilidade e absorção eficaz de irregularidades no piso.

O sistema de travagem é assegurado pela Brembo, com dois discos flutuantes de 320 mm na dianteira, equipados com pinças de quatro pistões, e um disco traseiro de 260 mm mordido por uma pinça de dois pistões. O ABS reforça a segurança ao oferecer um controlo superior em situações de travagens de emergência ou em condições de menor aderência.

A tecnologia destaca-se como um dos pontos fortes da LFC700. Equipada com um painel TFT a cores de 5 polegadas que apresenta informações detalhadas e intuitivas, enquanto os modos de condução permitem ajustar o desempenho da moto às condições da estrada ou ao estilo de condução do motociclista. Para maior conveniência, a moto inclui uma porta USB integrada, útil para carregar dispositivos eletrónicos durante as viagens.

Com um peso em ordem de marcha de 287 kg, um depósito com capacidade para 17 litros e

uma velocidade máxima de 160 km/h, a LFC700 proporciona uma condução estável e segura. As suas dimensões generosas incluem 2440 mm de comprimento, 880 mm de largura e 1100 mm de altura, juntamente com uma distância entre eixos de 1720 mm e uma altura ao solo de 160 mm, características que lhe conferem equilíbrio e uma presença marcante na estrada.

Apesar de o preço ainda não ter sido divulgado, a Benda LFC700 promete conquistar os entusiastas que procuram uma moto que combine estilo, potência e tecnologia de ponta. //





TRK 902 Xplorer



A Benelli revelou a nova TRK 902 Xplorer, uma moto que representa o auge da visão da marca em termos de aventura multiuso. Baseada numa plataforma completamente nova, a TRK 902 Xplorer apresenta-se com formas e superfícies que elevam a sensação da família TRK a um novo nível.

O design frontal foi repensado para ser mais compacto, melhorando a postura da moto, destacando-se o ecrã parabrisas com regulação elétrica. Os faróis em LED tem a assinatura luminosa da 702, complementada por uma luz de circulação diurna (DRL) exclusiva. Para iluminar o caminho, a moto conta com dois faróis de nevoeiro integrados na parte frontal. Esta evolução resulta numa aparência mais madura, mas ainda facilmente reconhecível. Nas laterais, as proteções do radiador combinam com o depósito de combustível, proporcionando uma forte sensação de solidez. A parte traseira apresenta um design mais elegante, com painéis que fluem suavemente ao longo do assento do condutor até ao farolim traseiro, garantindo um equilíbrio visual.

Para realçar o espírito da TRK 902 Xplorer, a mesma surge na nova cor Jungle Fog, desenvolvida pelo Centro Estilo Benelli em Pesaro. O acabamento mate confere um aspeto pronto para a aventura.

No que diz respeito às especificações técnicas, a TRK 902 Xplorer é motorizada por um motor de dois cilindros em linha de 904 cc, capaz de gerar uma potência máxima de 100 cv às 8500 rpm e um binário máximo de 90 Nm às 6500 rpm. Possui uma relação de compressão de 12,5:1 e um sistema de lubrificação forçado com cárter húmido. A injeção eletrónica conta

com corpo de acelerador duplo de 46 mm, enquanto o sistema de escape inclui um catalisador e três sondas lambda, cumprindo a certificação EU5+.

A estrutura da TRK 902 Xplorer é construída em tubos de aço de alta resistência, e a suspensão dianteira é composta por forquilha invertida de 50 mm de diâmetro com ajuste de compressão, extensão e pré-carga da mola. A Benelli apresenta um curso de suspensão de 200 mm tanto na frente como na traseira, o que permite que a suspensão absorva melhor os impactos de buracos e irregularidades do piso. Este recurso é fundamental para garantir uma condução mais suave e controlada, especialmente fora de estrada.

Em termos de travagem, esta Benelli está equipada com um sistema avançado, incluindo discos semi-flutuantes duplos de 320 mm na frente e um disco único de 260 mm na traseira, ambos com ABS e modos de condução off-road. Os pneus Pirelli Scorpion Rally (110/80-19" na frente e 150/70-17" na traseira).

Com dimensões de 2200 mm de comprimento, 945 mm de largura e 1450 mm de altura, a TRK 902 Xplorer possui uma altura do assento ao solo de 865 mm e uma distância entre eixos de 1545 mm. O depósito de combustível tem capacidade para 22 litros, garantindo uma boa autonomia. O peso a seco é de 235 kg, permitindo uma carga máxima admissível de 464 kg. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Leoncino Bobber 400

A Benelli revelou a nova Leoncino Bobber 400, uma moto que alia o estilo clássico bobber com tecnologia moderna, reforçando a presença da marca no segmento retro.

A moto está equipada com um motor bicilíndrico em V a 60°, de 384,5 cc, de quatro tempos e oito válvulas, refrigerado a líquido. O motor debita 35,4 cavalos às 8000 rpm e um binário máximo de 36 Nm às 4500 rpm. Alimentado por injeção eletrônica com corpo de borboleta de 29 mm, o sistema de escape inclui um catalisador e três sondas lambda, garantindo conformidade com a norma Euro 5+.

A estrutura da Leoncino Bobber 400 é composta por uma dupla trave em aço, que assegura rigidez e estabilidade. Na suspensão dianteira, a moto conta com uma forquilha telescópica invertida de 35 mm, com um curso de 125 mm, enquanto a traseira apresenta um braço oscilante com dois amortecedores e curso de 100 mm na roda. O sistema de travagem inclui um disco dianteiro de 300 mm, equipado com pinça axial de quatro pistões e ABS, e um disco traseiro de 240 mm, com

pinça flutuante de um pistão e ABS.

Com 2170 mm de comprimento, 800 mm de largura e uma altura de assento ao chão de 730 mm, a moto oferece uma postura de condução confortável. O peso a seco é de 165 kg, aumentando para 180 kg em ordem de marcha. O depósito de combustível tem uma capacidade de 15 litros, incluindo 2 litros de reserva.

As rodas de 16 polegadas, em alumínio fundido, são equipadas com pneus largos, 130/90 na frente e 150/80 atrás, que proporcionam estabilidade e realçam o visual robusto. A iluminação totalmente em LED, o painel de instrumentos digital circular e os espelhos nas extremidades do guiador adicionam um toque mais contemporâneo ao design clássico. A transmissão final por correia reduz a manutenção e melhora a entrega de potência.

A Benelli Leoncino Bobber 400 MY2025 será disponibilizada em três cores: Desert Tan, Midnight Black e Onyx Grey, mas ainda não está disponível informação sobre o seu preço nem a sua chegada a Portugal. //





BKX 125 e BKX 125 S

A Benelli apresenta a BKX 125 e a BKX 125 S, duas opções distintas dentro da sua gama de motos de aventura de 125cc. Estes modelos foram desenhados para responder a diferentes

A Benelli BKX 125, orientada para uma utilização polivalente, oferece características notáveis como a suspensão dianteira com forquilha invertida de 41 mm de diâmetro, totalmente ajustável, e um curso de 180 mm. As rodas de 19 polegadas na dianteira e 17 na traseira, combinadas com pneus 90/90 e 120/90, garantem um desempenho eficaz em vários tipos de piso.

O seu motor monocilíndrico Euro 5+, com refrigeração por líquido, entrega 15 cavalos às 9500 rpm e um binário de 12 Nm às 7500 rpm. O design moderno e minimalista destaca detalhes como luzes LED integradas nos protetores de mãos, raros neste segmento.

Em termos de dimensões, a BKX 125 mede 2100 mm de comprimento, 910 mm de largura, e 1210 mm de altura, com uma altura de assento ao chão regulável de 830 mm, 855 mm e 880 mm. A altura

livre ao solo é de 233 mm, enquanto o peso total é de 148 kg. Estes atributos tornam-na apta para percorrer tanto ruas da cidade como trilhos off-road.

Por outro lado, a BKX 125 S é uma versão mais focada no uso urbano, desenhada para oferecer agilidade e conforto na cidade. Este modelo apresenta jantes de liga leve de 17 polegadas, com pneus 100/80 na frente e 130/70 atrás, e uma suspensão ajustável com curso reduzido de 150 mm, que proporciona uma condução mais prática em ambientes urbanos.

A altura do assento ao chão pode ser regulada em 795 mm, 820 mm e 845 mm, tornando-a acessível para condutores de diferentes estaturas. A BKX 125 S apresenta um comprimento de 2020 mm, largura de 910 mm, altura de 1135 mm e peso total de apenas 142 kg, o que a torna mais ágil e

manobrável no tráfego intenso.

Apesar das diferenças, ambos os modelos partilham o motor monocilíndrico Euro 5+ de 125cc, garantindo uma potência consistente, bem como o depósito de combustível de 12 litros. Este, aliado ao consumo de apenas 2,4 litros por 100 km, assegura uma excelente autonomia.

O sistema de travagem é comum nos dois modelos, com disco dianteiro de 280 mm e traseiro de 240 mm, ambos equipados com ABS, oferecendo elevada segurança.

A BKX 125 e a BKX 125 S destacam-se pelo equilíbrio entre performance, estilo e funcionalidade, oferecendo duas interpretações de aventura para jovens motociclistas. Seja para explorar novos caminhos ou dominar as ruas da cidade, estes modelos prometem proporcionar experiências únicas e memoráveis. //



» Galeria de fotos aqui



KB998 Rimini

A Bimota KB998 é a versão de estrada da moto desenvolvida para competir no WorldSBK em 2025, sendo uma combinação de performance desportiva, design italiano de excelência e exclusividade.

Equipada com um motor de 998 cm³, de quatro cilindros em linha, DOHC e refrigeração por líquido, a KB998 é capaz de produzir 200 cv às 13.600 rpm e 111 Nm de binário às 11.700 rpm. A transmissão conta com seis velocidades, otimizadas para proporcionar um desempenho preciso e suave. O peso a seco é de 194 kg, complementado por um depósito de combustível de 17 litros.

O quadro da KB998 é uma combinação de tubos de aço com peças de alumínio maquinadas, oferecendo rigidez e leveza. Com uma distância entre eixos de 1.454 mm, foi desenhada para máxima estabilidade e agilidade. A altura do assento ao solo é de 830 mm.

As suspensões foram projetadas para lidar com os desafios mais exigentes. A dianteira é composta por uma forquilha Showa USD Balance Free de 43 mm de diâmetro, com um curso de 130 mm. Na traseira, o braço oscilante em alumínio maquinado oferece um curso de 125 mm.

O sistema de travagem Brembo inclui discos duplos de 330 mm na dianteira e um disco único de 220 mm na traseira.

Apresentada na EICMA, a Bimota KB998 destaca-se pela sua estética marcante, com uma combinação de cores em branco, vermelho e preto, que refletem a identidade visual da marca.

Para além disso conta com uma linha de escape Akrapovic.

Equipada com rodas de 17 polegadas. O pneu dianteiro é um 120/70, montado numa jante J17M/C x MT3.50, enquanto o pneu traseiro é um 200/55, montado numa jante J17M/C x MT6.00.

A exclusividade da KB998 é garantida pela sua produção limitada. Até fevereiro de 2025, serão produzidas 125 unidades, com outras 125 a serem concluídas até dezembro do mesmo ano. O objetivo é alcançar um total de 500 unidades até 2026, cumprindo os requisitos de homologação da FIM. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Concept F 450 GS

A BMW Motorrad revelou o conceito BMW F 450 GS, um modelo inovador e acessível que visa oferecer aos condutores com carta A2 uma experiência equilibrada em estrada e todo-terreno, marcando uma nova fase para a marca no segmento médio.

A BMW Motorrad apresentou o conceito F 450 GS, um modelo que promete revolucionar o segmento de 48 cv ao combinar acessibilidade, tecnologia avançada e uma capacidade todo-o-terreno inspirada nos modelos maiores da linha GS.

Este novo modelo surge para preencher a lacuna entre a BMW G 310 e as F 800/900, criando uma nova gama que se destaca pelo design compacto e pela funcionalidade aprimorada.

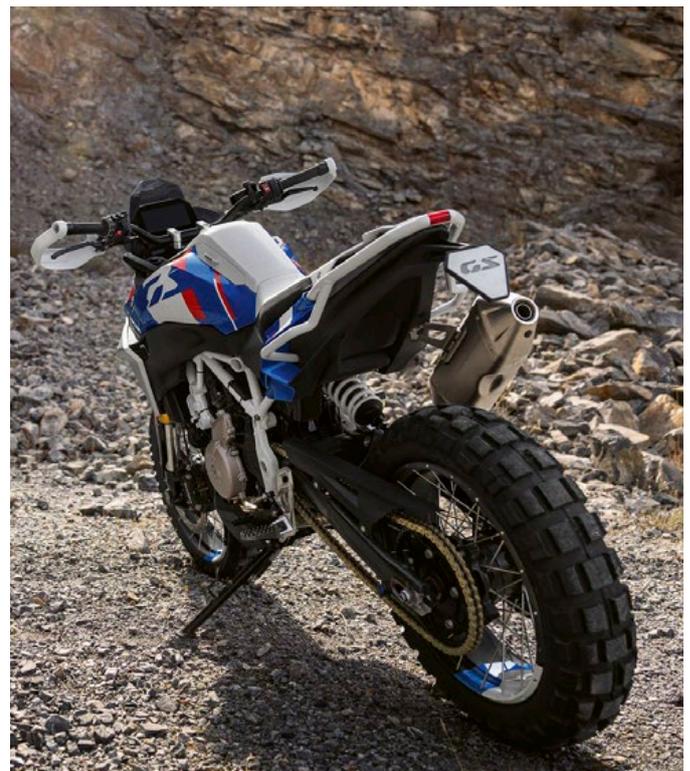
“O objetivo no desenvolvimento do BMW Concept F 450 GS foi garantir uma condução ágil e precisa para esta classe de motos, aliando alto desempenho à acessibilidade. A prioridade é o prazer de condução tanto na estrada como fora dela,” afirma Sepp Mächler, gestor de produto.

Visualmente, o BMW Concept F 450 GS mantém o DNA inconfundível da família GS, com um esquema de cores Racing Blue metálico, branco e vermelho, que remete ao espírito desportivo e à vocação para terrenos desafiantes. Equipado com um motor bicilíndrico em linha, desenvolvido especialmente para este conceito, o modelo oferece 48 cv de potência, o máximo permitido pela carta de categoria A2, com uma elevada entrega de binário a baixas rotações. A utilização de materiais leves como o magnésio contribui para uma estrutura compacta e um rácio deslocamento-potência ideal.

O BMW Concept F 450 GS também inova na tecnologia aplicada ao desempenho, com uma suspensão totalmente ajustável, incluindo uma forquilha invertida e um amortecedor com amortecimento dependente da carga, inspirados em competições de rali e enduro. Graças à construção leve e ao design compacto, o modelo atinge o peso mínimo exigido para a categoria A2, de 175 kg, oferecendo agilidade e precisão tanto em asfalto como fora de estrada.

Inspirado na BMW R 1300 GS, o Concept F 450 GS apresenta funcionalidades de segurança e conectividade avançadas para a sua classe, incluindo o sistema BMW Motorrad ABS Pro, que ajusta a travagem de acordo com o ângulo de inclinação, além de modos de condução ajustáveis. O modelo inclui um painel TFT de 6,5 polegadas que permite integração com smartphones e outros acessórios.

A BMW Motorrad planeia lançar a versão de produção deste conceito em 2025, mantendo-se fiel ao estilo apresentado. Segundo Johann Simon, gestor do projeto, a versão final terá apenas pequenos ajustes, como a altura do assento, para otimizar a acessibilidade e manobrabilidade. Este conceito traz uma nova perspetiva para a BMW no segmento A2, oferecendo aos condutores uma experiência rica em tecnologia e pronta para enfrentar qualquer terreno com segurança e estilo. //





» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui



C 400 X e C 400 GT

A BMW Motorrad reforça a sua presença no segmento de scooters de média cilindrada com o lançamento das novas BMW C 400 X e C 400 GT. Estes modelos premium destacam-se pela homologação EU-5+, um equipamento de série alargado e uma ampla gama de acessórios, prometendo uma experiência de condução superior.

A BMW C 400 X é ideal para a mobilidade urbana, oferecendo um carácter dinâmico, enquanto a BMW C 400 GT, na sua versão Gran Turismo, proporciona um conforto excepcional para viagens mais longas. Ambos os modelos são impulsionados por um motor monocilíndrico com uma potência de 25 kW (34 cv) a 7.500 rpm e um binário máximo de 35 Nm a 5.750 rpm, transmitindo a potência através de uma transmissão continuamente variável CVT. Com a homologação EU-5+, as novas scooters garantem uma condução sem preocupações.

Em termos de segurança, os modelos incluem o ABS Pro da BMW Motorrad, que oferece uma resposta sensível aos comandos de travagem, melhorando a estabilidade e o desempenho em desacelerações. O Dynamic Brake Control (DBC) e o Dynamic Traction Control (DTC) são características adicionais que otimizam a tração e a estabilidade, especialmente em superfícies escorregadias.

No que diz respeito à conectividade, as novas C 400 X e C 400 GT estão equipadas com um ecrã TFT de 6,5 polegadas de alta resolução, que permite acesso a funcionalidades de navegação e entretenimento através da aplicação BMW Motorrad Connected. O modelo C 400 GT pode ser equipado com um ecrã maior, de 10,25 polegadas, na opção Connectivity Pro.

A capacidade de armazenamento foi aumentada, com o C 400 GT que oferece até 12 litros de

espaço. Uma novo topcase opcional de 43,5 litros, com iluminação interior e porta USB, também está disponível.

Em termos de design, a BMW C 400 X apresenta um novo visual frontal e uma variante “Rugged” em Kalamata metallic matt, enquanto a C 400 GT inclui melhorias ergonómicas e de conforto, além da nova variante “Exclusive” em Diamondwhite metallic, que se destaca pela sua elegância.

Com estas atualizações, a BMW Motorrad tem o objetivo de fortalecer a sua gama de scooters premium, oferecendo aos condutores uma experiência de condução segura e prazerosa. //





» [Galeria de fotos aqui](#)

Desportivas M e S

A BMW Motorrad anunciou a chegada das novas BMW M 1000 RR, S 1000 RR, M 1000 R e S 1000 R. Estas motos, renovadas com o que há de mais avançado na engenharia da marca, oferecem melhorias em potência, aerodinâmica e segurança, proporcionando uma experiência distinta tanto em pista como em estrada.



combina estilo com funcionalidade.

No segmento das roadsters, a M 1000 R combina 210 cv (154 kW) de potência com a versatilidade de uma moto de estrada. O novo farol LED em dupla óptica e o acelerador M de curto curso garantem respostas rápidas, enquanto o sistema de controlo de tração DTC, inspirado na tecnologia da gama RR, proporciona um desempenho equilibrado e seguro. As opções de cores incluem Lightwhite uni/M Motorsport e White Aluminium Metallic, além da versão M Competition em Blackstorm Metallic/M Motorsport, permitindo aos condutores personalizar a sua moto de acordo com o seu estilo.

Por último, a S 1000 R apresenta agora um motor que oferece 170 cv (125 kW), com uma relação de transmissão que foi encurtada para melhorar a aceleração. O sistema de gestão de inércia do motor (MSR) está incluído como padrão, ajudando a prevenir derrapagens indesejadas em reduções bruscas. O design renovado inclui um duplo farol LED e um sistema de chamada de emergência e-Call, reforçando o compromisso da marca com a segurança e a inovação. Disponível nas variantes Blackstorm Metallic, Bluefire/Mugiallo Yellow e Lightwhite uni/M Motorsport, a S 1000 R combina uma estética arrojada com tecnologia avançada.

Com estes lançamentos, a BMW Motorrad procura reafirmar a sua posição como líder em engenharia de motos, prometendo elevar a experiência de condução a novos patamares. Estes novos modelos não apenas refletem a excelência técnica da marca, mas também visam atender às exigências dos motociclistas mais exigentes que procuram uma combinação perfeita entre desempenho e conforto. //

A M 1000 RR é o auge da tecnologia desportiva da BMW, equipada com um motor de quatro cilindros que produz 218 cv (160 kW). Este modelo destaca-se pela sua aerodinâmica refinada, com as novas asas M

Winglets 3.0 que proporcionam até 30 kg de downforce a velocidades elevadas, permitindo uma maior estabilidade nas curvas. Adicionalmente, a moto conta com o sistema Slide Control, que facilita o ajuste durante derrapagens, e o Brake Slide Assist, que melhora o controlo em travagens exigentes, tudo apoiado por um sensor de ângulo de direção. O novo painel de instrumentos TFT oferece uma leitura clara e intuitiva das informações de condução, enquanto o sistema de conectividade permite integração com smartphones.

A S 1000 RR, com uma potência de 210 cv (154 kW), foi projetada para os motociclistas que valorizam desempenho e controlo. Este modelo inclui novos modos de condução Pro, que permitem uma personalização detalhada da resposta do acelerador, do binário e do travão-motor, maximizando o desempenho em diferentes condições. O design otimizado, que abrange as asas e o guarda-lamas frontal, melhora a refrigeração dos travões, contribuindo para uma condução mais eficaz e segura. Disponível em várias opções de cores, como Blackstorm Metallic, Bluestone Metallic e a icónica Lightwhite uni/M Motorsport, a S 1000 RR





» [Galeria de fotos aqui](#)

R1300GS Adventure

A BMW revelou no Festival Motorrad Days na Alemanha, a nova R1300GSA que apresenta uma opção de caixa de velocidades semi-automática e uma maior autonomia.

A BMW revelou finalmente a tão aguardada R1300GS Adventure perante milhares de fãs no festival Motorrad Days deste ano, na cidade bávara de Garmisch-Partenkirchen. Após inúmeros comentários de altos funcionários da BMW e até um teaser oficial nas redes sociais na quarta-feira, 3 de julho de 2024, a nova moto foi apresentada para substituir a R1250GS

Adventure, que estava no mercado desde 2019.

Christof Lischka, Chefe de Desenvolvimento da BMW Motorrad, comentou: “A aparência da nova BMW R1300GS Adventure certamente chamará a atenção. Nunca antes o conforto de assentos, ergonomia e proteção contra vento e intempéries foram combinados de forma tão harmoniosa com um manuseio preciso, conforto excepcional da suspensão e funcionamento suave.”

A nova GSA é equipada com o mesmo motor boxer twin de 1300cc encontrado na R1300GS, com 143 cv de potência às 7750 rpm e 149 Nm de binário às 6500 rpm.

Mantendo o design impressionante do farol LED em cruz da GS actual, a BMW R1300GS Adventure inclui um sistema de Cruise Control auxiliado por radar, que oferece avisos de colisão, aviso de mudança de faixa e muito mais. A alteração visual mais notável é o depósito de combustível de alumínio, achatado, com capacidade aumentada para 30 litros, elevando o peso total para 269 kg.

Para maior proteção contra o vento, o perfil lateral do tanque foi alterado, apresentando superfícies planas com borracha antiderrapante. Possui ainda três pontos de montagem pré-instalados para uma mala de depósito de 12 litros disponível como acessório opcional.

A R1300GS Adventure vem equipada com várias atualizações, desde indicadores de direção integrados nos protetores de mão até um sistema de suspensão auto ajustável para facilitar a utilização a motociclistas mais baixos, com uma altura de assento entre 870mm e 890mm. Também inclui quatro modos de condução de série e diversas ajudas eletrónicas ao condutor, como o controlo de arranque em subida e ABS em curva.

O sistema de Ajuste Dinâmico da Suspensão (DSA) é uma funcionalidade equipada de série, ajustando a dianteira e traseira conforme o modo de condução

selecionado, as condições de condução e a carga na moto. Isto é complementado pelos sistemas 'EVO Telelever' na frente e 'EVO Paralever' na traseira, ambos mais rígidos e responsivos nesta versão.

Entre os equipamentos de série estão os punhos aquecidos e a ignição sem chave (Keyless), com uma ampla gama de extras opcionais, incluindo o sistema de aviso de colisão e até um descanso central. Existem várias opções de cores e acabamentos, como Triple Black, GS Trophy e Option 719 Karakorum.

Durante o lançamento, a BMW confirmou que a R1300GS Adventure estará disponível com a opção de Assistência de Mudança Automatizada (ASA), elevando naturalmente o seu preço. Este sistema eletrónico elimina a necessidade de uma manete de embraiagem e oferece um modo de condução totalmente automático.

Patrick Gürlich, Gestor de Projeto, afirmou: “Com a opcional Assistência de Mudança Automatizada (ASA), oferece-se uma solução técnica inovadora para tornar as viagens de longa distância e as aventuras ainda mais fáceis e confortáveis.”

Com este lançamento, a BMW reafirma o seu compromisso com a inovação e a excelência na engenharia de motos, oferecendo uma máquina robusta e tecnologicamente avançada para os entusiastas de aventura e touring de longa distância.

Ainda não está disponível nem o preço nem a data de chegada da nova GSA aos concessionários nacionais. //



F 900 XR



» Galeria de fotos aqui



A BMW Motorrad revelou a nova F 900 XR, uma sport-touring projetada para unir desempenho desportivo e conforto em viagens de longa distância.

A BMW F 900 XR apresenta motor bicilíndrico em linha de 895 cc, com 105 cavalos de potência às 8.500 rpm e 92 Nm de binário às 6.500 rpm. A gestão do combustível é feita através de injeção eletrônica, cumprindo as normas de emissões Euro 5+.

Este modelo utiliza um quadro em aço que integra o motor como elemento estruturante, melhorando a rigidez e reduzindo o peso. A suspensão dianteira conta com uma forquilha invertida com 43 mm de diâmetro, enquanto a traseira inclui um braço oscilante em alumínio fundido com amortecedor central, permitindo a regulação hidráulica contínua da pré-carga da mola e o ajuste da extensão. O curso da suspensão é de 170 mm na dianteira e 172 mm na traseira.

O sistema de travagem destaca-se pela inclusão do ABS BMW Motorrad e do Dynamic Brake Control (DBC), que previne acelerações involuntárias em travagens de emergência, garantindo maior segurança e controlo. Na

dianteira, a moto conta com dois discos flutuantes de 320 mm e pinças radiais de quatro pistões, enquanto na traseira está equipada com um disco de 265 mm e uma pinça fixa de um pistão, assegurando eficiência e confiança em qualquer situação de travagem.

Com uma altura do assento ao chão de 825 mm e uma distância entre eixos de 1.521 mm. O depósito de combustível tem capacidade para 15,5 litros. O peso em ordem de marcha é de 219 kg.

Na vertente tecnológica, a moto inclui de série um painel TFT a cores com BMW Motorrad Connectivity, iluminação LED e modos de condução "Rain" e "Road". Está também disponível a opção de faróis adaptativos, que melhoram a visibilidade em curvas. A BMW oferece ainda uma gama de acessórios personalizáveis, incluindo malas laterais e pára-brisas mais altos.

Disponível nas cores Racing Red, Triple Black e Sport (Lightwhite com Racingblue metallic), a BMW F 900 XR destaca-se pelo design moderno e desportivo. //

V2024/1114 | Imagens não contratuais.



OFERTA KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI



TRK 702X

CHEGOU A NOVA ERA DA AVENTURA!

Viaja sem limites com a nova **TRK 702 X!** Esta Trail com carácter off-road vem equipada com argumentos de sobra, como as jantes raiadas e uma grande capacidade de carga que a tornam apta às mais prolongadas aventuras.

OFERTA KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI

Campanha reservada aos modelos TRK 702 e TRK 702 X matriculados até 31/12/2024 nos concessionários aderentes. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

PVP 7.890,00€

IVA incluído. Acresce Documentação/Transporte, ISV e IUC.

Descobre-a num concessionário Benelli.



**LÍDER
DE VENDAS
2024**

*Dados ACAP, Janeiro a Setembro de 2024



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



» [Galeria de fotos aqui](#)

F 900 R

A BMW Motorrad apresentou a nova BMW F 900 R, uma roadster desportiva que redefine o segmento de média cilindrada. Este modelo foi concebido para proporcionar uma experiência de condução ágil e emocionante, combinando desempenho robusto com tecnologia avançada.

No coração da F 900 R encontra-se um motor bicilíndrico em linha de 895 cc, capaz de gerar 105 cavalos de potência às 8.500 rpm e um binário máximo de 92 Nm às 6.500 rpm. Este motor, com refrigeração por líquido e quatro válvulas por cilindro, apresenta uma relação de compressão de 13,1:1.

A embraiagem multidisco em banho de óleo, com função deslizante e acionamento mecânico, permite mudanças de velocidade suaves e precisas. A transmissão final é feita por corrente.

O quadro em aço utiliza o motor como elemento estrutural, contribuindo para uma maior rigidez e redução de peso. A suspensão dianteira é composta por uma forquilha invertida com 43 mm de diâmetro, enquanto a traseira integra um braço oscilante em alumínio fundido com amortecedor central, permitindo a regulação hidráulica contínua da pré-carga da mola e o ajuste da extensão. O curso da suspensão é de 135 mm na dianteira e 142 mm na traseira, garantindo conforto e estabilidade em diferentes condições de condução.

O sistema de travagem dianteiro inclui dois discos flutuantes de 320 mm com pinças radiais de quatro pistões, enquanto o travão traseiro conta com um disco de 265 mm e uma pinça fixa de um pistão. Este sistema é complementado pelo ABS BMW Motorrad, que assegura eficiência e segurança em travagens intensas. Adicionalmente, o Dynamic Brake Control



(DBC) evita acelerações involuntárias em situações de travagem de emergência.

Com uma altura do assento ao chão de 815 mm, existem opções de ajuste para diferentes estaturas. O peso em ordem de marcha é de 211 kg e o depósito de combustível tem uma capacidade de 13 litros.

O modelo inclui de série um painel de instrumentos com ecrã TFT a cores, oferecendo conectividade através do BMW Motorrad Connectivity, permitindo integração com smartphones para navegação, chamadas e reprodução de música. A iluminação é totalmente em LED, com faróis adaptativos opcionais que melhoram a visibilidade nas curvas. Os modos de condução "Rain" e "Road" permitem ajustar a resposta do motor e dos sistemas de assistência conforme as condições de condução. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Crossfire 500 STORR

A Brixton apresentou a Crossfire 500 STORR, uma moto concebida para enfrentar terrenos exigentes com tecnologia avançada e design funcional.

A Crossfire 500 STORR está equipada com um motor de dois cilindros em linha, a quatro tempos, com arrefecimento por líquido e uma cilindrada de 486 cc. Este motor debita uma potência de 47,6 cavalos às 8.500 rpm e um binário máximo de 43 Nm às 6.750 rpm. A transmissão é manual, com 6 velocidades.

A suspensão foi projetada para lidar com diferentes tipos de terreno. Na dianteira, encontra-se uma forquilha invertida que garante um controlo estável e absorção eficaz das irregularidades. Na traseira, o amortecedor único ajustável oferece conforto e desempenho, adaptando-se às exigências tanto em estrada como fora dela.

Este modelo está equipado com um sistema de travagem eficiente, composto por travões de disco perfurados com ABS de dois canais. Na dianteira, encontra-se um disco de 320 mm combinado com uma pinça fixa de quatro pistões, garantindo uma travagem potente e precisa. Na traseira, o disco de 240 mm com pinça flutuante de pistão simples complementa a segurança, especialmente em condições exigentes.

Os pneus, com medidas de 110/80-19 à frente e 150/60-17 atrás, foram cuidadosamente escolhidos para proporcionar uma excelente aderência, tanto em piso asfaltado como em terrenos mais acidentados.

No que respeita às dimensões, a Crossfire 500

STORR apresenta um comprimento de 2.171 mm, uma largura de 916 mm e uma altura de 1.442 mm. A altura do assento ao chão é de 839 mm, proporcionando uma posição de condução confortável em diferentes condições.

O peso a seco de 209 kg oferece um equilíbrio entre robustez e agilidade, enquanto o depósito de combustível, com capacidade para 16 litros, assegura autonomia para viagens prolongadas.

A Crossfire 500 STORR está equipada com tecnologia moderna que melhora a experiência de condução e a funcionalidade. Inclui luzes LED para máxima visibilidade, uma função de desactivação do ABS traseiro para melhor controlo em off-road, um sistema de controlo de tracção comutável que garante estabilidade em acelerações exigentes, uma porta USB para carregar dispositivos e protectores de mãos que oferecem proteção adicional em terrenos adversos.

A ergonomia foi otimizada para proporcionar conforto e funcionalidade. O assento é acolchoado, aumentando o conforto mesmo em viagens longas, enquanto construção da moto permite uma posição de condução em pé, essencial para percursos fora de estrada.

Na traseira, a Crossfire 500 STORR está equipada com suportes robustos e barras ajustáveis, permitindo a fixação segura de diferentes tipos de bagagem. Esta solução prática aumenta a versatilidade da moto, tornando-a ideal para transportar equipamentos essenciais em viagens e aventuras prolongadas. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Pulse e Origin

A Can-Am anunciou as suas novas motos elétricas, a Pulse e a Origin, marcando o regresso ao mercado das duas rodas com um forte compromisso na tecnologia e na inovação.

A Can-Am Pulse foi pensada para deslocações urbanas, oferecendo uma combinação de agilidade, desempenho e tecnologia. Está equipada com o motor elétrico Rotax E-Power, que entrega 47 cavalos de potência, permitindo uma aceleração de 0 a 100 km/h em apenas 3,8 segundos. A bateria de 8,9 kWh, com refrigeração por líquido, é um dos principais destaques, garantindo uma autonomia de até 160 km em cidade e 130 km em condução mista. A recarga até 80% pode ser feita em apenas 50 minutos através de carregadores rápidos compatíveis com o padrão europeu Type 2 Mennekes.

O modelo inclui ainda um ecrã tátil de 10,25 polegadas, que não só apresenta informações detalhadas do veículo, como também suporta Apple CarPlay, permitindo uma interação fácil e familiar. O sistema de regeneração de energia ajustável em vários níveis (Off/Min/Max) recupera energia durante a condução, otimizando a eficiência. Com um peso de 177 kg e uma altura de assento ao chão de 784 mm, a Pulse é uma moto ideal para quem procura uma condução confortável e sustentável e tecnológica no ambiente urbano.

A Can-Am Origin, por sua vez, foi projetada para ser versátil, capaz de enfrentar tanto os trilhos fora de estrada como o trânsito das cidades. Com os mesmos 47 cavalos de potência, oferece uma aceleração de 0 a 100 km/h em 4,3 segundos e uma autonomia que chega aos 145 km em cidade e 115 km em uso misto. As rodas de 21 polegadas à frente e 18 polegadas atrás, combinadas com pneus Dunlop D605, tornam-na ideal para terrenos mais exigentes. A suspensão KYB ajustável, com regulação de pré-carga, compressão e retorno, assegura estabilidade e conforto, enquanto a altura ao solo de 274 mm permite superar obstáculos com facilidade.

O sistema de transmissão de ambas as motos é outro ponto de inovação. Utilizam uma corrente silenciosa, protegida num invólucro que reduz a necessidade de manutenção e protege contra detritos. A integração do motor elétrico no braço oscilante reduz a massa não suspensa, melhorando a aderência e o controlo em todas as condições de condução.

A bateria é também um componente estrutural em ambas as motos,

permitindo uma arquitetura mais leve e robusta. A refrigeração garante uma temperatura uniforme durante o uso, evitando degradações de desempenho e assegurando carregamentos mais rápidos e confiáveis. Este design maximiza a eficiência energética e a durabilidade do sistema elétrico.

Ambos os modelos vêm equipados com conectividade avançada, permitindo monitorizar o estado do veículo através da aplicação BRP GO!. A aplicação oferece funcionalidades como localização do veículo, estimativa de autonomia restante e tempo necessário para a recarga total. Além disso, as motos incluem atualizações de software via Wi-Fi, garantindo que o utilizador tem sempre acesso às funcionalidades mais recentes.

Disponíveis em versões de 11 kW, compatíveis com a licença A1, e 35 kW, as novas motos Can-Am são acessíveis tanto a condutores iniciantes como a utilizadores mais experientes. Brevemente disponíveis em Portugal através da Milfa, os preços começam nos 16.999 euros para a Pulse e 17.599 euros para a Origin. //





125NK

A CFMOTO revelou a nova 125NK, uma moto citadina que combina inovação tecnológica com um design desportivo.

A 125NK está equipada com um motor monocilíndrico de 124,2 cc, 4 tempos, refrigerado a líquido, e com um sistema de duplo comando de válvulas (DOHC), que entrega 10,6 kW de potência às 10.500 rpm e um binário de 10,2 Nm às 8.500 rpm. Com uma taxa de compressão de 12:1, esta unidade motriz cumpre a norma Euro V+ e inclui uma embraiagem de múltiplos discos, proporcionando uma condução suave e eficaz.

O quadro tubular em aço e o braço traseiro em

alumínio garantem leveza e resistência. A forquilha invertida e o amortecedor traseiro com ajuste de pré-carga permitem um curso de 130 mm em ambos os eixos, garantindo estabilidade e conforto em diferentes condições. O sistema de travagem inclui um disco de 292 mm na frente, com pinça de dois pistões e um disco de 220 mm atrás com pinça de pistão simples, ambos com ABS, para maior segurança. A moto também integra um sistema de controlo de tração (TCS), que melhora o controlo em superfícies com menos aderência.

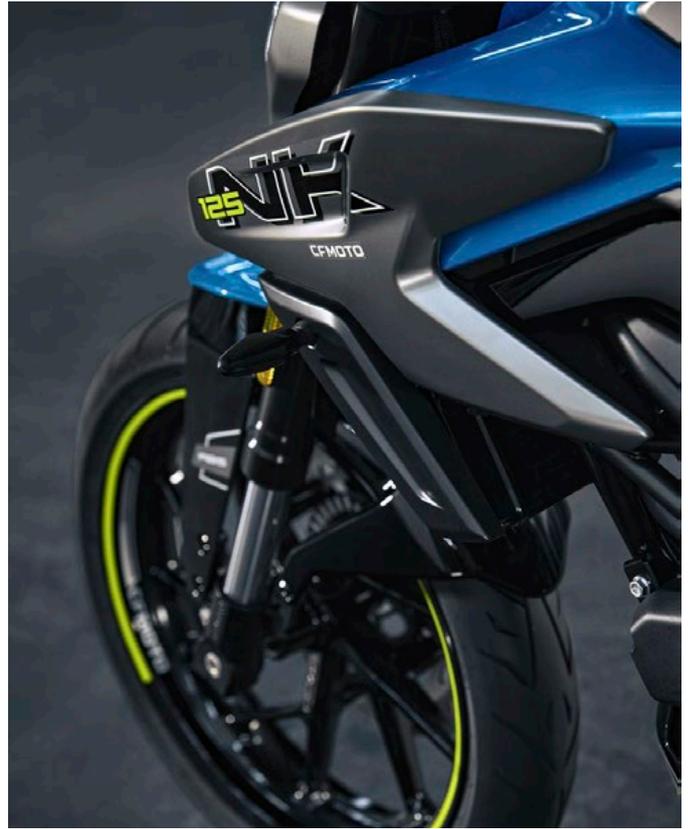
Com um comprimento de 1.990 mm, largura de 800

mm e altura de 1.065 mm, a 125NK apresenta uma distância entre eixos de 1.360 mm e um assento a 780 mm do chão que facilita o acesso a condutores de estaturas mais baixas, o que aliado a um peso de apenas 142 kg facilita as manobras. O depósito de combustível com 12,5 litros de capacidade, oferece autonomia mais do que suficiente para o dia a dia.

Em termos de iluminação, a 125NK conta com iluminação integral em LED, melhorando a visibilidade e favorecendo a estética. O painel de instrumentos é um ecrã TFT curvo, de 5 polegadas, que exibe as informações de forma clara e muito legível. O sistema T-Box, disponível como opcional, oferece funcionalidades adicionais de conectividade.

A 125NK tem jantes em liga de alumínio com pneus de medidas 110/70 R17 na frente e 140/60 R17 na traseira, e vai estar disponível nas cores Zephyr Blue e Gem Black.

Com um visual moderno e tecnologia avançada, a CFMOTO 125NK é uma excelente opção para quem pretende uma moto ágil e bem equipada para o dia a dia urbano, que vai estar disponível em breve no nosso mercado. Os preços serão revelados oportunamente. //



CAISMOTOR

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

KTM

DUKE
125 / 390

[f](#) [@](#) /caismotor





675NK

A CFMOTO 675NK chega com um motor de três cilindros e um conjunto de componentes que promete cativar.

A CFMOTO 675NK é uma moto equipada com um motor de três cilindros em linha, a quatro tempos, com refrigeração por líquido. Com comando de válvulas DOHC, este motor de 675 cc oferece uma potência de 88,5cv às 11,000 rpm e um binário de 68 Nm às 8,250 rpm e cumpre com a norma de emissões de carbono Euro V+.

O sistema de embraiagem é de multidisco húmido, com função "slipper" para evitar o bloqueio da roda traseira em reduções bruscas.

O quadro da 675NK é fabricado em tubos de

aço, com um braço oscilante traseiro em liga de alumínio, que confere leveza e durabilidade. A suspensão dianteira é invertida, com uma forquilha de 41 mm de diâmetro que é totalmente ajustável. A traseira possui um amortecedor monoshock ajustável em pré-carga e expansão, proporcionando uma condução estável. Ambas as suspensões têm um curso de 130 mm.

O sistema de travagem inclui dois discos de 300 mm na frente, com pinças radiais de quatro pistões, e um disco de 240 mm na traseira com pinça de um pistão. A 675NK vem equipada com ABS e controlo de tração (TCS), aumentando a segurança

em diversas condições do piso.

Nas dimensões, a moto tem 2,020 mm de comprimento, 849 mm de largura e 1,155 mm de altura, com uma distância entre eixos de 1,400 mm. A altura do assento é de 810 mm, com opções de 830 mm e 795 mm para diferentes preferências de condução. O depósito de combustível tem uma capacidade de 15 litros e o peso em ordem de marcha é de 189 kg.

No que toca à tecnologia, a 675NK está equipada com um painel de instrumentos TFT curvo de 5 polegadas, oferecendo uma visualização clara de todas as informações essenciais. A iluminação é totalmente em LED, incluindo faróis com efeito animado, luzes traseiras e indicadores. A moto oferece também a opção do sistema T-Box, que acrescenta funcionalidades adicionais.

Disponível nas cores Glacier White e Tundra Grey, a nova CFMOTO 675NK combina design moderno e uma construção robusta, sendo uma opção interessante tanto para uso urbano como para viagens mais longas. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

Faça-nos uma Visita!



HONDA

CBR650R | Desempenho de um puro motor de 4 cilindros



675 SR-R



A CFMOTO está prestes a lançar a sua nova aposta no segmento das motos desportivas com a 675 SR-R, uma tricilíndrica que promete agitar o mercado. O modelo definitivo será apresentado no Salão de Milão (EICMA) deste ano, com a comercialização prevista para 2025.

A CFMOTO 675 SR-R não é uma novidade para os aficionados, tendo sido apresentada como protótipo há cerca de um ano. Desde então, a CFMOTO tem trabalhado para aperfeiçoar esta moto desportiva que visa competir diretamente com os gigantes europeus e japoneses do setor.

A ficha técnica revela alguns números interessantes: uma potência máxima de 94 CV (70 kW) e um binário máximo de 70 Nm, com um peso a seco de 175 kg, que com todos os líquidos, atinge os 195 kg.

Embora no EICMA de 2023 a CFMOTO tenha anunciado que o modelo teria mais de 100 CV, a versão atual parece ter sido ajustada, possivelmente para melhor se adequar às necessidades do mercado, por exemplo, para ser compatível com a carta de condução A2.

Comparando com modelos históricos, como a Triumph Daytona 675, que atingia 123 CV, ou com a atual Daytona 660, que oferece 95 CV, a CFMOTO

675 SR-R parece posicionar-se como concorrente direta da Triumph e da Honda CBR 650 R.

Com um binário máximo de 70 Nm disponível às 8 250 rpm, o foco da CFMOTO parece estar na resposta em médios regimes, em vez de apostar numa performance exclusivamente de alta rotação.

O quadro é construído em aço, com um braço oscilante em alumínio fundido. A distância entre eixos é de 1 400 mm, o que deverá contribuir para uma condução ágil e precisa.

Entre os destaques do equipamento de série, a 675 SR-R inclui quickshifter, embraiagem deslizante e cronómetro para circuito. Os pneus CST, desenvolvidos especificamente para este modelo, são do tipo semi-slick, prometendo uma combinação de aderência, durabilidade e leveza.

A apresentação da versão final da CFMOTO 675 SR-R no EICMA 2024 será certamente um dos momentos altos do evento, com os entusiastas das duas rodas ansiosos pela chegada deste modelo ao mercado em 2025. //



700MT

A CFMOTO 700MT vem substituir a aclamada 650MT.



A fabricante de motos, CFMOTO, está a construir rapidamente uma reputação como líder do mercado Europeu entre as marcas asiáticas e a sua moto de aventura 650MT tem sido um elemento-chave para o progresso da mesma. Agora este modelo recebe uma atualização substancial ao transformar-se na 700MT para 2024.

A marca já tinha implementado anteriormente este motor de dois cilindros em linha com 693 cc nos modelos neo-retro 700CL-X, e agora chegou a vez de colocar a unidade motriz no novo modelo de aventura 700MT.

O aumento de capacidade é de apenas 44 cc (face aos 649 cc), mas os ganhos são significativamente superiores. A CFMOTO 700MT produz 49 kW (66 cv) às 9.000 rpm, em comparação com os 41 kW (55 cv) da antiga 650MT, colocando-a de volta à rivalidade com a nova classe de máquinas com as quais partilha o segmento. O binário também aumentou, de 54 Nm para 60 Nm às 7.250 rpm.

O restante conjunto ciclístico é, em grande parte, o mesmo da antiga 650MT, sem alterações no

quadro ou no peso de 218 kg a cheio. A forquilha invertida de 43 mm é ajustável apenas em extensão e o amortecedor traseiro é ajustável somente em extensão e pré-carga da mola. O mesmo também se aplica às pinças de travão J.Juan (atualmente propriedade da Brembo), embora agora mordam discos de 300 mm de diâmetro convencionais, em vez dos recortados da 650MT.

Visualmente, o design foi atualizado mas ainda retém muitas das formas do modelo anterior 650MT, desenhado pela Kiska Design, com uma nova secção frontal e novos painéis laterais.

A 700MT recebe também um novo painel TFT de 5 polegadas emprestado da desportiva 450SR recentemente lançada, com conectividade ao smartphone e navegação, além das tomadas USB atualizadas para incluir uma tomada Tipo-C, bem como uma Tipo-A.

Apesar de os preços da 700MT aumentarem em comparação com a 650MT, a diferença não é grande e, na maioria dos mercados, a moto é significativamente mais acessível do que as rivais, oferecendo agora um nível de desempenho semelhante. //

800MT-X

A CFMOTO apresenta a 800MT-X, uma moto projetada para quem procura uma combinação de potência, robustez e tecnologia para explorar qualquer terreno

A 800MT-X é motorizada por uma unidade bicilíndrica, em linha, com uma cilindrada de 799 cc. Apresenta 8 válvulas e comando DOHC, gerando 91 cavalos às 8.250 rpm e 86 Nm de binário às 6.500 rpm. O motor, com uma relação de compressão de 12,7:1, está associado a uma embraiagem deslizante húmida, garantindo mudanças suaves e maior controlo em diferentes condições.

A estrutura em tubo de aço oferece resistência e durabilidade, enquanto as suspensões dianteira invertida de 48 mm e traseira com amortecedor ajustável proporcionam um curso de 230 mm em ambas as rodas, ideal para enfrentar terrenos irregulares.

Para a travagem, a moto conta com discos dianteiros de 320 mm com pinças radiais e um disco traseiro de 260 mm, complementados por ABS em linha reta e em curva, assegurando máxima segurança.

Com uma altura do assento ao chão ajustável entre 830 mm e 870 mm, e um peso em ordem de marcha de 220 kg, a 800MT-X adapta-se a diferentes tipos de condutores. O depósito de combustível de 22,5 litros, com a possibilidade de adicionar mais 8 litros extra, garante uma excelente autonomia para viagens prolongadas.

Tecnologicamente, a 800MT-X inclui um painel TFT de 7 polegadas, controlo de tração (TCS) e iluminação LED completa, incluindo faróis, farolim traseiro e piscas, para uma boa visibilidade em qualquer condição.

Além disso, a moto pode ser equipada com a T-Box, um equipamento opcional que permite expandir as suas funcionalidades.

As rodas raiadas de 21 polegadas na frente e 18 polegadas atrás, equipadas com pneus de medidas

90/90 R21 e 150/70 R18, oferecem aderência tanto em estrada como fora dela.

Disponível nas cores Nebula Black e Zephyr Blue, a CFMOTO 800MT-X combina estilo moderno com funcionalidade. Combinando desempenho, conforto e tecnologia, a CFMOTO 800MT-X surge como uma opção robusta para pilotos que procuram ultrapassar os seus limites em qualquer tipo de terreno. //





A CFMOTO revelou o CF-X, um conceito de motocross elétrico que pretende redefinir o desempenho neste segmento.

Com apenas 125 kg, o CF-X foi projetado para oferecer equilíbrio perfeito entre leveza e estabilidade. O centro de gravidade baixo, aliado a uma estrutura otimizada, contribui para uma condução ágil e segura. A suspensão WP ajustável, com um curso de 310 mm, garante conforto e controlo em terrenos irregulares, sendo um dos elementos que reforça o foco competitivo deste modelo.

O motor elétrico, alimentado por um sistema de alta voltagem, proporciona uma aceleração instantânea, característica dos motores elétricos, e permite atingir velocidades competitivas em ambiente de competição. A integração do motor como elemento estruturante do quadro ajuda a melhorar a distribuição de peso, essencial para manobras rápidas e precisas.

A CF-X inclui sistemas eletrónicos avançados que oferecem modos de condução ajustáveis, permitindo

adaptar o desempenho às diferentes condições de terreno e do traçado. Estes sistemas também monitorizam o estado do veículo, facilitando a manutenção e garantindo que o piloto possa tirar o máximo partido das capacidades da moto.

O design da CF-X alia funcionalidade e estética. A ergonomia foi cuidadosamente planeada para proporcionar conforto e controlo ao condutor, mesmo em situações exigentes. A abordagem elétrica deste modelo reflete a visão da CFMOTO para um futuro mais sustentável, reduzindo o impacto ambiental sem comprometer o desempenho.

Com o CF-X, a CFMOTO posiciona-se como um dos pioneiros na transição energética no universo das motos de competição. Este conceito combina inovação tecnológica, respeito pelo ambiente e o desempenho necessário para satisfazer os pilotos mais exigentes, prometendo uma nova era no motocross elétrico. //



650 NK COMPATÍVEL
CARTA A2

LEVA-TE AINDA MAIS LONGE

Equipada com um motor de 649cc de 2 cilindros e uma caixa de 6 velocidades para extrair o melhor do motor, a 650NK é perfeita tanto para viagens em cidade como em auto-estrada, sendo uma excelente primeira experiência para os que estão a dar os primeiros passos nas motos de média-alta cilindrada.

PVP: 5.990€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.





V.04 Master of Speed

A CFMoto surpreendeu no Salão de Milão EICMA 2024 ao apresentar o protótipo V.04 Master of Speed. Este modelo é um marco importante para a marca chinesa, que procura afirmar-se no exigente segmento das motos superdesportivas.

O destaque deste protótipo é o novo motor V.04, um V4 de 1000 cc desenvolvido internamente pela CFMoto. Com uma potência máxima de 212 cavalos às 14.500 rpm e um binário de 114 Nm às 12.500 rpm, o motor combina alta performance com tecnologias avançadas inspiradas no MotoGP.

A configuração em V de 90 graus e a cambota contra rotativa foram projetadas para melhorar a estabilidade em curva e reduzir o levantamento da roda dianteira durante acelerações intensas. Além disso, o motor apresenta um peso de apenas 61,5 kg (a seco), destacando-se pela excelente relação peso-potência.

A estética do V.04 Master of Speed é igualmente impressionante, com um design futurista e linhas aerodinâmicas que sublinham o compromisso

da CFMoto com a inovação. Este protótipo também integra soluções tecnológicas avançadas, evidenciando o foco da marca no desenvolvimento de motos de última geração.

Com este modelo, a CFMoto demonstra estar preparada para competir diretamente com marcas europeias e japonesas no mercado das motos de alta performance. O motor V.04 Master of Speed representa um passo significativo na estratégia da marca para se posicionar como referência no setor, combinando tecnologia de ponta com um design arrojado.

Embora o V.04 seja, por enquanto, apenas um protótipo, a sua apresentação reforça as ambições da CFMoto em desafiar os padrões estabelecidos e explorar novas possibilidades na indústria. Aguardam-se, agora, novidades sobre a eventual transição deste conceito para um modelo de produção. //



Multistrada V4



» [Galeria de fotos aqui](#)



A Ducati revelou oficialmente as suas novas Multistrada V4, V4 S e V4 Pikes Peak 2025, num episódio da série Ducati World Première 2025. Estes novos modelos trazem consigo significativas melhorias em eficiência, conforto e tecnologia, reafirmando o compromisso da marca com a inovação e a performance.

A Multistrada V4 2025 destaca-se pela introdução de uma tecnologia de desativação prolongada dos cilindros traseiros, que permite uma redução no consumo de combustível de até 6%, aumentando a autonomia da moto. Este sistema desativa os cilindros traseiros não apenas quando a moto está parada, mas também durante a condução a baixa carga, reativando-os automaticamente quando necessário. O motor V4 Granturismo, com 170 cv, continua a ser uma

referência em termos de potência e fiabilidade, com intervalos de manutenção a cada 60.000 km.

Outro destaque é o dispositivo de rebaixamento automático, que torna a Multistrada V4 mais fácil de manobrar a baixas velocidades e em paragens, baixando a altura da moto até 30 mm. Além disso, o novo sistema de suspensão semiativa Skyhook DSS EVO, com um sensor extra na forquilha, melhora a resposta da suspensão em tempo real, garantindo uma condução mais confortável e estável em estradas irregulares.

A Multistrada V4 S 2025 mantém-se como





"A MULTISTRADA V4 PIKES PEAK FOI PROJETADA PARA OS ENTUSIASTAS DA PERFORMANCE DESPORTIVA, COM UMA SUSPENSÃO ÖHLINS SMART EC 2.0 OTIMIZADA"

um modelo avançado, equipada com um radar dianteiro e traseiro, permitindo funcionalidades como o Adaptive Cruise Control (ACC) e o Blind Spot Detection (BSD). O novo Forward Collision Warning (FCW) foi adicionado ao sistema, alertando o condutor para potenciais colisões. A segurança é reforçada com o Ducati Brake Light, que aciona automaticamente os piscas em travagens de emergência.

No design, a Multistrada V4 foi redesenhada, com uma frente mais agressiva e um farol duplo inspirado nas icônicas Ducati 916 e 1098. A ponteira de escape também foi redesenhada, proporcionando um som mais desportivo.

A Multistrada V4 foi concebida para maximizar o conforto do passageiro, com as malas laterais e a top case reposicionadas para oferecer mais espaço para as pernas. A moto é altamente personalizável, com opções de bancos de diferentes alturas e um kit de suspensão rebaixada, permitindo ajustá-la a diversas configurações de carga e motociclistas.

Em termos de tecnologia, a nova interface do painel TFT a cores de 6,5 polegadas foi melhorada, permitindo um controlo mais intuitivo das funções da moto, incluindo navegação, aquecimento dos punhos e dos bancos. A Ducati Vehicle Observer (DVO), derivada da experiência em MotoGP, melhora a segurança e a performance, ajustando

eletronicamente as funções de ABS, Ducati Wheelie Control (DWC) e Ducati Traction Control (DTC).

Já a Multistrada V4 Pikes Peak foi projetada para os entusiastas da performance desportiva, com uma suspensão Öhlins Smart EC 2.0 otimizada, uma roda dianteira de 17 polegadas e jantes em alumínio forjado, garantindo agilidade e precisão nas curvas. O novo modo de condução Race, exclusivo desta versão, ajusta o mapeamento do motor para uma condução mais desportiva, com uma resposta mais direta do acelerador e um limitador de rotações ajustado para mudanças de caixa mais agressivas.

Com o seu design inspirado nas motos de competição Ducati MotoGP, Superbike e Motocross, a V4 Pikes Peak apresenta gráficos desportivos e um monobraço oscilante, sublinhando o

seu caráter competitivo. A ponteira de titânio Akrapovič, as peças em fibra de carbono e a anodização dourada da forquilha são alguns dos detalhes que realçam a sua exclusividade.

Os novos modelos estarão disponíveis nos concessionários a partir de outubro de 2024, nas cores Ducati Red, Thrilling Black e Arctic White para a V4 e V4 S, enquanto a Pikes Peak será oferecida numa única versão com acabamento exclusivo inspirado no MotoGP.

Com estas inovações, a Ducati eleva o nível da Multistrada V4, oferecendo uma moto que combina conforto, performance desportiva e a mais recente tecnologia, pronta para enfrentar qualquer estrada com segurança e estilo.

Para mais informações, entre em contacto com um concessionário autorizado Ducati. //





Streetfighter V2



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Ducati apresentou no EICMA 2024 a nova Streetfighter V2, uma moto que combina a potência e tecnologia do motor Ducati Superquadro V2 com uma ergonomia e design pensados para o dia a dia.

No centro da Streetfighter V2 está o motor bicilíndrico em V a 90° de 890 cc, capaz de gerar 120 cavalos de potência e um binário máximo de 93,3 Nm. Homologado para a norma Euro5+, este garante uma entrega de potência progressiva e linear, ideal para uma condução envolvente. Para quem procura o máximo desempenho em pista, é possível instalar um sistema de escape de competição, aumentando a potência para 126 cavalos.

O quadro monocoque em alumínio, que utiliza o motor como elemento estrutural, permite uma redução significativa de peso, resultando numa moto ágil e equilibrada. Este design, combinado com as dimensões compactas, proporciona uma condução precisa e reativa, ideal para trajetos urbanos e para explorar os limites em pista.

A nível de suspensões, a Streetfighter V2 está equipada com uma forquilha dianteira ajustável Showa Big Piston Fork (BPF) com 43 mm de diâmetro e um amortecedor traseiro Sachs, também ajustável. No capítulo da travagem, o modelo conta com pinças monobloco Brembo M4.32 na dianteira, que atuam sobre discos de 320 mm, enquanto na traseira está instalado um disco de 245 mm, garantindo potência de travagem modulável e

eficaz em qualquer situação.

O pacote eletrónico é gerido por uma plataforma inercial de última geração, que monitoriza continuamente os movimentos da moto. Este sistema suporta tecnologias como o ABS Cornering, controlo de tração Ducati (DTC), controlo anti-cavalinho (DWC), Ducati Quick Shift (DQS) para mudanças rápidas e Engine Brake Control (EBC), que ajusta o efeito travão-motor. Estas funcionalidades proporcionam uma experiência de condução mais segura e personalizada, adaptando-se às preferências do condutor.

O design da Streetfighter V2 reflete o espírito da família Streetfighter, com linhas angulares e minimalistas que deixam em evidência a mecânica. Na dianteira, o farol Full-LED com assinatura luminosa em DRL confere uma aparência distinta e moderna. A secção traseira, com um design compacto e esculpido, reforça o carácter desportivo desta naked.

A Streetfighter V2 pesa apenas 175 kg a seco, garantindo uma relação peso/potência de 0,68 cavalos por quilo. Apresenta uma distância entre eixos de 1.465 mm, o que assegura estabilidade e equilíbrio em alta velocidade, e uma altura do assento ao solo de 845 mm, tornando-a acessível a uma ampla gama de condutores. //





Panigale V2



A Ducati revelou no EICMA 2024 a nova Panigale V2, que chega para redefinir o segmento das desportivas de média cilindrada. Este modelo, descrito pela marca como a Panigale mais leve de sempre, é uma celebração do ADN desportivo da Ducati, combinando um design aerodinâmico.

No coração da nova Panigale V2 encontra-se o motor V2 de 890 cc, um bicilíndrico em V a 90° que debita 120 cavalos de potência às 10.750 rpm e um binário máximo de 93,3 Nm às 8.250

rpm. Para os mais exigentes, é possível aumentar a potência para 126 cavalos com a instalação de um escape de competição, disponível como acessório exclusivo para pista. Este motor, homologado para a norma Euro5+, apresenta tecnologias como a admissão variável, garantindo eficiência e uma entrega de potência suave e linear.

A estrutura monocoque em alumínio, característica da Ducati, mantém-se como base do quadro, integrando o motor como parte estrutural. Esta solução é complementada por um novo braço oscilante, inspirado no design da Panigale V4, que proporciona melhor tração durante a aceleração, especialmente em saídas de curva.

No capítulo das suspensões, a Panigale V2 divide-se em duas versões, sendo que a versão base está equipada com uma forquilha Marzocchi na dianteira e um amortecedor Kayaba na traseira, ambos totalmente ajustáveis, enquanto a versão V2 S eleva o desempenho com componentes Öhlins de alta qualidade, além de incluir uma bateria de lítio que contribui para uma maior redução do peso total da moto.

A travagem está a cargo de pinças monobloco Brembo M50 na dianteira, atuando sobre discos de 320 mm, e um disco traseiro de 245 mm.

A Panigale V2 está equipada com um pacote

eletrónico avançado, gerido por uma plataforma inercial de 6 eixos. Este sistema inclui controlo de tração ajustável (DTC EVO), ABS Cornering com função slide by brake, controlo anti-cavalinho, ajuste de travão-motor e Quickshifter de segunda geração, permitindo trocas de mudança rápidas para cima e para baixo. A versão V2 S acrescenta ainda funcionalidades como o Power Launch e um limitador de velocidade para o pit lane.

Os modos de condução – Wet, Road, Sport e Race – permitem ajustar o comportamento da moto às preferências do condutor e às condições de utilização. A interface é gerida por um painel TFT de 5 polegadas que oferece três layouts distintos: Road, Road Pro e Track, adaptados ao tipo de condução.

O design mantém as linhas elegantes e agressivas que caracterizam a Panigale, com carenagens redesenhadas para melhorar o fluxo de ar e reduzir o calor sentido pelo condutor. A traseira, inspirada na MotoGP, apresenta um visual mais integrado, complementado por uma ponteira de escape elevada que reforça o estilo desportivo e cumpre os requisitos Euro5+. O depósito, com formas otimizadas, melhora o apoio das pernas do condutor e contribui para uma ergonomia mais confortável, reduzindo a pressão nos pulsos.

A nova Panigale V2 apresenta uma altura do assento ao chão de 837 mm, uma distância entre eixos de 1465 mm e um peso a seco de 176 kg, reforçando a sua agilidade e facilidade de manuseamento. A Ducati apresenta esta moto como uma opção que equilibra o prazer da condução em estrada com o desempenho em pista. //





SMX 125 Enduro e Motard

A FB Mondial apresentou dois novos modelos na sua linha de motos de 125 cc, projetados para atender a diferentes perfis de condução, mas ambos equipados com uma base técnica de excelência.

A SMX 125 Enduro e a SMX 125 Motard partilham o mesmo motor monocilíndrico a 4 tempos, com 4 válvulas e accionamento DOHC, ajustado aos padrões Euro 5+, que oferece 15 cavalos às 9500 rpm e um binário de 10,5 Nm. No entanto, cada uma delas é construída com características específicas para se destacar nos seus respetivos terrenos.

SMX 125 ENDURO

A SMX 125 Enduro foi desenhada para os amantes da aventura fora de estrada. Este modelo possui rodas de 21 polegadas na frente e 18 polegadas atrás, montadas em pneus 90/90-21 e 120/80-18, ideais para enfrentar terrenos irregulares com segurança e estabilidade. A altura ao solo de 304 mm e uma altura do assento ao chão de 930 mm, proporcionam uma posição de

condução otimizada para controlar a moto em trilhos exigentes.

A estrutura leve, combinada com um peso de apenas 121 kg, facilita a manobrabilidade em ambientes difíceis. A suspensão dianteira é composta por uma forquilha com 41 mm de diâmetro, enquanto a traseira utiliza um monoamortecedor, garantindo conforto e absorção eficaz dos impactos.

O sistema de travagem inclui discos de travão com pinças flutuantes, sendo de 2 pistões na frente e 1 pistão atrás, assegurando uma travagem eficiente. Com um depósito de combustível de 7 litros e um design compacto, a SMX 125 Enduro é ideal para explorar percursos longos e desafiantes.

SMX 125 MOTARD

Já a SMX 125 Motard é direcionada para quem busca agilidade e versatilidade no ambiente urbano. Este modelo é equipado com pneus mais largos, medindo 110/70-17 na frente e 140/70-17 atrás, montados em rodas de 17 polegadas, que favorecem a estabilidade e a aderência em pisos

asfaltados. A altura ao solo reduzida para 264 mm e a altura do assento ao chão de 890 mm tornam a condução mais confortável para deslocações rápidas e precisas no dia a dia.

Assim como na Enduro, a suspensão dianteira é composta por uma forquilha com 41 mm de diâmetro, e o sistema traseiro utiliza um monoamortecedor. O sistema de travagem também utiliza discos com pinças flutuantes, mantendo o mesmo padrão de eficiência. Pesando igualmente 121 kg, a Motard combina leveza e potência para oferecer uma experiência de condução ágil e controlada. O depósito de combustível de 7 litros proporciona autonomia adequada para o uso diário.

Com estas duas novas propostas, a FB Mondial reafirma o compromisso de oferecer motos técnicas e funcionais, adaptadas a diferentes necessidades, mas mantendo o estilo e a qualidade que caracterizam a marca. A SMX 125 Enduro e a SMX 125 Motard são a escolha ideal para motociclistas que procuram, respetivamente, a emoção dos trilhos e a eficiência na cidade. //





MUD 452

A FB Mondial apresentou a MUD 452, uma moto que combina robustez, manobrabilidade e potência, concebida para enfrentar trilhos exigentes e oferecer o conforto na estrada.

A MUD 452 está equipada com um motor bicilíndrico paralelo de 450 cc a 4 tempos, com DOHC e 8 válvulas, que desenvolve 47,6 cavalos às 10.000 rpm e um binário de 39,1 Nm às 6.500 rpm. Este motor possui um sistema de injeção eletrônica é refrigerado por líquido e a lubrificação é por cárter húmido. A relação de compressão é de 11,5:1, com um diâmetro e curso de 72 mm e 55,2 mm, respetivamente. A transmissão é de 6 velocidades, garantindo uma condução ágil e eficiente.

Com um peso de apenas 175 kg em ordem de marcha e um depósito de combustível com capacidade para 17,5 litros, esta moto apresenta uma boa autonomia para viagens longas. A altura ao solo de 264 mm e a distância entre eixos de 1.505 mm oferecem um equilíbrio ideal entre estabilidade e agilidade. A altura do assento ao chão, situada a 890 mm, assegura conforto para o motociclista, mesmo em longos períodos de condução.

As suspensões destacam-se pela qualidade e eficiência, com uma forquilha invertida de 43

mm na frente e uma traseira equipada com um monoamortecedor montado num braço oscilante duplo. Os travões incluem uma pinça radial de 4 pistões na frente e uma pinça flutuante de 2 pistões na traseira, proporcionando uma travagem eficaz.

Os pneus tubeless estão montados em jantes de 21 polegadas na dianteira (90/90) e 18 polegadas na traseira (150/70), aptos para diferentes tipos de piso. Adicionalmente, a MUD 452 conta com um painel TFT a cores, que oferece conectividade avançada, e sistemas de segurança como ABS e controlo de tração (TCS), que podem ser desligados, para uma condução adaptada às preferências do motociclista e às condições do terreno.

Com um comprimento total de 2.196 mm, uma largura de 798 mm e um design que alia funcionalidade e estética, a MUD 452 é mais do que uma moto de aventura. É uma proposta versátil e tecnologicamente avançada, concebida para os que procuram explorar novos horizontes, tanto em trilhos desafiantes como em viagens urbanas. //






POUPA
200€

Natal

NECO

OFERTA ESPECIAL MOJITO 50

1799.00€*
~~1999.00€~~

Válido até 31 de Dezembro 2024





SMX 300 Enduro

A FB Mondial apresentou a SMX 300 Enduro, reforçando a sua presença no mercado com um modelo versátil e preparado para enfrentar tanto trilhos exigentes como a condução em estrada.

No coração da SMX 300 Enduro está um motor monocilíndrico de 4 tempos, DOHC, com 4 válvulas e uma cilindrada de 292 cc. Este motor oferece uma potência máxima de 27,9 cavalos às 8.750 rpm e um binário de 25,0 Nm às 7.600 rpm. O sistema de injeção eletrónica e o arrefecimento líquido asseguram um funcionamento eficiente e consistente, mesmo em condições extremas. A transmissão de seis velocidades, em conjunto com o sistema de lubrificação por cárter húmido, garante a suavidade e precisão na mudança de marchas.

A estrutura da moto foi projetada para proporcionar robustez e flexibilidade, suportando uma suspensão dianteira com forquilha invertida de 41 mm de diâmetro e um monoamortecedor traseiro. Ambos oferecem um curso impressionante de 270 mm, essencial para absorver irregularidades do terreno. Para a travagem, a SMX 300 Enduro conta com um disco dianteiro equipado com pinça flutuante de dois pistões e outro traseiro com pinça de um pistão. O sistema ABS é optativo, proporcionando maior controlo em situações off-road.

Com dimensões otimizadas para o enduro, a SMX 300 Enduro mede 2.164 mm de comprimento, tem uma altura do assento ao chão de 930 mm



e uma distância ao solo de 304 mm. A distância entre eixos é de 1.445 mm, contribuindo para uma maior estabilidade e manobrabilidade em terrenos desafiantes. Os pneus 90/90-21 na frente e 140/80-18 atrás são aptos para diferentes superfícies.

O depósito de combustível tem capacidade para 7 litros, ideal para percursos de média distância. Apesar da sua robustez, a moto mantém um peso leve de 124 kg em ordem de marcha, facilitando o manuseio em trilhos mais técnicos.

Com a homologação Euro 5+, a FB Mondial SMX 300 Enduro é uma opção atrativa para quem procura uma moto com design italiano, desempenho confiável e características pensadas para a prática de enduro. //



Sendero 300



A FB Mondial revelou na EICMA 2024 a Sendero 300, uma scrambler desenhada para explorar trilhos e aventuras off-road, que combina estilo clássico e funcionalidades modernas.

A Sendero 300 está equipada com um motor monocilíndrico de 292 cc, a 4 tempos, com 4 válvulas e accionamento por dupla árvore de cames à cabeça, oferecendo uma potência de 27,9 cavalos às 8.750 rpm e um binário máximo de 25 Nm às 7.600 rpm. A transmissão é composta por uma caixa de 6 velocidades, com alimentação assegurada por um sistema de injeção eletrónica e refrigeração por líquido. O sistema de lubrificação utiliza cárter húmido, garantindo fiabilidade em diversas condições.

A suspensão dianteira é composta por uma forquilha invertida com 37 mm de diâmetro, enquanto na traseira um monoamortecedor assegura o conforto em terrenos irregulares. O sistema de travagem inclui um disco dianteiro com pinça radial

de 4 pistões e um disco traseiro com pinça flutuante de 1 pistão.

Com uma altura livre ao solo de 220 mm e um peso em ordem de marcha de 181 kg, a Sendero 300 oferece estabilidade e facilidade de manuseio. As dimensões gerais da moto cifram-se num comprimento de 2.185 mm, uma largura de 900 mm e uma altura do assento ao chão de 840 mm. A distância entre eixos é de 1.500 mm.

O depósito de combustível, com capacidade para 17 litros, oferece uma boa autonomia para viagens prolongadas. Os pneus, com medidas de 100/90-19" na frente e 140/70-17" atrás, são adequados tanto para asfalto como para caminhos de terra.

A FB Mondial Sendero 300 apresenta-se como um escolha atrativa para quem deseja vivenciar aventuras sem recorrer a motos mais pesadas ou de performances mais voltadas para competição. //

Ho Ho Ho



JETX 125



Campanha Natal SYM

JetX 125: Estilo e Poupança que combina contigo!



SABE MAIS



Campanha válida até dia 31 de dezembro de 2024, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar um concessionário SYM.



WWW.SYM.PT



X-ADV



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma renovação ousada que vai proporcionar maior praticidade elevado nível de conforto

A começar pela redesenhada carenagem dianteira que, com linhas apuradas e vários ângulos vincados, confere um novo visual à X-ADV de 2025, incorporando novos faróis duplos em LED que incluem novas iluminação DRL com piscas integrados.

Um novo cruise control, ou sistema de controlo da velocidade de cruzeiro instalado de série, uma transmissão refinada de dupla embraiagem (DCT), com um arranque mais suave a partir de parado e um maior controlo a baixa velocidade e um ecrã TFT de cinco polegadas revisto, acessível através de um novo grupo de interruptores de quatro vias com retroiluminação, são alguns dos destaques desta evolução do popular modelo.

Destacam-se ainda outras atualizações em termos de conforto e caráter prático como o novo para-brisas mais envolvente e o assento mais espesso e redesenhado que facilita o acesso dos pés ao

solo sobretudo interessante pra os motociclistas de estatura mais baixa. Na sua construção houve o cuidado de utilizar materiais sustentáveis e reciclados nas carenagens e noutros componentes.

Com consumos comprovados de apenas 3,6 l/100 km (em modo WMTC), a X-ADV proporciona uma autonomia que poderá ascender a mais de 360 km por cada depósito de 13,2 litros. Quatro modos de condução facilmente abrangem todas as condições de condução, garantindo elevados níveis de segurança

Está disponível uma alargada gama de acessórios e diversos packs base: Adventure, Confort, Style, Travel e Urban que permitem adaptar a X-ADV a cada tipo de utilização.

A gama de cores foi também alargada e vai estar disponível uma edição especial (Special Edition) com um grafismo exclusivo.

A chegada deste modelo a Portugal está prevista para o final de Outubro e o seu preço será anunciado oportunamente. //



PACKTALK PRO

SEGURANÇA.
SOM.
ESTILO.



DETEÇÃO DE COLISÃO

Protegendo-o silenciosamente
quando mais precisa.

AUTO ON/OFF

Nós tratamos de tudo para
que não tenha de o fazer.



COLUNAS 45mm SOUND BY JBL

O grande som está de volta!

CONECTIVIDADE ENTRE MARCAS

Liga-se sem problemas a
qualquer outra marca.



CONHEÇA MAIS SOBRE ESTE EQUIPAMENTO EM:

[GOLDENBAT.PT/MARCAS/CARDO/](https://goldenbat.pt/marcas/cardo/)



» Galeria de fotos aqui



Forza 750

A Honda apresentou a renovada Forza 750, uma scooter GT que alia elegância, desempenho robusto e tecnologia avançada.

A Forza 750 está equipada com um motor bicilíndrico paralelo de 745 cm³, que produz 58,8 cavalos às 6.750 rpm e 69 Nm de binário às 4.750 rpm. Este motor oferece uma aceleração ágil, ideal para deslocamentos urbanos e viagens mais longas, com uma eficiência de consumo de 3,6 L/100 km, permitindo uma autonomia até 370 km com o depósito de 13,2 litros.

A transmissão de dupla embraiagem (DCT) foi aprimorada para proporcionar maior suavidade a baixas velocidades, tornando a condução em trânsito mais fluida. O sistema Throttle By Wire

(TBW) disponibiliza três modos de condução predefinidos – Standard, Sport e Rain – além de dois modos ajustáveis ao gosto do utilizador.

O design atualizado da Forza 750 apresenta faróis duplos LED com indicadores de direção integrados e luzes diurnas (DRL), que garantem maior visibilidade e segurança. O para-brisas elétrico, agora 25% mais largo, permite um ajuste simples, oferecendo maior proteção aerodinâmica ou uma visão desportiva.

O assento foi redesenhado para melhorar o conforto do condutor e facilitar o acesso ao solo. O compartimento de armazenamento, localizado sob o assento, está equipado com uma luz interior

e tem capacidade para acomodar um capacete integral. Além disso, inclui uma porta USB prática para carregar dispositivos durante as deslocações.

A distância entre eixos é de 1.580 mm, com uma altura do assento ao solo de 790 mm e uma distância ao solo de 135 mm. O peso em ordem de marcha é de 235 kg. Os pneus apresentam medidas de 120/70-R17M/C (58H) e 160/60-R15M/C (67H) na frente e na traseira respetivamente.

Destacando-se pelo uso de Durabio, uma resina de policarbonato de base biológica, no fabrico da carenagem, a Forza 750 reflete o compromisso da Honda com a sustentabilidade. O painel TFT de 5 polegadas oferece compatibilidade com o sistema Honda RoadSync, permitindo conectividade com smartphones e navegação integrada.

Esta scooter vem equipada de série com controlo de velocidade de cruzeiro, ideal para viagens longas. Além disso, pode ser personalizada com três packs de acessórios: o Pack Urban, o Pack Comfort e o Pack Style, ajustando-se às diferentes necessidades dos condutores. //



NT1100

O estilo da NT1100 foi atualizado e melhorado e em 2025 vai apresentar uma silhueta mais afilada com um desempenho aerodinâmico mais eficiente.



» [Galeria de fotos aqui](#)

Chegada ao mercado em 2022, a NT1100 oferece uma combinação intemporal de performance e manobrabilidade, com uma série de tecnologias recentes.

Esta combinação provou ser imensamente popular em toda a Europa, granjeando à NT1100 o primeiro lugar de vendas na categoria Touring, em 2023.

Para 2025, o estilo da NT1100 foi atualizado e melhorado, com uma silhueta mais afilada e um desempenho aerodinâmico mais eficiente, com uma posição de condução que continua a ser referencial na cobertura de longas distâncias, mesmo com passageiro e bagagem.

As mudanças agora introduzidas na sua estética são lideradas por faróis duplos que já incluem novas luzes DRL exclusivas e piscas subtilmente integrados para uma assinatura luminosa extremamente sofisticada que também melhora a visibilidade.

O motor de dois cilindros paralelos com 1084

cm³ foi alvo de revisões na admissão, combustão e escape que lhe conferem mais 7% de binário a baixa e média rotação, mantendo a potência máxima. A eficiência do motor, a par com o depósito de combustível de 20 litros oferecem uma autonomia a rondar os 400 quilómetros.

Fiel ao seu lema "New Touring", o conforto e o carácter prático saem reforçados para 2025. Os defletores aerodinâmicos em cima e em baixo, com novos perfis, garantem em conjunto uma melhor proteção contra os elementos, enquanto o guarda-lamas dianteiro revisto e mais comprido contribui também para o mesmo objectivo. O para-brisas é ajustável e pode agora ser operado em andamento pelo condutor, com apenas uma mão.

O assento foi redesenhado apresentando maiores dimensões para oferecer ainda mais conforto e apoio nas longas tiradas. As malas laterais também foram redesenhadas e têm maior volume, cabendo agora um capacete integral em cada uma delas.

A utilização e funcionamento das ajudas eletrónicas ao condutor foram refinadas graças >>





"OS MODOS DE CONDUÇÃO "URBAN", "RAIN" E "TOUR", TAMBÉM FICAM AGORA SUJEITOS À INFLUÊNCIA DA UNIDADE IMU"



à inclusão de uma unidade IMU de seis eixos, tornando mais eficazes o controle de tração variável de três níveis, mas também o controle anticavalinho (wheelie) igualmente com três níveis de intervenção, bem como o ABS em curva e o controle antielevação da roda traseira.

Os modos de condução "Urban", "Rain" e "Tour", também ficam agora sujeitos à influência da unidade IMU. Um modo "User" permite personalizar individualmente todos os parâmetros. A transmissão Honda de Dupla Embraiagem (DCT) de seis velocidades foi redesenhada para melhorar as sensações a baixa velocidade e está agora ligada à IMU para fazer as passagens de caixa de forma mais intuitiva nas curvas.

Em opção, uma nova suspensão eletrônica Showa (Showa-EERA) melhora ainda mais a experiência de condução. Disponível em conjunto com a versão NT1100 DCT, a versão com suspensões Showa-EER permite otimizar em tempo real o amortecimento

em todas as condições de condução, para além de permitir afinar a pré-carga da mola traseira em andamento.

A gama completa de equipamento ficou ainda mais impressionante do que nunca: ecrã tátil TFT a cores de 6,5 polegadas com visualização personalizável e conectividade para smartphones através dos protocolos Apple CarPlay e Android Auto.

Também o controlo da velocidade de cruzeiro, os punhos aquecidos melhorados, as fichas ACC e USB, os piscas de cancelamento automático com função de paragem de emergência (ESS) e o descanso central são outros equipamentos que fazem parte do equipamento de série.

Este modelo em 2025, em ambas as versões seja de caixa tradicional ou em versão DCT com suspensão eletrónica, estarão disponíveis em três novas opções de cor: Cinzento Metalizado Mate Ash Warm, Preto Metalizado Gunmetal e Azul Pérola Hawkseye.

A respectiva disponibilidade e o preço em Portugal serão anunciados oportunamente. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685

lombasecurvas.com



» Galeria de fotos aqui



CB1000 Hornet

A Honda revelou a nova CB1000 Hornet 2025, uma naked que promete dominar as estradas com um desempenho impressionante e um design agressivo. Disponível em duas versões, a standard e a versão SP, esta nova moto vem equipada com um motor tetra cilíndrico, DOHC, derivado do da CBR1000RR Fireblade, entregando uma experiência de condução única, com potência e agilidade para enfrentar qualquer tipo de estrada.



Na versão standard, a CB1000 Hornet está equipada com um motor tetracilíndrico de 1000cc, capaz de debitar 150cv (112 kW) às 11.000 rpm e 104 Nm de binário às 9.000 rpm. O novo quadro de dupla trave em aço oferece 70% mais rigidez à torção em comparação com a versão anterior, o que melhora significativamente a maneabilidade da moto.

A suspensão dianteira é composta por uma forquilha invertida Showa SFF-BP de 41 mm de diâmetro, com sistema de funções separadas e êmbolo de grandes dimensões. Esta forquilha é totalmente ajustável em termos de pré-carga da mola e amortecimento em extensão e compressão. O monoamortecedor traseiro é também da Showa, utilizando o sistema Pro-Link, com ajuste da pré-carga via excêntrico e regulação em extensão.

As pinças de travão da Nissin, radiais e de quatro êmbolos, atuam sobre discos flutuantes de 310 mm na dianteira e um disco de 240 mm com pinça de um êmbolo na traseira, garantindo uma travagem potente e segura. Os pneus, de medidas 120/70-ZR17 à frente e 180/55-ZR17 atrás, montados em jantes de alumínio fundido, foram projetados para garantir máxima aderência e controlo, nas mais diversas condições de estrada.

A versão SP da CB1000 Hornet apresenta um melhoria significativa na performance. O motor, >>





embora derivado do mesmo bloco tetracilíndrico da CBR1000RR, entrega nesta versão de 155cv (115,6 KW) e 107 Nm de binário, devido à inclusão de uma válvula de escape RC controlada eletronicamente. O sistema de suspensão da SP é superior, com uma forquilha invertida Showa, também SFF-BP de 41 mm e um monoamortecedor traseiro Öhlins TTX36, ambos totalmente ajustáveis e com maior capacidade de controlo, oferecendo um comportamento ainda mais refinado. As pinças Brembo Stylema, de quatro êmbolos e com discos flutuantes de 310 mm, garantem uma travagem de nível superior, proporcionando confiança em situações de grande exigência.

Ambas as versões são equipadas com um painel TFT de 5 polegadas com conectividade Honda RoadSync, permitindo aos motociclistas ligar os seus smartphones e controlar funções como navegação, música e chamadas, diretamente no ecrã. A moto vem com três modos de condução predefinidos – RAIN, STANDARD e SPORT – e duas opções personalizáveis USER 1 e USER 2, que permitem ao condutor ajustar a entrega de



potência, o efeito de travão-motor e o sistema de controlo de tração HSTC em quatro níveis.

Em termos de design, a CB1000 Hornet apresenta um estilo streetfighter puro e agressivo, com faróis duplos em LED e uma cintura estreita, que confere à moto uma presença única.

A versão standard está disponível em três cores: Vermelho Grand Prix, Cinzento Metalizado Mate Iridium e Branco Pérola Glare, enquanto a versão SP é oferecida exclusivamente em Preto Metalizado Mate Ballistic, com acabamentos dourados na forquilha e nas jantes, além de outros detalhes exclusivos.

A nova CB1000 Hornet 2025 combina potência, tecnologia e design agressivo para oferecer uma experiência de condução sem igual. Seja na versão standard, que proporciona uma relação ideal de desempenho e custo-benefício, ou na versão SP, que eleva a performance a um nível ainda mais refinado, a CB1000 Hornet é a moto ideal para quem procura uma condução emocionante e segura, seja em estrada aberta ou em circuitos desafiantes. //



A
ACCESS
MOTOR

xtreme
Shade Xtreme 600

distribuidor oficial

LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



V3 com compressor elétrico

A Honda apresentou no Salão EICMA de 2024 o protótipo de um motor de Combustão Interna (ICE) tricilíndrico, de alta eficiência e alto desempenho, especificamente desenvolvido para motos de alta cilindrada.

Esta unidade motriz, extremamente compacta, apresenta uma arquitetura V3 a 75°. Refrigerada por líquido, está equipada com um compressor elétrico, capaz de produzir um elevado fluxo de ar de admissão independentemente do regime do motor, permitindo disponibilizar um elevado binário logo a partir de um baixo regime de rotação.

Esta configuração, com compressor elétrico, permite ainda um elevado grau de liberdade na disposição de todos os componentes no espaço limitado disponível numa moto, e uma centralização eficiente das massas. Além do mais

esta solução não requer a utilização de intercooler, o que também a torna muito mais conveniente.

Não é a primeira vez que a Honda desenvolve um motor V3, pois a NS400R, ainda da era dos motores a dois tempos, em meados dos anos 80, apresentava uma configuração semelhante, mas sem o compressor elétrico.

Agora, a Honda retoma o conceito, com o olhar na sua futura gama de motos, aproveitando a versatilidade desta configuração, sobretudo pelas suas reduzidas dimensões. Sem revelar mais nenhuma informação, a Honda cria expectativas quanto aos modelos que podem vir a incorporar este novo motor. //

Protótipos elétricos

Um modelo desportivo e um modelo urbano, ambos movidos a eletrões, causaram sensação em Milão, durante a EICMA 2024

Dois novos protótipos de veículos elétricos - o EV Fun Concept e o EV Urban Concept - anunciam a próxima fase da jornada de eletrificação da Honda para as duas rodas. Com pouca informação disponível, para além das imagens, pouco conseguimos apurar sobre cada um destes modelos, mas estamos certos que em breve a Honda irá disponibilizar mais informações sobre cada um deles.

Até porque estes protótipos mostram progressos significativos na diversificação da gama elétrica da Honda e no cumprimento do seu objetivo de lançar 30 modelos de veículos elétricos de duas rodas a nível mundial até 2030.

Protótipo EV Fun Concept - uma "naked" com um design elegante e futurista

O protótipo EV Fun Concept é a primeira proposta desportiva elétrica da Honda. Este protótipo oferece performances equivalentes às de uma moto com motor de combustão interna (ICE) de média cilindrada e a sua comercialização está prevista para 2025.

Para além da superior capacidade de manobra cultivada pela Honda ao longo de décadas, o EV Fun Concept oferece uma condução silenciosa e sem vibrações que só é possível obter com a energia elétrica.

Concebida com base no know-how e tecnologias desenvolvidas nos automóveis e nos produtos de força da marca, a bateria do protótipo EV FUN Concept é compatível com o carregador rápido CCS2* (o mesmo standard dos automóveis) e foi desenvolvida para garantir uma autonomia superior a 100 km.//





GB350S

A Honda apresentou a GB350S, um modelo monocilíndrico direcionado para condutores com carta A2. Esta moto combina o estilo clássico das roadsters com tecnologia moderna.

A Honda GB350S está equipada com um motor monocilíndrico SOHC de 348cc, arrefecido a ar, que produz 21cv de potência às 5.500 rpm e 29 Nm de binário às 3.000 rpm. Este desempenho foi otimizado para proporcionar uma condução suave tanto em ambientes urbanos como em estradas abertas.

A eficiência do motor, com um consumo médio de 2,5 L/100 km, permite uma autonomia estimada de 600 km graças ao depósito de 15 litros. A caixa

manual de cinco velocidades, combinada com uma embraiagem assistida e deslizante, garante mudanças suaves e uma redução do esforço na manete em cerca de 30%. O sistema de controlo de tracção (HSTC) aumenta a segurança em pisos com baixa aderência.

Com um quadro em aço, a GB350S destaca-se pela estabilidade em diferentes condições de condução. O braço oscilante é fabricado também em aço. A altura do assento ao chão é de 800 mm e um peso em ordem de marcha de 178 kg, tornam-

na acessível e fácil de manobrar, especialmente em ambientes urbanos.

A suspensão dianteira é composta por forquilhas telescópicas com 41 mm de diâmetro, com 106 mm de curso, enquanto a traseira conta com amortecedores duplos com 120 mm de curso, carregados com nitrogénio para maior controlo.

A travagem é assegurada por um disco dianteiro de 310 mm, operado por uma pinça de dois pistões, e um disco traseiro de 240 mm, com pinça de pistão único, ambos equipados com ABS de canal duplo. As rodas, com jantes em alumínio fundido de 14 raios, calçam pneus Metzeler Tourance Next de dimensões de 100/90R19, e 150/70R17 na frente e na traseira, respetivamente.

No que toca ao design, a GB350S presta homenagem às roadsters clássicas da Honda, apresentando um depósito em aço, painéis laterais em resina e acabamentos em preto no motor, no quadro e nas rodas.

A iluminação é totalmente em LED, com destaque para o farol circular. Os piscas também fazem parte do sistema de sinal de travagem de emergência (ESS), que alerta outros condutores durante travagens bruscas, e incluem função de cancelamento automático.

O painel de instrumentos combina um velocímetro analógico com um ecrã digital,

que apresenta informações como o indicador de mudanças, consumo instantâneo e médio, autonomia restante e um indicador ECO.

A Honda disponibiliza uma linha completa de acessórios genuínos para personalizar a GB350S, incluindo malas laterais, punhos aquecidos, diferentes opções de pára-brisas e uma capa para o assento traseiro.

Estes acessórios podem ser adquiridos individualmente ou em pacotes, como o Pacote Estilo e o Pacote Viagem, que adicionam protecção e funcionalidade para deslocações mais longas. A GB350S será lançada em três cores: Puco Blue, Gunmetal Black Metallic e Pearl Deep Mud Gray.

Preço e disponibilidade para Portugal serão anunciados em breve. //





» Galeria de fotos aqui



Norden 901 Expedition

A Husqvarna revelou a nova versão da Norden 901 Expedition para 2025. Este modelo de aventura de classe média apresenta um esquema de cores atualizado, novas funcionalidades e melhorias técnicas.

A Husqvarna Norden 901 Expedition 2025 continua a ser motorizada por uma unidade bicilíndrica paralela de 889 cc, com uma relação de compressão de 13.5:1. Este motor proporciona uma entrega de potência suave e controlada, ideal tanto para estrada como para todo-o-terreno. O quadro em aço tem o motor como elemento estruturante, o que reduz o peso e melhora a agilidade e estabilidade. O sistema de escape atualizado cumpre as normas de emissões de carbono sem comprometer o desempenho.

Com dimensões equilibradas, esta moto apresenta uma altura de assento face ao chão ajustável entre 875 mm e 895 mm, uma distância livre ao solo de 270 mm e uma distância entre eixos de 1.530 mm, garantindo conforto, estabilidade e versatilidade em qualquer terreno. O peso a seco de 211 kg oferece uma combinação de robustez e agilidade, enquanto o depósito de 19 litros proporciona autonomia para viagens longas.

A suspensão WP XPLOR, ajustável em compressão, expansão e pré-carga, oferece 240 mm de curso na frente e atrás, permitindo um desempenho superior em terrenos difíceis. A travagem inclui discos dianteiros de 320 mm e

traseiro de 260 mm, complementados por ABS sensível ao ângulo de inclinação, ajustável para diferentes condições, incluindo o modo Offroad. As jantes raiadas tubeless de 21 polegadas à frente e 18 polegadas atrás, com pneus Pirelli Scorpion Rally STR, reforçam a versatilidade da moto.

A nova Husqvarna Norden 901 inclui ainda tecnologia avançada, com um ecrã TFT de 5 polegadas resistente a riscos e anti-reflexos, que exibe informações essenciais como velocidade, consumo de combustível e temperaturas. O sistema de conectividade Bluetooth permite emparelhar um smartphone, oferecendo navegação Turn-by-Turn, gestão de chamadas e seleção de música diretamente no guidador. Os modos de condução incluem mapas de entrega de potência Street, Rain, Offroad e Explorer.

Para maior conforto, estão disponíveis punhos e assento aquecidos e um para-brisas Touring, que reduz a fadiga em viagens longas. A moto vem ainda equipada com descanso central e proteção do motor.

Entre as novidades, a Husqvarna introduziu uma porta USB-C posicionada no lado esquerdo do painel de instrumentos, bem como luzes de emergência com interruptor integrado no guidador, aumentando a conveniência e segurança. //





» Galeria de fotos aqui



Vitpilen 801

A Husqvarna apresenta a Vitpilen 801, um modelo que combina design minimalista com tecnologia avançada, oferecendo uma experiência de condução única para os entusiastas das motos.

Inspirada no minimalismo sueco, a Vitpilen 801 destaca-se pelo seu farol LED com lente de projeção e um anel de luz circundante. A carenagem, com linhas simples e limpas, reforça a conexão entre o condutor e a moto. Disponível em cores contrastantes, este modelo é visualmente distinto e marcante.

O coração da Vitpilen 801 é o motor bicilíndrico paralelo de 799 cm³, que oferece 105 cavalos de potência às 9.250 rpm e 87 Nm de binário às

8.000 rpm. Este motor compacto, com um peso de apenas 52 kg, utiliza tecnologias avançadas, como evacuação ativa do cárter e lubrificação por cárter semi-seco, garantindo durabilidade e eficiência. O consumo médio de combustível é de 4,5 l/100 km, com emissões de CO₂ de 106 g/km.

A embraiagem deslizante PASC, operada por cabo, proporciona mudanças de velocidade mais suaves, enquanto a gestão electrónica Bosch EMS com acelerador ride-by-wire garante uma resposta precisa do acelerador. A transmissão de seis

velocidades completa o conjunto mecânico.

A Vitpilen 801 conta com um quadro em aço cromo-molibdénio que utiliza o motor como elemento estruturante, proporcionando robustez e leveza ao conjunto. Com um peso de 180 kg sem combustível, uma altura do assento ao chão de 820 mm e uma distância ao solo de 170 mm, destaca-se pela combinação de estabilidade e acessibilidade para diferentes tipos de condutores.

A suspensão WP APEX ajustável, com curso de 140 mm na frente e 150 mm na traseira, assegura conforto e estabilidade, seja em estradas urbanas ou em percursos sinuosos. O subquadro em alumínio fundido complementa a construção robusta e sofisticada.

A moto está equipada com sistemas de segurança de última geração, como ABS Bosch e controlo de tração sensível à inclinação. Os modos de condução, Street, Sport, Rain e o personalizável Dynamic, permitem adaptar a moto a diferentes condições e preferências.

O sistema de travagem instalado nas rodas de 17 polegadas, inclui discos duplos de 300 mm na frente com pinças radiais de 4 pistões, e um disco de 240 mm na traseira com pinça flutuante de 1 pistão, garantindo uma travagem eficiente e segura.

O painel TFT de 5 polegadas, com vidro mineral anti reflexo, oferece excelente visibilidade. A aplicação Ride Husqvarna Motorcycles permite conectar um smartphone, oferecendo navegação curva-a-curva, gestão de chamadas telefónicas e

seleção de música diretamente no painel.

Combinando design vanguardista, tecnologia de ponta e performance emocionante, a Husqvarna Vitpilen 801 promete redefinir o segmento roadster, sendo uma escolha distinta para quem procura inovação e excelência. //





» Galeria de fotos aqui



Pioneer

A Husqvarna apresentou a Pioneer 2025, uma moto elétrica homologada para estrada e projetada para enfrentar terrenos off-road. Este modelo combina versatilidade, desempenho e tecnologia de última geração.

Equipada com um motor elétrico PMSM de 50,4 V, a Pioneer oferece uma potência nominal de 11 kW, que pode atingir um pico de 19,2 kW, e um binário de 37,6 Nm. Este desempenho é suportado por uma bateria de íons de lítio MX50, com capacidade de 5,5 kWh e 110 Ah, que garante uma autonomia até 137 quilômetros, segundo o ciclo WMTC, e um tempo de funcionamento de até três horas. A bateria pode ser carregada a 80% em 420 minutos

e a 100% em 540 minutos através do carregador de 660 W incluído, sendo possível também substituir a bateria por outra totalmente carregada em apenas 10 minutos.

A estrutura da Pioneer foi desenvolvida com um quadro em aço, onde o motor e a bateria estão integrados. Este design reduz o peso total da moto para apenas 109 kg, melhorando a sua agilidade e performance. A suspensão WP XPLORE, ajustável, conta com 250 mm de curso na frente e 240 mm na traseira, o que representa diferentes respostas

da moto para diferentes terrenos e estilos de condução.

Os travões Braktec de disco possuem diâmetros de 260 mm na frente e 220 mm na traseira. As rodas têm 21 polegadas na frente e 18 polegadas na traseira e estão equipadas com pneus de medidas 90/90 e 120/90., respetivamente.

A Pioneer conta ainda com três modos de condução, adaptáveis às preferências do motociclista e às condições do terreno, e três níveis de recuperação de energia que ajudam a otimizar a eficiência da bateria. O controlo de tração, disponível em todos os modos, oferece maior segurança, enquanto a ausência de embraiagem ou caixa de velocidades torna a condução mais simples e acessível. Estes elementos garantem que tanto principiantes como condutores experientes possam tirar o máximo proveito desta moto em qualquer ambiente.

Com uma altura de assento ao chão de 910 mm, a Pioneer oferece uma posição de condução elevada e adequada para enfrentar terrenos variados. A resistência do modelo é reforçada pela certificação IP67, que assegura proteção contra poeira e água, tornando-a ideal para utilização em condições off-road exigentes. O motor da Pioneer, com uma rotação máxima de 12.000 rpm, contribui para o seu desempenho eficiente em diferentes ambientes de condução.

Com a Pioneer 2025, a Husqvarna reafirma o seu compromisso com a mobilidade elétrica e a sustentabilidade, apresentando uma moto que combina tecnologia avançada, eficiência energética e uma experiência de condução inesquecível. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Springfield Special Edition

A Indian Motorcycle apresentou a Indian Springfield Special Edition, uma moto de produção limitada que combina o design clássico americano com tecnologia moderna.

O motor Thunderstroke 116 V-Twin, com 1.890 cc, oferece 91 cavalos às 4.800 rpm e 171 Nm de binário às 3.000 rpm, valores ideais para uma condução suave e poderosa.

Os três modos de condução – Tour, Standard e Sport – adaptam-se às preferências do condutor, enquanto o sistema de desativação do cilindro traseiro melhora a eficiência e o conforto no trânsito em paragens prolongadas.

Esta moto impressiona pelas suas dimensões. Com um comprimento de 2.583 mm e uma largura de 1.000 mm, a Springfield Special Edition tem uma presença marcante na estrada. Possui uma altura do assento ao chão de 660 mm, enquanto a distância entre eixos de 1.701 mm e a distância ao solo de 142 mm proporcionam maior estabilidade e manobrabilidade. O depósito de combustível com 20,8 litros proporciona uma grande autonomia ideal para viagens prolongadas.

A segurança é assegurada por travões assistidos por ABS com discos duplos flutuantes de 300 mm na dianteira e um disco traseiro de 300 mm. As rodas estão equipadas com pneus Metzeler Cruisetec. A suspensão, composta por uma forquilha telescópica com 46 de diâmetro, na dianteira e um monoamortecedor ajustável a ar na traseira, assegura conforto e estabilidade em qualquer condição de estrada.

O design presta homenagem ao legado da Indian Motorcycle, com uma pintura bicolor em Indian Motorcycle Red e Ivory Cream. Logotipos

em Anniversary Gold Metallic adornam o depósito, enquanto faixas metálicas detalham o estilo intemporal da moto. Os guarda-lamas com aba, equipados com iluminação frontal do logotipo da cabeça de índio, evocam a estética clássica da década de 1940, quando a Indian Motorcycle definiu padrões no design americano.

O assento em couro genuíno, bege, é cuidadosamente trabalhado para oferecer conforto e realçar o apelo visual. Os acabamentos cromados, presentes em vários pontos estratégicos, adicionam sofisticação e destacam a atenção meticulosa aos detalhes. Cada unidade inclui um emblema de motor serializado e numerado individualmente, reforçando a exclusividade deste modelo.

A Indian Springfield Special Edition prioriza o conforto e a conveniência. Os alforjes rígidos com fechadura de comando remoto têm uma capacidade de 68 litros, ideais para viagens longas. As plataformas ajustáveis para o condutor e passageiro, juntamente com o cruise control e a ignição sem chave, garantem uma experiência de condução confortável e prática. Uma porta USB facilita o carregamento de dispositivos.

Com apenas 50 unidades disponíveis, esta é uma oportunidade rara para adquirir uma moto que combina herança, exclusividade e inovação. Para mais informações sobre preços e disponibilidade, os interessados devem contactar os concessionários oficiais da Indian Motorcycle. Esta edição especial celebra não apenas o passado da marca, mas também a sua dedicação contínua ao fabrico de motociclos de excelência. //





» Galeria de fotos aqui



Roadmaster Elite

A Indian Motorcycle apresentou a nova Roadmaster Elite 2025, uma moto de turismo de luxo com produção limitada a apenas 300 unidades em todo o mundo, 60 das quais destinadas ao mercado internacional.

No coração da Roadmaster Elite encontra-se o motor Thunderstroke 116 V-Twin, com uma cilindrada de 1.890 cc, que entrega 92 cavalos de potência a 4.240 rpm e um binário máximo de 171 Nm a 3.000 rpm.

Este motor, arrefecido a ar, oferece respostas rápidas e consistentes, ideal para longas viagens. A transmissão de seis velocidades complementa

o desempenho, garantindo flexibilidade em diferentes tipos de condução. O sistema de escape Split Dual com crossover adiciona um som característico ao modelo.

Na suspensão dianteira encontramos uma forquilha telescópica, com 46 mm de diâmetro e um curso de 119 mm, enquanto a traseira conta com um único amortecedor ajustável a ar, oferecendo 114 mm de curso. A travagem é assegurada por discos flutuantes de 300 mm,

acompanhados de pinças de 4 pistões na frente e 2 pistões na traseira, assistidos por ABS.

As jantes Highlight Machine Tour apresentam um design robusto e elegante, com 17 polegadas na frente e 16 polegadas atrás. Os pneus Metzeler Cruisetec apresentam dimensões 130/80 B17 na frente e 180/60 R16 na traseira asseguram uma aderência confiável e estabilidade em estrada.

A Roadmaster Elite impressiona pelo tamanho: mede 2.656 mm de comprimento, com uma distância entre eixos de 1.669 mm e uma altura ao solo de 140 mm. O assento está posicionado a 673 mm do chão, garantindo conforto e acessibilidade. O peso em ordem de marcha é de 403 kg, refletindo a sua construção robusta. A capacidade do depósito de combustível é de 20,8 litros, permitindo percursos extensos sem paragens frequentes.

O sistema de "infotainment" Ride Command+ é um dos destaques tecnológicos, com um ecrã tátil de 7 polegadas que oferece navegação GPS, conectividade Bluetooth e Apple CarPlay. Este sistema também inclui um ano de serviços conectados gratuitos, como localização da moto, monitorização do estado do veículo e atualizações em tempo real de trânsito e meteorologia. O

sistema de áudio PowerBand, com 600 watts e 12 altifalantes, garante uma experiência sonora imersiva.

A Roadmaster Elite oferece um assento em grafeno, aquecido e arrefecido, ajustável tanto para o condutor quanto para o passageiro. As plataformas amplas e os apoios de braço aumentam o conforto em viagens longas. O pára-brisas ajustável eletronicamente permite uma regulação de 100 mm, adaptando-se às preferências do condutor. O espaço de arrumação, que inclui alforjes e uma mala traseira com fecho remoto, oferece uma capacidade total de 137 litros.

O design é um dos elementos mais marcantes da Roadmaster Elite. A pintura tricolor combina uma paleta Springfield Blue Candy, Black Candy e Silver, complementada por faixas douradas pintadas à mão e acabamentos cromados de alta qualidade. Cada unidade possui um emblema numerado, reforçando o caráter limitado e exclusivo do modelo.

A Indian Roadmaster Elite 2025 é exclusiva para mercados selecionados e destina-se a motociclistas que valorizam exclusividade e excelência em cada detalhe, tratando-se de um verdadeiro marco no segmento de turismo de luxo. //





» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui

Scout Sixty Bobber e Classic

A Indian Motorcycle traz de volta a Scout Sixty em 2025 com dois modelos distintos, a Bobber e a Classic, combinando o design icônico da marca americana com tecnologia moderna e especificações acessíveis para todos os tipos de motociclistas.

A Indian Motorcycle reintroduziu a Scout Sixty na sua gama de 2025, apresentando duas versões distintas: a Bobber e a Classic. Ambas as variantes partilham o motor SpeedPlus de 999 cc, um bicilíndrico em V a 60 graus, refrigerado por líquido, que debita 85 cavalos de potência às 8.500 rpm e 87 Nm de binário às 6.200 rpm.

Este motor está acoplado a uma transmissão de cinco velocidades e utiliza uma embraiagem húmida de discos múltiplos. A alimentação é gerida por um sistema de injeção eletrónica, enquanto a transmissão é feita por correia.

A estrutura tubular em aço confere às duas variantes robustez e estabilidade. Contudo, há diferenças nas dimensões e no peso. A Scout Sixty Bobber, projetada para um estilo minimalista e agressivo, apresenta uma altura do assento ao solo de 649 mm, graças a amortecedores traseiros rebaixados.

Esta configuração proporciona uma postura mais baixa e focada. Já a Scout Sixty Classic, orientada para o conforto e elegância, possui uma altura do assento ao solo de 680 mm. O peso a seco também varia entre os modelos, com 246 kg na Bobber e 252 kg na Classic.

Ambas as versões contam com uma suspensão dianteira composta por uma forquilha telescópica com 41mm de diâmetro com 120 mm de curso. Na traseira, a Bobber utiliza amortecedores rebaixados com 51 mm de curso, enquanto a Classic mantém amortecedores padrão que oferecem 76 mm de curso.

O sistema de travagem, comum aos dois modelos, inclui um disco de 298 mm na frente, equipado com pinça de dois pistões, e outro disco de 298 mm na traseira, com pinça de um pistão. Ambos os travões contam com ABS de série.

Os pneus Pirelli Night Dragon estão montados em jantes de 16 polegadas. A Bobber destaca-se pelos acabamentos em preto fosco e guarda-lamas cortados, alinhando-se ao seu estilo mais agressivo e urbano. Por outro lado, a Classic exhibe acabamentos cromados, guarda-lamas alargados e uma ergonomia orientada para o conforto em viagens mais longas.

Estão disponíveis duas versões de acabamentos para ambos os modelos: Standard e Limited. A versão Standard oferece mostrador analógico, iluminação LED e ABS. Já a versão Limited acrescenta cruise control, modos de condução ajustáveis (Sport, Standard e Rain), controlo de tração, carregador USB e emblemas exclusivos.

A Scout Sixty é compatível com a licença A2, tornando-se uma escolha acessível para motociclistas iniciantes, ao mesmo tempo que mantém características que agradam aos mais experientes.

Mais de 100 acessórios estão disponíveis para personalização de ambas as motos, incluindo o ecrã tátil RIDE COMMAND, para-brisas touring e alforjes, permitindo aos condutores adaptarem as motos às suas preferências.

Com o regresso da Scout Sixty, a Indian Motorcycle reafirma a sua presença no mercado europeu, combinando o design intemporal da marca com avanços tecnológicos. //





» Galeria de fotos aqui



Z900

A Kawasaki apresentou a nova Z900, uma moto que promete elevar a experiência de condução nas estradas. Com atualizações significativas, este modelo mantém a essência emocionante dos seus antecessores.

A Kawasaki revelou as atualizações para a Z900 de 2025, uma supernaked que promete oferecer uma experiência de condução ainda mais emocionante e conectada. Com um motor de quatro cilindros em linha de 948 cm³, a Z900 desenvolve 122 cv a 9.500 rotações por minuto e 97,4 Nm de binário a 7.700 rotações por minuto, assegurando acelerações ágeis e potentes. A transmissão é assegurada por uma caixa de seis velocidades, que complementa a dinâmica do modelo.

Uma das principais inovações desta edição é a inclusão de válvulas de aceleração eletrônicas, que garantem um maior controlo e eficiência na gestão do combustível. O sistema de segurança da moto foi reforçado com uma nova unidade de medição inercial (IMU), que otimiza a performance de funções eletrônicas como o controlo de tração KTRC e os modos de condução adaptáveis, ajustando-se às diferentes condições de estrada.

O quadro em aço tipo treliça contribui para a leveza e rigidez da Z900, enquanto a suspensão dianteira com forquilha invertida oferece ajustes em pré-carga e ressalto na versão standard. Na versão SE, esta forquilha é ainda ajustável em compressão. A traseira conta com um amortecedor que permite a mesma personalização, sendo que na SE é um modelo Öhlins S46, conhecido pela sua performance superior.

Em termos de travagem, a Z900 standard vem equipada com novos discos semiflutuantes e pinças radiais de quatro êmbolos, enquanto a versão SE apresenta travões Brembo que garantem uma eficácia

ainda maior. Ambas as versões têm um disco e pinça de um êmbolo na traseira.

O design da nova Z900 mantém a estética marcante do conceito “sugomi”, com linhas agressivas e detalhes em alumínio escovado que conferem uma aparência moderna. Os faróis compactos e a luz traseira em LED não só melhoram a visibilidade como também acentuam o visual contemporâneo da moto.

No que diz respeito ao conforto, a Z900 oferece um assento remodelado em uretano, disponível em duas alturas: ERGO-FIT High a 830 mm e ERGO-FIT Low a 810 mm, adaptando-se a diferentes pilotos. O painel de instrumentos foi atualizado para um ecrã TFT a cores de 5 polegadas, que inclui funções como controlo de velocidade de cruzeiro e navegação curva a curva, proporcionando uma experiência mais integrada.

A nova Z900 estará disponível em várias combinações de cores, incluindo opções com preto metálico, cinzento e detalhes em vermelho, com a versão SE apresentando um acabamento em cinzento metálico mate. No mercado europeu, as variantes de 70 kW e 35 kW estarão disponíveis, permitindo que a moto seja conduzida por quem possui carta de condução A2, embora a versão SE não tenha a opção de 70 kW.

Com estas atualizações significativas, a Kawasaki Z900 de 2025 não só mantém a sua essência desportiva, mas também eleva a experiência de condução, prometendo momentos de pura adrenalina nas estradas. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Ninja 1100SX

A Kawasaki apresenta a nova Ninja 1100SX, uma verdadeira máquina turístico/desportiva, projetada para enfrentar tanto longas viagens como o trânsito urbano.

A nova Kawasaki Ninja 1100SX promete elevar os padrões tanto no segmento desportivo como no touring, oferecendo uma combinação impressionante de potência, tecnologia e conforto.

Com atualizações significativas em várias áreas, desde o desempenho do motor até as funcionalidades que garantem uma experiência de condução mais segura e conveniente, a moto surge como uma opção atrativa para quem procura enfrentar longas viagens ou trajetos diários com estilo e eficiência.

Esta nova versão eleva a cilindrada do motor em linha de quatro cilindros de 1.043 cc para 1.099 cc, resultando numa entrega de potência ainda mais suave e responsiva, com um aumento significativo de binário que se faz sentir em toda a faixa de rotações.

As relações de transmissão foram também melhoradas, com as 5ª e 6ª relações mais longas, permitindo aos motociclistas desfrutar de uma condução mais confortável em autoestrada, com uma rotação do motor mais baixa, o que se traduz numa maior eficiência de combustível.

A Ninja 1100SX mantém a fama de conforto e conveniência da linha SX, agora com a inclusão de uma porta USB-C montada no guidador e controlo de velocidade de cruzeiro eletrónico, que permite manter uma velocidade constante, uma mais valia para viagens mais longas, de forma a reduzir a fadiga do condutor. O modelo está equipado com modos de entrega de potência e um sistema de controlo de tração K-TRC, além de um sistema de travagem ABS que garante segurança em diversas condições.

Em termos de travagem, a versão SE destaca-se com maxilas Brembo M4.32, um cilindro mestre Brembo e discos de travão de alta performance, enquanto um disco traseiro de maior diâmetro proporciona uma travagem superior e maior dosagem. O amortecedor traseiro Öhlins S46, que vem equipado com ajuste remoto da pré-carga e assegura uma condução suave e estável, adaptando-se facilmente às preferências do condutor.

Para os dias mais frios, a versão SE oferece punhos aquecidos como equipamento standard, aumentando o conforto durante as viagens. O design ergonómico do assento e a posição de condução relaxada minimizam a fadiga, tornando a Ninja 1100SX uma excelente escolha para

longas distâncias.

O ecrã ajustável em altura e a proteção aerodinâmica oferecida são características que aumentam o conforto em qualquer tipo de viagem, seja ela desportiva ou turística. Os pneus Bridgestone Battlax S23, que agora vêm montados de série, oferecem uma maior aderência, contribuindo para a estabilidade em curva e melhor desempenho em travagem.

Por fim, a nova Ninja 1100SX é compatível com a atualizada aplicação Rideology, que permite aos condutores monitorizar e ajustar aspectos da moto através do smartphone, incluindo a visualização de rotas percorridas. Com a nova interface de comando por voz, a interação entre a moto e o condutor é mais intuitiva do que nunca.

A nova Kawasaki Ninja 1100SX estará disponível nos concessionários a partir do próximo mês. As cores disponíveis incluem Metallic Carbon Gray e Metallic Diablo Black para a versão standard, e Emerald Blazed Green na versão SE. //





» Galeria de fotos aqui



Versys 1100

A nova Kawasaki Versys 1100 chega em 2025 com um motor mais potente, atualizações tecnológicas e melhorias no conforto.

A nova Kawasaki Versys 1100 para 2025 apresenta um motor de quatro cilindros em linha atualizado, agora com uma cilindrada de 1.099 cm³, em vez dos anteriores 1.043 cm³. Este aumento, conseguido com um curso de pistão 3 mm mais longo, eleva a potência para 135 cavalos e melhora o binário em rotações médias-altas.

Para complementar, ajustes na admissão aumentam o desempenho entre as 4.000 e as

7.000 rotações por minuto. O sistema de escape redesenhado, com coletores de maior dimensão, garante uma performance equilibrada em todas as rotações, enquanto a adição de um radiador de óleo melhora a refrigeração do motor.

A condução beneficia ainda de um Quick Shifter atualizado, agora funcional a partir das 1.500 rpm, o que proporciona maior conforto em viagens de longa distância. O cruise control eletrónico é outro destaque, garantindo maior comodidade. O sistema de travagem foi igualmente melhorado,

com o disco traseiro a crescer para 260 mm, aumentando a eficácia e a segurança nas travagens.

As dimensões da Versys 1100 de 2025 foram cuidadosamente ajustadas para oferecer estabilidade e conforto em viagens. Com uma distância entre eixos de 1.520 mm, a moto garante equilíbrio e controlo mesmo em percursos mais longos.

A altura do assento ao chão, fixada em 840 mm, favorece uma posição ergonómica para condutores de diferentes estaturas, enquanto o peso em ordem de marcha, de cerca de 259 kg, foi equilibrado para manter a manobrabilidade.

As versões S e SE diferenciam-se pelos seus equipamentos avançados. A versão SE, em particular, inclui suspensão eletrónica Showa, ajustável automaticamente consoante as condições de condução, assegurando maior estabilidade e conforto. Ambas as versões oferecem modos de condução configuráveis, controlo de tração KTRC e gestão eletrónica de curvas, otimizando o controlo e a segurança em trajetos mais exigentes.

A nova Versys 1100 destaca-se também pela conectividade, integrando o sistema Rideology da Kawasaki, que permite aos condutores monitorizar

e configurar parâmetros da moto através de uma aplicação para smartphone. A versão mais recente desta aplicação inclui comandos de voz, melhorando a experiência do utilizador. Além disso, todas as versões incluem agora uma porta USB-C de série, ideal para carregar dispositivos eletrónicos durante as viagens.

Este modelo apresenta novas combinações de cores. A versão Standard estará disponível em Metallic Matte Graphene Steel Gray / Metallic Diablo Black, enquanto as versões S e SE estarão disponíveis em Metallic Graphite Gray / Metallic Diablo Black ou Pearl Robotic White / Metallic Diablo Black. Apesar das atualizações, o visual mantém as linhas e a robustez características da gama Versys, com acabamentos modernos que reforçam o seu apelo visual.

A Versys 1100 de 2025 será disponibilizada em diferentes configurações, incluindo opções com malas destinadas a viagens. Adaptada tanto para deslocações diárias como para percursos de maior distância, estará disponível no mercado português em breve. Para detalhes sobre preços e versões, os concessionários locais poderão fornecer informações específicas. //





Duel X

A KL apresentou a sua primeira moto do segmento de aventura na EICMA. Chama-se Duel X, tem um motor de 125cc, e chega a Portugal em 2025.

A KL convidou o designer italiano Samuele Dell'Oro para desenhar esta Duel X, a 'irmã' aventureira da Duel 125, uma naked conhecida pela excelente relação preço/qualidade. Com a Duel X, a KL propõe algo aos seus clientes que lhes permita uma maior versatilidade e um estilo bem na onda actual.

O motor é o monocilíndrico de 124,6cc, a 4 tempos, de quatro válvulas, com 12,9 cv de potência e 10,5 Nm de binário que equipa a Duel 125, mas com uma afinação própria para explorar as potencialidades em percursos fora de estrada.

A altura ao solo é de 820 mm e as rodas são de

19" à frente e 17" atrás, aspectos que proporcionam um bom equilíbrio geral do conjunto e o fácil acesso tanto aos mais jovens como aos condutores com maior experiência.

Com um peso a cheio de 151 kg, a Duel 125 (naked) foi igualmente alvo de algumas alterações, tanto estéticas como mecânicas, com a apresentação do modelo numa nova cor (vermelho) e a introdução do sistema ABS como equipamento de série.

Representadas em Portugal pela MOTEQ, o preço e a data de chegada das novas KL Duel X e Duel 125 a Portugal ainda não são conhecidos, mas deverá acontecer ao longo do ano de 2025. //

SYM 711TH
Anniversary

ADX 300

NOVIDADE!



**ÁGIL NA CIDADE,
LIVRE PARA A AVENTURA**

Preço de Lançamento: 4.999 € IVA incl



SABE MAIS



Campanha exclusiva de lançamento da nova SYM ADX 300 válida até 31 de janeiro de 2025, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Para mais informações contactar o concessionário oficial SYM.



WWW.SYM.PT



350RR



» Galeria de fotos aqui



Fiel ao seu lema, a Kove mantém o 'focus on performance' com uma apetência muito grande pelos palcos das diferentes competições em duas rodas, seja nos ralis, no motocross ou nas pistas de asfalto. A sua linha de motos de estrada reflete esse propósito e, na EICMA, a Kove mostrou a sua nova 350 RR... que não estava só.

As motos de entrada, de 'quarto de litro' – 250RR e 250R – são a plataforma ideal para o início da aventura no mundo da velocidade, mas a agora anunciada 350RR irá, por certo, concentrar as atenções.

Trata-se de um modelo que servirá de base à nova moto de competição da Kove para a classe Supersport 300 em 2025. A 'RR' é, assim, e segundo a própria marca, uma moto de competição que pode ser conduzida na estrada.

Quando comparada com a anterior 312RR-S,

a 350RR apresenta uma ciclística e um motor completamente novos. Viu igualmente melhorada a capacidade aerodinâmica, reduzindo o arrasto em 10%.

A ficha técnica anuncia que o motor bicilíndrico de 8 válvulas accionadas por dupla árvore de cames à cabeça e refrigerado por líquido, debita valores máximos de 46 cv (34 kW) de potência e 32 Nm de binário.

Com um peso de apenas 151kg, e um depósito com capacidade para 13 litros de combustível, a 350RR está equipada com pneus de dimensões 110/70 R17 na frente e 150/60 R17 na traseira. //

Montana XR1 125

Tua por 3.999€* (Com kit de malas de série)

NOVO MODELO



- Motor monocilíndrico de 125cc
- Refrigeração líquida
- Forquilha invertida hidráulica 37 mm
- Jantes de raios com pneus mistos
- Crash bars, proteção do cárter e descanso central de série
- Altura do assento: 780 mm
- Iluminação Full LED
- Ligação USB/C dupla

Segue-nos em:



#montanaxr1 | macbor.pt

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

 **macbor**
SMART YOURSELF



800X Rally e GT

Depois do sucesso conhecido com a Kove 800X em pouco tempo de presença no mercado, a marca avança com as versões Rally e GT da sua trail bicilíndrica de média cilindrada.

Na busca de um público cada vez mais vasto, a Kove pretende cavalgar a onda de sucesso que tem acompanhado a sua 800X Pro desde o momento do lançamento. Em Milão, por ocasião da EICMA, a Kove apresentou as novas versões Rally e GT desta mesma moto.

KOVE 800X RALLY

A nova Kove 800X Rally tem por objectivo chegar a um público mais exigente e de vocação marcadamente 'off-road'. Trata-se de um modelo de inspiração na competição, uma moto de rali, como o nome indica, que incorpora materiais mais leves que a sua antecessora, suspensão de especificações mais elevadas e diversos outros detalhes que visam o bom desempenho fora de estrada.

Com um peso a seco de apenas 165 kg, a Rally consegue ser ainda 6 kg mais leve que a sua irmã 800X Pro que já apresentava a invejável cifra de 171 kg (a melhor da classe). A Rally será lançada globalmente ainda este ano (Dezembro é a data apontada pela Kove) e terá a acompanhará-la um conjunto de acessórios que aumentarão a sua capacidade 'off-road' e até a sua utilização em competição.

KOVE 800X GT

Já a nova Kove 800X GT procura enquadrar-se numa utilização claramente mais vocacionada para as longas viagens.

Apresenta um sistema de acelerador eletrónico 'ride by wire', 'cruise control', quatro modos de condução, controlo de tração, um depósito de combustível de maiores dimensões (22 litros) (são 19 litros na 800X Pro), jantes 19 e 17 polegadas e um para-brisas mais alto.

Com o conforto e a versatilidade na mira, a Kove 800X GT chegará aos concessionários no segundo trimestre de 2025. //



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui





» Galeria de fotos aqui



1390 Super Adventure S

A KTM deu a conhecer a nova 1390 Super Adventure S Evo, que promete revolucionar o segmento das motos de aventura. Com inovações tecnológicas impressionantes e um desempenho sem paralelo, esta moto está pronta para desafiar os limites da exploração e da performance.

Equipada com um motor LC8 V-Twin de 1350 cc, a nova Super Adventure S Evo oferece uma potência impressionante de 173 cavalos e um binário avassalador de 144 Nm. A adição de uma nova árvore de cames, com a inovadora tecnologia CAMSHIFT, ajusta automaticamente o tempo de abertura das válvulas, proporcionando uma performance que se adapta tanto a baixas como a altas rotações, permitindo uma condução ágil e precisa em todos os terrenos.

Entre as novidades, a KTM introduziu pela primeira vez uma transmissão manual automatizada (AMT) neste modelo. Este sistema, testado em condições exigentes, oferece mudanças de velocidade rápidas e automáticas, aumentando a capacidade de resposta do motor. Esta inovação possibilita ao motociclista escolher entre modos de condução manual ou automático, otimizando a experiência para diferentes estilos de condução e tipos de percurso.

Em termos da ciclística, a 1390 Super Adventure S Evo conta com uma estrutura mais rígida que, combinada com os pousa-pés agora 8 mm mais baixos e 10 mm mais largos, oferece um aumento considerável no conforto e na estabilidade. A suspensão semi-activa da WP foi ajustada para garantir uma resposta mais consistente ao terreno, utilizando a tecnologia Pulse Width Module (PWM)

para controlar as frequências de amortecimento, particularmente eficaz em altas velocidades.

A nível estético, a Super Adventure S Evo apresenta-se com uma carenagem frontal redesenhada e um novo assento ergonómico. O modelo inclui ainda um ecrã TFT de 8 polegadas em formato vertical, que exhibe informações cruciais ao condutor de forma clara. Para maior segurança em viagens, a KTM equipou a 1390 Super Adventure S Evo com um sistema de Cruise Control Adaptativo (ACC) que inclui Assistência de Travagem e Alerta de Distância, facilitando a condução em viagens longas e aumentando a segurança nas vias rápidas.

Este novo modelo conta com uma capacidade de combustível de 23 litros, oferecendo uma autonomia considerável, ideal para longas aventuras. O peso total da moto, com o depósito cheio, é de aproximadamente 245 kg, mantendo-se equilibrada para viagens de longa distância.

A KTM disponibilizará a 1390 Super Adventure S Evo em duas combinações de cores: uma versão em laranja e preto e outra em branco, preto e laranja, ambas a destacar a estética desportiva e aventureira que caracteriza a marca. Este modelo estará nos concessionários da Europa em fevereiro de 2025, reafirmando o compromisso da KTM em liderar o segmento das motos de aventura com inovações que atendem às expectativas dos motociclistas mais exigentes. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



1390 Super Duke GT

A KTM apresentou a nova 1390 Super Duke GT para 2025, um modelo que eleva os padrões da sua já consagrada linha Sport Tourer. Combinando potência, conforto e tecnologia de ponta, esta moto promete uma experiência de condução que se destaca tanto em estrada como em pista.

No coração da 1390 Super Duke GT encontra-se o motor LC8 V-Twin de 1.350 cm³, capaz de debitar 188 cavalos de potência e 145 Nm de binário. Este motor, partilhado com a 1390 Super Duke R EVO, foi otimizado para proporcionar uma entrega de potência linear e responsiva.

A gestão eletrónica é assegurada pelo sistema Keihin EMS, que integra funcionalidades como ride-by-wire, controlo de velocidade de cruzeiro e ignição dupla. A embraiagem deslizante hidráulica PASC, combinada com uma transmissão de seis velocidades, garante trocas de caixa suaves e precisas.

O quadro tubular em aço crómio-molibdénio da KTM 1390 Super Duke GT 2025 foi projetado para oferecer um equilíbrio ideal entre resistência, leveza e desempenho. Esta construção utiliza tubos de aço cuidadosamente interligados, garantindo uma base sólida para suportar o motor, a suspensão e o peso do motociclista.

Graças a esta construção, o peso a seco da moto é mantido em apenas 213 kg, contribuindo para uma condução ágil, estável e precisa, seja em estrada ou em curvas mais técnicas. O subquadro traseiro, construído em alumínio fundido, complementa a estrutura, reforçando a sua robustez sem adicionar peso desnecessário.

A suspensão semi-ativa WP APEX de terceira geração ajusta-se automaticamente às condições da estrada, proporcionando 125 mm de curso na dianteira e 140

mm na traseira. Esta tecnologia assegura conforto e estabilidade, independentemente do terreno.

O sistema de travagem é composto por pinças Brembo Stylema Monobloc de quatro pistões na dianteira, com discos de 320 mm, e uma pinça de dois pistões na traseira, com disco de 240 mm. As rodas de alumínio fundido estão equipadas com pneus 120/70 na dianteira e 200/55 na traseira.

A 1390 Super Duke GT apresenta uma altura do assento ao chão de 834 mm e uma distância entre eixos de 1.491 mm, proporcionando uma posição de condução confortável e desportiva.

O depósito de combustível tem uma capacidade de 19,5 litros, ideal para longas viagens, e o consumo médio é de 5,9 l/100 km, refletindo a eficiência deste modelo.

Este modelo está equipado com um painel TFT a cores de última geração, oferecendo uma interface intuitiva para o motociclista. A iluminação full-LED assegura excelente visibilidade, enquanto a conectividade avançada permite integração com dispositivos móveis para navegação e entretenimento.

A 1390 Super Duke GT inclui ainda modos de condução personalizáveis, controlo de tração avançado, ABS em curva e Quickshifter+, que permite mudanças de velocidade sem utilização da embraiagem.

Produzida na Áustria, a KTM 1390 Super Duke GT 2025 representa o auge da engenharia da marca, combinando potência, tecnologia e conforto. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



990 Duke R

A KTM revelou a 990 Duke R para 2025, um modelo que redefine o segmento Naked de média cilindrada. Desenvolvida e produzida na Áustria, esta moto destaca-se pelo design agressivo, performance aprimorada e uma lista extensa de inovações técnicas.

O coração da KTM 990 Duke R é o motor LC8c de 947 cm³, que oferece 130 cavalos de potência e 103 Nm de binário. Este bicilíndrico em linha é otimizado para respostas rápidas, enquanto o sistema de arrefecimento a líquido assegura uma eficiência energética ideal para receber homologação Euro5+. A transmissão de seis velocidades foi ajustada para uma troca de relações precisa, tanto em estrada como em condução mais agressiva em circuito.

Construída sobre um quadro em aço, que conta com o motor como um elemento estrutural, a KTM 990 Duke R apresenta um peso reduzido de 179 kg sem combustível. A suspensão dianteira WP APEX 48 e a traseira ajustável possuem 143 mm e 140 mm de curso, respetivamente. Com uma distância ao solo de 210 mm e um ângulo de direção de 65,9 graus, combina estabilidade com agilidade, sendo ideal para curvas fechadas e acelerações rápidas.

A KTM equipou a 990 Duke R com um sistema de travagem de alto desempenho. À frente, dois discos de 320 mm são combinados com pinças radiais de 4 pistões, enquanto atrás há um disco de 240 mm com pinça flutuante de pistão único. Estes componentes garantem uma travagem eficaz e segura em todas as condições. A corrente 520 X-Ring adiciona durabilidade e resistência à transmissão.

Entre as principais inovações, destaca-se o novo painel TFT tátil de 8,8 polegadas, que oferece excelente legibilidade e funcionalidades intuitivas. O sistema inclui conectividade avançada para integração com dispositivos móveis, permitindo controlo de chamadas, música e navegação diretamente no painel de instrumentos. A KTM também introduziu modos de condução personalizáveis e funcionalidades como controlo de tração sensível à inclinação, ABS e launch control.

Com um assento colocado a 840 mm de altura do chão, a 990 Duke R oferece uma posição de condução desportiva, mas confortável, ideal tanto para trajetos urbanos como para viagens mais longas.

A estética da 990 Duke R reflete a linguagem de design agressiva da KTM. O novo farol LED adapta automaticamente a intensidade das luzes diurnas às condições de iluminação. As carenagens aerodinâmicas não apenas



complementam o visual moderno da moto, como também melhoram a sua estabilidade em altas velocidades. O esquema de cores inclui branco com detalhes em preto mate e laranja, uma homenagem aos modelos históricos da KTM.

A KTM 990 Duke R é mais do que uma Naked de média cilindrada. Combinando potência, tecnologia de ponta e design arrojado, esta moto promete entregar uma experiência inigualável, seja em estradas sinuosas ou em circuitos. //



» [Galeria de fotos aqui](#)



KTM 890 Adventure R

A KTM apresentou a 890 Adventure R de 2025, um modelo inspirado nas motos do Dakar, que conta com tecnologia avançada.

O design da 890 ADVENTURE R inspira-se na KTM 450 RALLY, vencedora do Dakar, destacando-se pelo para-brisas baixo, para-lamas dianteiro elevado e carenagem de estilo rally, que oferece proteção adicional ao motociclista. O assento único foi projetado com foco no offroad. A altura do assento ao solo é de 880 mm, proporcionando uma posição elevada que favorece a visibilidade e o controlo em terrenos mais adversos.

O motor da 890 ADVENTURE R é um bicilíndrico paralelo com uma cilindrada de 889 cc que debita uma potência máxima de 105 cv, refrigerado por líquido e que inclui permutador de calor água/óleo. A gestão do motor é assegurada pelo sistema Bosch EMS de acelerador electrónico, que funciona em conjunto com um corpo de alimentação Dellorto de 46 mm. A transmissão conta com uma embraiagem deslizante PASC.

O quadro é fabricado em aço cromo-molibdénio, utilizando o motor como elemento estruturante para aumentar a rigidez e reduzir o peso. A

suspensão é fornecida pela WP XPLOR, com uma forquilha invertida de 48 mm de diâmetro, na dianteira e um amortecedor traseiro PDS da mesma marca.

O sistema de travagem está equipado com discos de 320 mm na dianteira e 260 mm na traseira, apoiados por um sistema ABS de última geração com modulação 9.3 MP. Este sistema inclui modos específicos como o OFFROAD ABS, que se ajustam automaticamente ao selecionar os modos de condução OFFROAD ou RALLY MODE.

Relativamente às rodas, a 890 ADVENTURE R vem equipada com jantes raiadas de 21 polegadas na dianteira e 18 polegadas na traseira, montadas em aros de alumínio tubeless. Os pneus, possuem dimensões de 90/90 na dianteira e 150/70 na traseira e a distância entre eixos é de 1.528 mm. A KTM 890 ADVENTURE R reclama um peso de 200 kg sem combustível-

O painel de instrumentos TFT de 5 polegadas inclui conectividade bluetooth com smartphone através da App KTMConnect. Esta funcionalidade oferece acesso à navegação Turn-by-Turn+, controlo de música e chamadas telefónicas. //



CV-R5

A KYMCO revelou recentemente a CV-R5, uma scooter de aventura com um design impressionante que promete revolucionar o segmento. O modelo, apresentado em Taiwan, deverá ser lançado em 2025.

Com uma estética que não deixa ninguém indiferente, a KYMCO CV-R5 destaca-se pelas suas carenagens elegantes e robustas. Estas estendem-se desde o farol até ao motor, criando uma peça única e fluida que se funde harmoniosamente com o seu ecrã para-brisas. Outro detalhe destacado são os faróis dispostos verticalmente, um sobre o outro.

A unidade motriz, com 427 cc, é capaz de gerar um binário máximo de 40,2 Nm às 5.000 rpm. A marca taiwanesa ainda não confirmou se este motor já é utilizado noutros modelos de 400 cc ou se se trata de um motor completamente novo. O que é certo é que a CV-R5 virá equipada com todos os dispositivos tecnológicos esperados: ABS de dois canais, iluminação full LED, controlo de tração, cruise control e um painel TFT a cores com vasta informação.

A KYMCO CV-R5 está equipada com uma forquilha invertida com acabamento dourado e o braço oscilante utiliza um amortecedor com sistema progressivo, concebido para proporcionar uma condução mais estável e controlada.

O sistema de travagem é igualmente robusto, com um duplo disco na frente e um único disco na traseira, garantindo uma travagem segura e eficaz.

A versão final da KYMCO CV-R5 deverá ser oficialmente apresentada em novembro de 2024, durante o prestigiado Salão de Milão. Se tudo correr conforme o planeado, este motociclo crossover poderá chegar ao mercado em 2025. //





KYMCO

THE LUXURY OF DISCOVERY



A CV3 é a primeira scooter de três rodas da KYMCO. Com os seus inúmeros recursos de segurança e conforto, esta maxiscooter é uma ótima alternativa para quem adora a manobrabilidade de uma scooter no trânsito da cidade, enquanto disfruta do conforto e da mais pura liberdade de condução.

PVPR 13.490€
11.990€
IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

CV3 - VIAGEM PARA A GRANDEZA!

Importador **Multimoto**

[instagram.com/kymcoportugal](https://www.instagram.com/kymcoportugal) [facebook.com/kymcopt](https://www.facebook.com/kymcopt)

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



» [Galeria de fotos aqui](#)

Starwave J125

A histórica marca italiana apresentou na EICMA deste ano um novo modelo: a Starwave J. É uma edição especial que celebra o 60º aniversário da 'Junior', lançada em 1964.



Pensada para agradar a um público eminentemente jovem (J... de Junior), tal como em 1964, a nova J nasceu com uma personalidade marcante, em clara sintonia com as linhas ancestrais dos modelos da Lambretta, e forte inspiração no Surf e “cultura de praia”, tendências a que foi buscar a sua denominação: Starwave.

Essa inspiração é revelada em detalhes como a pequena prancha acoplada no escudo frontal da moto. Esta ‘prancha’ marca a estética da J Starwave e, de acordo com a marca “é uma solução que rompe definitivamente com todos os esquemas clássicos de design de scooters.”

A Lambretta J Starwave convida à personalização gráfica e de cor, oferecendo múltiplas formas de criatividade para tornar a J uma scooter única, plena de personalidade.

O estilo é definitivamente o ponto forte da nova Lambretta J, absolutamente consistente com as linhas clássicas da marca. Mesmo de um ponto de vista técnico, a nova Lambretta J tem todas as características



distintivas da marca, a começar pela suspensão dianteira com duplo amortecedor hidráulico e monoamortecedor hidráulico com pré-carga ajustável em 5 posições na suspensão traseira.

A Lambretta J estará disponível em duas versões, a J125 (124,6 cc) e a J200 (174,5 cc), ambas com um avançado motor a 4 tempos e 4 válvulas, arrefecido a líquido.

A nova Lambretta J estará disponível a partir de Junho de 2025, mas ainda não se conhece com exactidão o momento da chegada da scooter aos concessionários portugueses.

Dentro do mesmo espírito, o stand da marca na EICMA mostrava vários kits personalizados, como demonstração das possibilidades de alteração gráfica.

Apresentava ainda a exposição “ART ON WHEELS”, com os grafismos personalizados de Piet Linnebank para a Lambretta J. O projeto de Piet Linnebank com a Lambretta apresenta uma fusão única de arte e design permitindo que a Lambretta J seja personalizada com a linguagem visual imaginativa de Linnebank, enriquecendo cada scooter com um toque do seu estilo distinto.

Conhecido pela sua abordagem fluida e inconsciente à arte, Linnebank traz um novo dinamismo à marca, permitindo que cada kit gráfico se transforme numa tela pessoal. A iniciativa da Lambretta oferece aos entusiastas a oportunidade de abraçar a visão poética e animada de Linnebank dodesign moderno. //



Elettra



» [Galeria de fotos aqui](#)

Apresentada na EICMA de 2023, a Lambretta Elettra voltou a brilhar no stand da marca italiana numa declaração de intenções futurista.

Produto claramente Lambretta, combina na perfeição as linhas elegantes que fizeram a marca famosa e a motorização eléctrica, numa mescla que abre as portas do futuro. No dizer da Lambretta, “um produto de sonho, cheio de charme”.

Linhas vincadas na frente em harmonia com as volumetrias traseiras e com o assento minimalista a destacar-se no conjunto. Uma receita que mantém viva a tradição e toda a herança estética e desenha o caminho futurista que se adivinha.

A instrumentação digital integrada transporta a Elettra para outra dimensão estética de comunicação e interação com o condutor e integra-se com o inovador farol dianteiro em forma de gancho. Todo o painel traseiro levanta com um simples toque no comando à distância, dando fácil acesso ao compartimento que acomoda a bateria.

A própria estrutura oferece um compartimento para o capacete ou para as luvas.

Em total harmonia com a tradição Lambretta, a Elettra garante um desempenho de referência, a começar pela sua velocidade máxima de cerca de 110 km/h, graças a uma potência contínua e máxima de 4 kW (5 cv) e 11 kW (15 cv), respetivamente, e um binário de 258 Nm.

Tudo isto graças ao seu motor de ímanes

permanentes (PMSM, Permanent Magnet Synchronous Motor), uma escolha de qualidade e de máximo desempenho, capaz de assegurar um grande binário, a melhor relação peso/potência, um elevado rendimento e fiabilidade.

Com 3 modos diferentes de condução para adaptação às necessidades de mobilidade do momento (Eco, Ride e Sport), a Elettra garante uma autonomia fiável que vai de 127 km (a uma velocidade constante de 40 km/h) a mais de 60 km (a uma velocidade constante de 80 km/h).

O tempo de carregamento da bateria (lítio, 4,6 kWh) é de cerca de 5:30h com uma tomada doméstica de 220V, que é reduzido para 36 minutos com um “carregamento rápido” numa estação de carregamento pública (até 80%).

As dimensões gerais são as de uma scooter perfeita para a mobilidade urbana atual, com uma altura de assento adequada para todos (780 mm) e um peso que se enquadra na normalidade absoluta da categoria (135 kg). Todos os pormenores contribuem para criar um modelo inigualável.

O conceito e o desenvolvimento da Elettra são o trabalho da “equipa de design” liderada diretamente pelo Presidente Walter Scheffrahn que, como o primeiro grande entusiasta da Lambretta, cuidou pessoalmente de cada pormenor estético e prático. //





Montana XR1 125 EVO

A marca do Grupo Motos Bordoy levou à EICMA quatro novidades: uma 'concept bike', dois protótipos em desenvolvimento e a nova versão da sua 'Campeã de Vendas', a Montana XR1 125 EVO.

Fortemente apostada na sua expansão internacional, a marca de Barcelona teve uma presença forte no Salão de Milão, onde anunciou o seu 'ataque' ao mercado francês a partir do próximo mês de janeiro.

E se essa é, de forma clara, uma das mensagens fortes que a marca procurou transmitir no certame italiano, a outra centra-se na evolução dos seus produtos e na "aposta firme no seu próprio design 'made in Barcelona'".

No que diz respeito a novidades, a Macbor mostrou a nova versão da comercialmente bem sucedida Montana XR1 125. Trata-se de uma moto que pretende representar aquilo que a marca considera ser o 'espírito Macbor': aventura, liberdade e paixão pelas motos.

Lançada inicialmente em 2017, como pioneira no segmento Adventure entre as 'oitavo-de-litro', a Montana XR1 125 tornou-se rapidamente numa das preferidas do público.

A pequena aventureira de 125 cc, será equipada com um motor monocilíndrico a quatro tempos, de

quatro válvulas, debitando uma potência máxima de 15 cv (11 kW). Entre as mais significativas novidades contam-se a instalação de um TFT de 5 polegadas com conectividade 'mirror' para dispositivos móveis, uma roda dianteira de maior dimensão (18" em vez de anterior de 17"), ABS e controlo de tração.

A sua estética destaca-se pela frente característica formada pelo conjunto de faróis original e pela ausência do habitual 'bico de pato'.

Devido à sua generosa ergonomia, conforto e aptidões está à vontade tanto numa utilização estradista como fora do asfalto. A Macbor Montana XR1 125 estará disponível em quatro cores – branco, vermelho, azul e preto - e terá à disposição um kit opcional de três malas. estando prevista a sua chegada aos concessionários portugueses na primavera de 2025.

Ainda no segmento das 125cc, a casa espanhola levou à EICMA um protótipo denominado Shifter 125 EVO. Trata-se, como a designação não esconde, de uma evolução do modelo Shifter, da gama Street, com linhas atraentes e carácter desportivo.

Os 'spoilers' laterais, a ótica dianteira e o farolim traseiro marcam a sua estética. Equipada com o motor monocilíndrico de 4 válvulas e refrigeração líquida,

debita 15 cv e virá equipada com a tecnologia atual: ABS e controlo de tração, painel de instrumentos sob a forma de um TFT de 5" com conectividade 'mirroring'.

Outro protótipo presente no stand da marca espanhola em Milão captou as atenções de muitos.

Falamos da Rockster 710, uma 'cruiser' dotada de um motor bicilíndrico de 698cc, a debitar 75 cv de potência máxima e cujo objectivo é continuar a fazer crescer a gama Custom da marca, destacando-se pelo seu desempenho e equipamento.

A '710' é uma mescla entre a linha neo-clássica da gama Rockster e a mais recente tecnologia ao serviço da indústria, com ABS e controlo de tração e painel de instrumentos circular em TFT com conectividade 'mirroring'.

Finalmente, uma referência para a 'Concept bike' presente, a Rockster 410 Bobber. Um 'exercício de design', nas palavras da própria marca, que visa sublinhar a atenção que a Macbor está a dispensar à gama custom/cruiser e, voltando a citar, "ser fiel à sua missão de propor 'motos com alma'".

Esta bobber tem por base a Rockster 410 já existente, mas vê o assento ser rebaixado e recebe uma pintura em bege Desert, o suficiente para captar a atenção dos amantes desta tendência. //



Spidermax 300



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Malaguti apresenta a Spidermax 300, uma scooter pensada para combinar conforto, desempenho e tecnologia, adequada tanto para o trânsito urbano como para deslocações mais longas.

A Spidermax 300 está equipada com um motor monocilíndrico de 278 cc a 4 tempos e refrigeração por líquido, com 4 válvulas e comando SOHC, que entrega 26,4 cavalos de potência às 8250 rpm e um binário de 25,7 Nm às 6250 rpm. A transmissão CVT assegura uma condução suave e eficiente, enquanto o consumo médio de 3,4 l/100 km e as emissões de CO₂ de 79 g/km estão em conformidade com as exigentes normas europeias.

A ergonomia e o conforto são prioridades no design da Spidermax 300. O assento está a uma altura do chão de 790 mm, tornando-se acessível para diferentes estaturas, enquanto a suspensão dianteira telescópica e os amortecedores traseiros ajustáveis garantem estabilidade e absorção de impactos. O modelo também conta com um para-brisas pensado para maior proteção aerodinâmica.

A tecnologia avançada é outro ponto forte desta scooter. O painel TFT de 7 polegadas proporciona uma leitura clara das informações essenciais, complementado por uma chave central "All-in-One" para maior comodidade. Além disso, a Spidermax 300 inclui uma porta USB integrada e espaço adicional para armazenamento, o que a torna prática para o dia a dia.

O modelo vem equipado com sistema ABS nos travões, com discos de 260 mm na frente e 240 mm na traseira. Os pneus 120/70-15 na frente e 140/60-14 na traseira asseguram aderência e controlo, enquanto o peso total de 177 kg em ordem de marcha contribui para a estabilidade a alta velocidade.

O depósito de 13 litros permite uma boa

autonomia, tornando-o uma escolha versátil para diferentes tipos de utilização.

Disponível nas cores Toro Black e Spirito Grey, a Spidermax 300 é uma solução completa para quem procura uma scooter eficiente, confortável e com um design moderno, adaptado às necessidades do dia a dia e aventuras mais longas. //



Válido até
31 de Dezembro
2024

NATAL BLUROOC

POUPA **300€***

Limitado ao Stock existente



LEGEND
125

2499€
~~2799€~~

2799€
~~3099€~~

HUNT XC
125



*Acresce despesas de legalização e transporte.

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



blurocmoto.pt/



bluroc_motorcycles/



Madison 300



» Galeria de fotos aqui

A Malaguti lançou a Madison 300, uma scooter moderna que combina tecnologia avançada, conforto e desempenho, ideal para deslocamentos urbanos e viagens de média distância.

A Madison 300 está equipada com um motor monocilíndrico de 278 cc, 4 tempos, refrigerado a líquido, com comando SOHC e 4 válvulas. Este motor oferece 24,5 cavalos às 8250 rpm e um binário de 24,5 Nm às 6250 rpm. A transmissão automática CVT garante uma condução prática e eficiente.

Conta com travões de disco, com 250 mm na frente e 220 mm atrás, ambos equipados com ABS para maior segurança. Na suspensão, a forquilha telescópica e os amortecedores traseiros ajustáveis oferecem uma condução estável e confortável em diferentes condições de piso.

A altura do assento ao solo, de 780 mm, proporciona conforto para condutores de diferentes estaturas. Com um peso de 177 kg, a Madison 300 mantém um bom equilíbrio entre estabilidade e manobrabilidade.

O painel LCD facilita a visualização de informações essenciais, enquanto o sistema keyless permite ligar e desligar a scooter sem a necessidade de chave física. Um carregador USB integrado garante que dispositivos móveis estejam sempre prontos para uso.

Com um consumo médio de 3,4 litros por cada 100 quilómetros e emissões de 80,4 g/km, a Madison 300 destaca-se pela eficiência energética, tornando-se numa escolha sustentável para deslocamentos diários.

O modelo está disponível em diversas opções cromáticas: Toro Black, Neve White e Spirito Grey, permitindo aos condutores escolher um estilo que reflita a sua personalidade. //





ADVENTURA125



» Galeria de fotos aqui

A Malaguti apresenta a ADVENTURA125, uma scooter que combina tecnologia moderna, design aventureiro e eficiência para o dia a dia urbano e percursos mais desafiadores.

O motor monocilíndrico de 124,9 cc a 4 tempos, com arrefecimento líquido e comando SOHC das 2 válvulas, oferece um equilíbrio entre eficiência e desempenho. A potência máxima é de 11,3 CV às 8500 rpm, enquanto o binário atinge os 11,2 Nm às 6500 rpm, garantindo uma resposta ágil, especialmente em ambientes urbanos. A transmissão automática CVT proporciona uma condução fluida e fácil, ideal para o uso diário.

Concebida para enfrentar diferentes tipos de superfícies, está equipada com uma suspensão que assegura conforto em trajetos urbanos e fora de estrada.

O sistema de travagem conta com discos de 240 mm na dianteira e 220 mm na traseira, ambos com ABS de série. Os pneus de 16 polegadas na frente (100/80-16) e de 14 polegadas na traseira (120/70-14) reforçam a aderência e a estabilidade.

O design é uma das áreas em que a ADVENTURA125 se destaca. Apresenta linhas modernas e uma estética aventureira,

complementada por uma escolha de cores como Corsa Red, Toro Black e Spirito Grey.

Entre as funcionalidades, destaca-se o painel TFT de 7 polegadas que fornece informações claras e completas ao condutor. O sistema keyless é uma comodidade adicional, tornando a experiência de utilização mais prática. O carregador USB integrado é útil para manter dispositivos eletrónicos alimentados durante as viagens.

O pára-brisas integrado oferece proteção aerodinâmica, enquanto o espaço de armazenamento extra aumenta a versatilidade da scooter, permitindo transportar pequenos volumes ou acessórios indispensáveis.

Com uma altura do assento ao chão de 790 mm, a ADVENTURA125 adapta-se a condutores de várias estaturas. Com dimensões compactas e um peso de 150 kg em ordem de marcha tornam-na muito manobrável mesmo em trânsito intenso.

A capacidade do depósito de 10,5 litros assegura uma autonomia respeitável, adequada para percursos urbanos e deslocações curtas fora da cidade. //

Crosser CR1 125



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Malaguti lançou uma scooter que combina design moderno com funcionalidades avançadas, ideal para o ambiente urbano.

Equipada com um motor monocilíndrico a 4 tempos, com refrigeração por líquido, a Crosser CR1 125 oferece uma potência máxima de 12,1 cv às 8250 rpm e um binário de 11,7 Nm às 6500 rpm. A transmissão automática CVT proporciona uma condução suave e fácil, ideal para trajetos citadinos.

Além disso, o modelo é eficiente em termos de consumo, apresentando uma média de 2,3 litros por cada 100 quilômetros e emissões de CO₂ de apenas 60 g/km, em conformidade com os regulamentos europeus.

Em termos de tecnologia, a Crosser CR1 125 destaca-se pelo seu sistema de iluminação LED, painel LCD de fácil leitura e um carregador USB integrado. O assento ergonômico foi desenhado para oferecer maior conforto, enquanto o espaço adicional de armazenamento aumenta a praticidade para as necessidades do dia a dia.

Com travões de disco de 240 mm equipados com ABS tanto na roda dianteira como na traseira, garantindo uma travagem eficaz em todas as situações. A suspensão traseira com amortecedores duplos ajustáveis proporciona estabilidade adicional, e os pneus de medidas 100/80-14 na frente e 120/70-14 atrás.

Possui uma altura do assento ao chão de 775 mm, sendo fácil de manobrar. O depósito de 5,5 litros oferece uma autonomia suficiente para deslocamentos diários.

O modelo está disponível em três cores: Spirito Grey, Toro Black e Corsa Red, permitindo que o condutor escolha uma estética que melhor reflita o seu estilo pessoal. //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



ANDAR DE MOTO

T352X



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Morbidelli, conhecida pela sua história no mundo do motociclismo, lança a T352X, uma moto de aventura de média cilindrada que combina tecnologia moderna, design robusto e capacidade para explorar diferentes terrenos.

A T352X está equipada com um motor bicilíndrico de 349,2 cc, que desenvolve 40,9 cavalos às 10.500 rpm e um binário máximo de 31,5 Nm às 8.500 rpm. O motor de 8 válvulas, com sistema de arrefecimento a líquido, proporciona uma entrega de potência suave e eficiente. Complementado por uma embraiagem deslizante, o modelo garante maior controlo durante reduções bruscas de velocidade. A transmissão de 6 velocidades assegura trocas de caixa rápidas e precisas, enquanto os modos de

condução ajustáveis permitem adaptar a resposta do motor às condições do percurso.

O quadro da moto inclui uma suspensão dianteira telescópica invertida com 41 mm de diâmetro, com um curso de 160 mm, e um amortecedor traseiro multi-link ajustável em pré-carga, com 56 mm de curso. O sistema de travagem é composto por um disco dianteiro flutuante de 300 mm com uma pinça de 4 pistões e um disco traseiro de 240 mm com pinça de pistão simples, ambos assistidos por um sistema ABS da Bosch. Para condução off-road, o ABS da roda traseira

pode ser desativado.

As dimensões foram cuidadosamente projetadas para maximizar o conforto e a funcionalidade. Com uma altura do assento ao chão de 820 mm, um depósito de 18 litros e um peso a seco de 180 kg, a T352X oferece excelente manobrabilidade e autonomia. As rodas raiadas, de 19 polegadas na frente e 17 polegadas na traseira, estão equipadas com pneus Pirelli, concebidos para garantir tração em diversos terrenos.

A conectividade é um ponto forte do modelo, com um ecrã TFT de 7 polegadas que permite espelhar o smartphone através do sistema Morbidelli Connect. Este recurso, aliado à presença de portas USB para carregamento de dispositivos, torna a experiência de condução mais prática e interativa. Os controlos iluminados oferecem uma solução prática e moderna, facilitando a utilização em ambientes com pouca luz.

Com uma velocidade máxima de 140 km/h e capacidade para transportar até 190 kg, a T352X é uma moto preparada para aventuras em diversos cenários. //



Gama MINT

MINT

CUIDADO ESSENCIAL PARA O TEU CAPACETE



T502X



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Morbidelli apresentou a T502X, uma moto projetada para atender às necessidades dos aventureiros modernos, oferecendo um equilíbrio perfeito entre potência, tecnologia avançada e versatilidade. Lançada durante um evento em Milão, este modelo é a mais recente aposta da marca.

O coração da T502X é um motor bicilíndrico de 486 cc, que entrega 46,94 cavalos a 8.500 rpm e um torque de 45 Nm a 6.750 rpm. Este desempenho é gerido por uma caixa de seis velocidades com embraiagem deslizante, proporcionando trocas de velocidade suaves e maior controlo nas mais diversas situações. O sistema de refrigeração a líquido garante eficiência térmica mesmo nas condições mais exigentes.

A estrutura tubular em aço do quadro é complementada por suspensões ajustáveis: uma forquilha telescópica invertida com 43 mm de diâmetro e 180 mm de curso na dianteira, e um amortecedor traseiro multi-link com 69 mm de curso. Este conjunto garante conforto e estabilidade, tanto em viagens longas como em trilhos irregulares.

A travagem é assegurada por discos flutuantes JJuan de 300 mm na frente, e um disco traseiro de 240 mm, monitorizada por um ABS Bosch. O ABS traseiro pode ser desativado para maior controlo

em condução off-road.

Com rodas raiadas tubeless de 19 polegadas na frente e 17 polegadas atrás, a T502X utiliza pneus Pirelli Scorpion Rally STR, conhecidos pela sua versatilidade e aderência em múltiplas superfícies. O depósito de combustível tem uma capacidade de 18 litros.

No campo tecnológico, o modelo inclui o sistema Morbidelli Connect, que oferece conectividade 4G e uma aplicação para gerir rotas e informações em tempo real. O painel TFT de 7 polegadas garante excelente visibilidade, enquanto as portas USB permitem carregar dispositivos durante a viagem. A iluminação em LED, com óticas de estilo rally, oferece uma melhor visibilidade.

A T502X pode levar malas laterais em alumínio à prova de água, com sistema de abertura rápida e um interior acolchoado, indicadas para viagens longas.

Com uma altura do assento ao chão de 830 mm, peso de 210 kg e velocidade máxima de 160 km/h, a T502X apresenta-se como uma moto equilibrada para iniciantes e experientes. //



F352



A Morbidelli revelou a nova F352 na EICMA 2024, destacando-se como uma opção avançada e acessível no competitivo mercado das motos naked de média cilindrada.

A Morbidelli F352 chega com um motor bicilíndrico em linha de 349,2 cc, desenvolvido para equilibrar potência e versatilidade. Os 40,9 cavalos às 10.500 rpm e um binário de 31,5 Nm às 8.500 rpm, proporcionam uma condução responsiva e ágil, ideal para trajetos urbanos ou viagens mais dinâmicas. A velocidade máxima anunciada é de 145 km/h.

Com uma ciclística ajustada para máxima performance, a F352 integra uma suspensão dianteira invertida com 41mm de diâmetro e com 120 mm de curso e um amortecedor traseiro multi-link ajustável em pré-carga, garantindo uma condução confortável e estável em diferentes condições.

No que toca à travagem, a moto utiliza discos flutuantes duplos de 300 mm à frente, aliados a um disco traseiro de 240 mm, ambos controlados por um sistema ABS da Bosch, que pode ser

desativado conforme a necessidade.

O design aerodinâmico reflete a herança desportiva da Morbidelli, enquanto a iluminação LED proporciona segurança e visibilidade, mesmo em condições de pouca luz. A tecnologia da F352 destaca-se pelo painel TFT de 5 polegadas com conectividade 4G, incluindo um ano de dados gratuitos. Este sistema oferece acesso a GPS e integração com aplicações móveis, além de incluir funcionalidades práticas como carregamento USB e comandos retroiluminados.

Com uma altura de assento ao chão de 790 mm e um peso de 170 kg, a moto é acessível para motociclistas de várias estaturas. A possibilidade de escolher entre diferentes modos de condução permite adaptar o desempenho da moto a qualquer estrada ou estilo de condução.

A Morbidelli F352 promete redefinir o segmento das motos de média cilindrada com uma combinação única de design, tecnologia, desempenho e acessibilidade. //



ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUIDO)

Estilo e diversão concentrados numa moto ágil, de condução fácil e extremamente contemporânea. Este é o conceito por trás da nova Leoncino 125, criada para ir de encontro às necessidades das gerações mais novas de motociclistas e suprir os seus desejos de liberdade e independência. Esta moto vem alargar a atual gama Benelli Leoncino, mantendo-se fiel ao espírito da restante família, capaz de realçar tanto a sua herança como o seu carácter contemporâneo.

Descobre-a num concessionário Benelli.





V7 Sport

A Moto Guzzi revelou a nova V7 Sport, a mais desportiva e tecnologicamente avançada versão da icónica gama V7



No centro desta Moto Guzzi está o icónico motor V-twin a 90° de instalação transversal, agora atualizado para cumprir as normas Euro 5+. Com 853 cc, esta unidade motriz entrega 67,3 cavalos às 6.900 rpm e um binário máximo de 79 Nm às 4.400 rpm. O desempenho é da nova V7 é substancialmente melhorado com a introdução do sistema Ride-by-Wire com multimapeamento, que substitui o comando mecânico de alimentação de combustível, garantindo resposta precisa e suavidade na aceleração. O motor, aliado à transmissão por veio, assegura robustez, eficiência, praticidade e um baixo custo de manutenção, mantendo o equilíbrio entre tradição e inovação.

A ciclística da V7 Sport foi revista para oferecer uma experiência de condução mais requintada. A forquilha invertida (USD) ajustável aumenta a rigidez e a estabilidade, especialmente em situações de condução mais vigorosa, enquanto o sistema de travagem inclui discos duplos de 320 mm na dianteira, com pinças radiais Brembo monobloco, proporcionando uma travagem poderosa e controlável. Complementando a segurança, a V7 Sport está equipada com uma IMU de 6 eixos que gere o ABS em curva e o controlo de tração, otimizando a aderência e a estabilidade em diferentes condições de piso.

A estética da V7 Sport é um reflexo do seu espírito desportivo e elegante. O assento preto com costuras vermelhas, os espelhos retrovisores montados nas

extremidades do guidador e o guarda-lamas traseiro encurtado conferem-lhe uma personalidade única. Os acabamentos premium incluem suportes do farol e painéis laterais em alumínio, que adicionam sofisticação ao design. Em termos de funcionalidades, a V7 Sport está equipada com modos de condução Road, Rain e o exclusivo modo Sport, que ajusta a resposta do motor e a dinâmica para uma experiência mais agressiva e envolvente. O painel de instrumentos LCD atualizado fornece informações completas, enquanto o farol LED com assinatura DRL garante excelente visibilidade e estilo. O depósito de 21 litros oferece autonomia para viagens longas, enquanto o assento a 780 mm de altura do chão torna a moto acessível para pilotos de diferentes estaturas. Conta com um peso total de 223 kg.

A nova Moto Guzzi V7 vai estar disponível nas cores exclusivas Verde Legnano, uma homenagem vibrante ao tom original da primeira V7 Sport, e Grigio Lario, um cinzento pastel sóbrio e elegante.

A Moto Guzzi V7 Sport destaca-se como uma evolução notável dentro da gama V7, equilibrando avanços tecnológicos com a manutenção de elementos tradicionais que refletem o legado da marca. Com melhorias na ciclística, motor atualizado e um design que honra a sua história sem comprometer a funcionalidade, a V7 Sport afirma-se como uma proposta sólida para os pilotos que valorizam desempenho, segurança e um estilo cuidadosamente projetado. //





Stelvio Duecento Tributo

A Moto Guzzi apresentou na EICMA 2024 a Stelvio Duecento Tributo, uma edição especial da sua moto adventure-touring, que assinala os 200 anos do icónico Passo Stelvio.

Limitada a 2.758 unidades, número correspondente à altitude do passo, em metros, esta edição especial está equipada com um motor bicilíndrico em V a 90° de 1.042 cc, com refrigeração a líquido e injeção eletrónica. Este motor desenvolve 115 cavalos às 8.700 rpm e um binário máximo de 105 Nm às 6.750 rpm, garantindo uma performance sólida em qualquer tipo de terreno. O motor está em conformidade com as normas de

emissões Euro 5+, e vem acompanhado de uma caixa de seis velocidades com Quick Shifter bidirecional, permitindo mudanças de velocidade rápidas e precisas sem necessidade de utilizar a embraiagem.

A ciclística combina um quadro tubular em aço de alta resistência com um braço oscilante em alumínio. Na suspensão dianteira, uma forquilha invertida com 45 mm de diâmetro oferece ajustes de pré-carga, compressão e ressalto, enquanto a traseira está equipada com um monoamortecedor com regulação

eletrónica, permitindo uma configuração otimizada para diferentes tipos de condução. As jantes raiadas, de 19 polegadas na frente e 17 polegadas na traseira, são calçadas com pneus mistos Pirelli Scorpion Rally STR.

A Stelvio Duecento Tributo apresenta dimensões concebidas para oferecer conforto e versatilidade em qualquer tipo de percurso. Com um comprimento total de 2.250 mm, uma largura de 980 mm e uma altura ajustável entre 1.450 mm e 1.550 mm (graças ao para-brisas regulável), esta moto adapta-se tanto a viagens longas como a trajetos urbanos.

A distância entre eixos de 1.550 mm proporciona estabilidade, enquanto a altura do assento ao chão é regulável entre 830 mm e 850 mm. O peso em ordem de marcha é de 252 kg, incluindo o depósito de combustível com capacidade para 22 litros, que permite uma excelente autonomia.

O sistema de travagem apresenta dois discos flutuantes de 320 mm na dianteira, com pinças radiais Brembo de quatro pistões, e um disco de 260 mm na traseira com pinça de dois pistões, também da Brembo. Este conjunto é complementado por um sistema ABS de curva, que melhora a segurança e estabilidade durante travagens mais exigentes.

Quanto à parte tecnológica, a Stelvio Duecento Tributo destaca-se pelo sistema de assistência ao condutor baseado em radar 4D desenvolvido pela Piaggio Fast Forward. Este sistema integra funcionalidades como aviso de colisão frontal (Forward Collision Warning), monitorização de ângulo morto (Blind Spot Information System) e assistência de mudança de faixa (Lane Change Assist).

Além disso, esta moto inclui controlo de

tração ajustável, controlo de velocidade de cruzeiro adaptativo e cinco modos de condução personalizáveis, que ajustam os parâmetros do motor, travões e assistência eletrónica às preferências do utilizador.

A Stelvio Duecento Tributo oferece ainda uma gama completa de equipamentos premium. Inclui faróis full-LED com luzes diurnas (DRL), indicadores de mudança de direção LED, sistema de monitorização da pressão dos pneus (TPMS), punhos e assentos aquecidos para condutor e passageiro, para-brisas ajustável eletronicamente, proteção de mãos e cavalete central.

A conectividade é assegurada pelo sistema Moto Guzzi MIA, que permite ligação com smartphones, fornecendo navegação GPS, controlo multimédia e acesso a informações detalhadas sobre a condução.

O design desta edição especial é outro ponto de destaque. A Stelvio Duecento Tributo apresenta uma pintura única em branco, azul e vermelho, inspirada no equipamento técnico de montanha. Os gráficos incluem representações das curvas do Passo Stelvio e as suas coordenadas geográficas, reforçando a ligação à história do local. Detalhes exclusivos, como o logótipo gravado no depósito e o número da edição limitada inscrito na estrutura, elevam o estatuto desta moto.

Com a Stelvio Duecento Tributo, a Moto Guzzi celebra a tradição e a inovação, proporcionando uma moto que honra a história do Passo Stelvio enquanto oferece uma experiência de condução avançada e refinada. Este modelo exclusivo estará disponível nos concessionários europeus no início de 2025. O seu preço será revelado brevemente. //





Corsaro GT



A Moto Morini apresentou a Corsaro GT, um modelo que eleva o conceito de touring a um novo patamar. Projetada e desenhada em Itália, esta nova moto combina potência, conforto e tecnologia, ideal para quem procura aventuras em grande estilo, seja em longas viagens ou no dia a dia.

Com um motor V-twin a 90° de 749 cc, a Corsaro GT entrega 96 cavalos de potência capaz de proporcionar uma velocidade máxima de 210 km/h, mas para os condutores com carta A2, existe uma versão com 48 cavalos. Este desempenho é apoiado por tecnologias avançadas, como lubrificação por cárter seco e cambota contra-rotante, garantindo suavidade e eficiência em todas as condições.

O conforto é um dos pontos fortes deste modelo. A posição de condução ergonómica, com guiador elevado e um assento espaçoso para dois ocupantes, proporciona uma experiência relaxante mesmo em trajetos longos. Um pára-brisas ajustável e carenagens aerodinâmicas completam o pacote aerodinâmico.

A Corsaro GT também brilha no campo tecnológico. Um painel digital de 7 polegadas exibe todas as informações de forma clara e permite conectividade Bluetooth para acesso a multimédia e navegação. Na segurança, o modelo está equipado com ABS de duplo canal para curvas e um sistema de monitorização de ângulo morto,

reforçando a confiança em todas as viagens.

O quadro, fabricado numa mistura de alumínio e aço, assegura resistência e leveza, complementado por um braço oscilante em alumínio.

As dimensões são pensadas para maximizar o conforto e a praticidade. A moto tem 2260 mm de comprimento, 910 mm de largura e 1550 mm de altura, com uma distância entre eixos de 1500 mm e o assento encontra-se a 835 mm do chão. O depósito de combustível com capacidade para 19 litros garante autonomia suficiente para grandes distâncias.

As suspensões foram desenhadas para oferecer uma condução precisa. A frente conta com uma forquilha totalmente ajustável, enquanto a traseira utiliza um sistema de articulação progressiva com amortecedor no braço oscilante. O sistema de travagem inclui discos duplos de 320 mm à frente e um disco único de 255 mm atrás, complementados por ABS otimizado para segurança máxima.

Cumprindo a norma Euro 5+, a Corsaro GT estará disponível nos concessionários no final do terceiro trimestre de 2025. //





» Galeria de fotos aqui



Alltrhike 450

A Moto Morini anunciou a Alltrhike 450, a sua primeira moto todo-o-terreno de 450 cc. O nome "Alltrhike" inspira-se na palavra inglesa "hike", que significa "excursão", destacando o espírito aventureiro e a capacidade desta moto para enfrentar desafios fora de estrada.

Com um motor bicilíndrico em linha, de 450 cc, a Alltrhike oferece uma potência de 44 cavalos às 8.500 rotações por minuto e um binário máximo de 44 Nm às 6.250 rpm. Este desempenho, aliado a uma velocidade máxima de 155 km/h, torna-a ideal tanto para terrenos irregulares como para estrada aberta. O sistema de injeção BOSCH garante eficiência e fiabilidade em todas as condições.

O quadro em aço, combinado com o braço oscilante em alumínio, assegura robustez e leveza. A suspensão dianteira Kayaba, com uma forquilha invertida com 41 mm diâmetro e um curso de 210 mm, é ajustável na pré-carga da mola e no amortecimento em ressalto e compressão, enquanto a suspensão traseira, com curso de 190 mm, oferece regulação completa para uma condução confortável e adaptada a diferentes terrenos.

As rodas raiadas, com dimensões de 21 polegadas na frente e 18 polegadas atrás, foram concebidas para proporcionar estabilidade e controlo em condições desafiantes. Os pneus, de medidas 90/90-21 e 140/70-18, completam o conjunto, assegurando aderência em superfícies difíceis. O sistema de travagem inclui um disco dianteiro de 320 mm e um traseiro de 255 mm, com ABS de duplo canal que pode ser desativado



para uma condução mais técnica em off-road.

Além das capacidades mecânicas, a Alltrhike 450 incorpora tecnologia moderna. Um painel digital oferece navegação integrada e as portas USB e USB-C permitem carregar dispositivos eletrônicos durante as viagens. O para-brisas ajustável e o depósito de combustível de 18 litros garantem conforto e autonomia para longas distâncias. Com um peso de apenas 170 kg e uma altura de assento ao chão de 820 mm, a moto combina manobrabilidade com acessibilidade para diversos tipos de condutores. //





» [Galeria de fotos aqui](#)

X-Cape 700

A Moto Morini apresentou a nova X-Cape 700, uma moto que vem reforçar a oferta no segmento de aventura de média cilindrada.

Equipada com um motor bicilíndrico paralelo de 693 cc, a nova X-Cape 700 disponibiliza uma potência máxima de 71 cavalos às 8500 rpm e um binário de 68 Nm às 6500 rpm. O motor conta com um sistema de injeção BOSCH EFI e refrigeração por líquido, garantindo uma resposta rápida e uma condução suave, apoiada por uma embraiagem deslizante, e a marca refere que a velocidade máxima é de 185 km/h.

O quadro da X-Cape 700 é fabricado em aço,

complementado por um braço oscilante em alumínio. As suspensões incluem uma forquilha invertida Marzocchi totalmente ajustável, com 50 mm de diâmetro e um curso de 175 mm, e um monoamortecedor Kayaba com 165 mm de curso, que permite ajustes remotos na pré-carga da mola e regulação em extensão. Este conjunto proporciona estabilidade em terrenos irregulares e conforto em viagens mais longas.

O sistema de travagem da Brembo inclui discos duplos de 298 mm na dianteira e um disco único de 255 mm na traseira, complementados pelo ABS

comutável BOSCH 9.1 Mb. As rodas, disponíveis em jantes de liga leve ou de raios, utilizam pneus Pirelli Scorpion Rally STR.

O design da X-Cape 700 combina o estilo característico dos maxi enduros com soluções ergonómicas que asseguram conforto em qualquer viagem. O assento, disponível em duas alturas relativamente ao chão, 820 mm ou 845 mm, permite uma posição de condução descontraída e adequada para viagens longas. Além disso, o modelo conta com um depósito de combustível com capacidade para 18 litros de combustível e um peso seco de 213 kg.

Entre as características tecnológicas, destacam-se um ecrã TFT de 7 polegadas com navegação integrada, iluminação full LED, uma tomada USB dupla. Para maior funcionalidade, a X-Cape 700 inclui também um descanso central, proteções para as mãos e um sistema ajustável de carenagem.

Disponível nas cores Red Passion, Carrara White e Black Ebony, a Moto Morini X-Cape 700 chegará aos concessionários no início do segundo trimestre de 2025. //





X-Cape 1200

A Moto Morini revelou a X-Cape 1200, uma Adventure-Touring concebida e desenvolvida em Itália.

Equipada com o motor V2 Corsa-Corta EVO de 1.187 cm³, a X-Cape 1200 desenvolve 125 cavalos de potência às 9.000rpm e 105 Nm de binário às 7.000rpm. Este motor, que cumpre as normas Euro5+, oferece uma aceleração progressiva e um bom desempenho dinâmico. A entrega de potência pode ser ajustada com três modos de entrega de potência, adaptando-se às preferências do motociclista. A velocidade máxima ultrapassa os 230 km/h, enquanto a embraiagem anti-deslizante reforça o

controlo durante reduções de velocidade bruscas.

A X-Cape 1200 inclui controlo de tração com três níveis ajustáveis, cruise control e ABS em curva, garantindo maior segurança. As luzes de curva em LED ativam-se automaticamente em diferentes ângulos, aumentando a visibilidade.. Um radar de ângulo morto alerta sobre veículos na proximidade e uma câmara integrada no farol dianteiro permite gravar as viagens. Sensores nos pneus monitorizam constantemente a pressão e o painel TFT de 7 polegadas apresenta navegação integrada e conectividade com o smartphone.

O quadro, fabricado em aço, é combinado com um braço oscilante em alumínio de 630 mm, assegurando uma condução estável e ágil. A suspensão dianteira conta com uma forquilha invertida, totalmente ajustável, enquanto a traseira dispõe de um amortecedor único com articulação progressiva. Ambas oferecem um curso de 180 mm, proporcionando conforto e controlo em vários tipos de terreno. As jantes com raios, estão equipadas com pneus Pirelli Scorpion Trail 3 sem câmara de ar, de 19 polegadas na frente e 17 polegadas na traseira, garantindo um excelente desempenho em condições variadas.

O assento possui uma altura ao chão ajustável entre 830 e 860 mm, adaptando-se a condutores de várias estaturas. O para-brisas regulável em altura e os protetores de mãos oferecem proteção aerodinâmica, enquanto o design das carenagens afasta o calor do motor, melhorando o conforto dos ocupantes. Para além disso, conta com punhos e assentos aquecidos de série, tornando a condução agradável em condições climáticas adversas.

A Moto Morini disponibiliza acessórios originais, como malas com fechos integrados, que aumentam a capacidade de carga. A X-Cape 1200 estará disponível em três cores, Energy Red, Viper Black e Arctic White. //





» Galeria de fotos aqui



Morini 3 1/2

A Moto Morini 3 1/2 regressa ao mercado como uma homenagem ao modelo icônico lançado em 1974.

O motor da nova 3 1/2 é um bicilíndrico V2 Euro5 Plus de 350 cc, que entrega 32,6 cavalos de potência às 8.500 rpm e um binário máximo de 31 Nm às 6.500 rpm. Este motor é arrefecido a líquido, utiliza uma distribuição DOHC com 8 válvulas e permite atingir uma velocidade máxima de 150 km/h. A relação entre desempenho e sustentabilidade ambiental reforça o compromisso da marca com a inovação.

O quadro é construído em aço, no formato de berço duplo, oferecendo resistência e durabilidade. O braço oscilante em alumínio contribui para a leveza e a manobrabilidade, e o conjunto soma um peso a seco inferior a 165 kg. A suspensão dianteira é composta por uma forquilha invertida de 43 mm,

enquanto a traseira utiliza um monoamortecedor ajustável na pré-carga da mola, resultando num curso de 120 mm em ambos os eixos.

O sistema de travagem é confiado à Brembo, com um disco dianteiro de 300 mm e outro traseiro de 255 mm, ambos com ABS para maior segurança. As jantes de liga leve, com pneus 110/70 na frente e 150/60 atrás, garantem uma aderência consistente e confiança na condução.

O design da 3 1/2 presta homenagem ao modelo original com detalhes cuidadosamente trabalhados, como o guiador de avanços, a tampa do depósito e o assento com o logótipo Moto Morini. Com uma altura do assento de 780 mm e uma distância ao solo de 160 mm, é acessível e fácil de manusear. O depósito de 15 litros permite percursos prolongados sem grandes preocupações. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



» [Galeria de fotos aqui](#)



Rumble

A Moto Morini anunciou o lançamento da Rumble, uma Bobber de 350cc que alia tradição e tecnologia, destacando-se tanto pelo design arrojado como pela engenharia de precisão. Este modelo, disponível a partir do segundo semestre de 2025.

O motor V2 de 350cc, com um ângulo de 60°, é o coração da Rumble, que desenvolve uma potência de 33 cavalos (24 kW) às 8.500 rpm e um binário máximo de 31 Nm às 6.500 rpm.

Com arrefecimento por líquido e um sistema de admissão com 8 válvulas e distribuição DOHC, este motor cumpre os rigorosos padrões de emissões Euro 5+, combinando performance com eficiência. A transmissão por correia assegura uma condução suave e silenciosa, ideal para diferentes estilos de condução.

No que diz respeito às dimensões, a Rumble possui 2.200 mm de comprimento, 880 mm de largura e 1.200 mm de altura, com uma distância entre eixos de 1.445 mm. O assento está posicionado a 735 mm do solo, tornando a moto acessível a condutores de várias estaturas. Com um peso a seco inferior a 175 kg e um depósito com capacidade de 16 litros, a Rumble apresenta um equilíbrio ideal entre leveza e autonomia.

O quadro de berço duplo em aço proporciona robustez e estabilidade, complementado por um braço oscilante também em aço. A

suspensão foi projetada para garantir conforto e manobrabilidade: na frente, encontramos uma forquilha invertida com 43 mm de diâmetro com um curso de 120 mm, e na traseira, amortecedores duplos ajustáveis na pré-carga, com um curso de 100 mm.

Os travões são outro destaque técnico. Na frente, um disco único de 300 mm com pinça fixa de 4 pistões assegura uma travagem eficaz, enquanto na traseira um disco de 255 mm com pinça de 2 pistões complementa o sistema, monitorizado por um ABS de duplo canal.

As jantes de 16 polegadas em liga leve, estão equipadas com pneus de medidas 130/90 na frente e 150/80 na traseira, garantindo excelente aderência e estabilidade em curva. Adicionalmente, a Rumble incorpora faróis totalmente em LED e um sistema de navegação integrado no painel de instrumentos.

Com estas especificações, a Moto Morini Rumble afirma-se como uma Bobber ideal tanto para condutores iniciantes, que a podem conduzir com carta A2, como para motociclistas experientes que procuram uma condução ágil, descomplicada e confortável. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



F3 Competizione

A MV Agusta apresentou a F3 Competizione, uma edição limitada de apenas 300 unidades numeradas, que promete redefinir o segmento Supersport. Combinando leveza, potência e elegância.

A F3 Competizione diferencia-se da F3 RR pelos avanços na sua estrutura, fruto da colaboração com a Öhlins. A suspensão dianteira NIX30, equipada com tubos de 43 mm de diâmetro revestidos a nitreto de titânio, e o amortecedor traseiro TTX36 oferecem total capacidade de ajuste, além de contribuírem para uma redução de peso de 1 kg.

As jantes em fibra de carbono, exclusivas deste modelo, reduzem a massa não suspensa em 3 kg, proporcionando maior agilidade e precisão nas mudanças rápidas de direção. O sistema de travagem, composto por discos dianteiros de 320 mm combinados com pinças radiais Brembo Stylema, assegura uma travagem poderosa e consistente.

O motor tricilíndrico de 798 cc, equipado com válvulas em titânio, desenvolve 160 cv às 13.500 rpm. O sistema de escape Akrapovic, construído em titânio, reduz o peso total da moto em 14 kg em comparação com a F3 RR, oferecendo uma relação peso-potência de 0,9 cv/kg. A embraiagem assistida e deslizante de nove discos reduz o esforço na manete em 50%, proporcionando maior conforto e precisão, especialmente em conjunto com o quickshifter, o sistema de troca de mudanças eletrónico.

A carenagem em fibra de carbono foi projetada

para melhorar a aerodinâmica, gerando 8 kg de downforce a 240 km/h, o que aumenta a estabilidade em alta velocidade.

A eletrónica avançada inclui uma nova ECU e uma IMU de seis eixos, que suportam quatro modos de condução (Rain, Sport, Race e Custom) e oito níveis de controlo de tração. O painel TFT de 5,5 polegadas é compatível com aplicação MV Ride.

O ABS inclui função de curva para maior segurança, enquanto o sistema Launch Control, combinado com o Front Lift Control, permitem acelerações de 0 a 100 km/h em menos de 3 segundos.

O design exclusivo inclui cores como Satin Metallic Carbon Black e Satin Intense Silver, com detalhes em ouro e um assento revestido em Alcantara, inspirado no modelo F4 Claudio. Cada unidade será numerada, com uma placa, destacando a sua exclusividade.

A F3 Competizione é acompanhada por um kit de pista exclusivo que inclui um sistema de escape completo Akrapovic em titânio (não homologado para uso em estrada), uma proteção de escape em fibra de carbono, um tampão de combustível usinado em CNC, uma cobertura de assento em fibra de vidro leve, uma capa de proteção exclusiva e um certificado de autenticidade para cada uma das 300 unidades. //



SRK 1000



» [Galeria de fotos aqui](#)

A QJMotor revelou a SRK 1000, uma naked desportiva que combina potência, tecnologia e um design agressivo. Com um motor de 921cc, 120cv e componentes modernos, este modelo promete conquistar o mercado europeu.

A SRK 1000 está equipada com um motor de 4 cilindros em linha, com 16 válvulas e comando por dupla árvore de cames à cabeça (DOHC), refrigerado por líquido e radiador de óleo que cumpre as exigentes normas de emissões Euro 5+. A cilindrada de 921 cc é resultado de uma relação diâmetro x curso de 78 x 48,2 mm. Este motor é capaz de produzir 120 cavalos de potência às 13.600 rpm e um binário máximo de 90 Nm às 11.000 rpm.

O sistema de injeção eletrónica (EFI) contribui para uma resposta rápida e eficiente ao acelerador. A transmissão é composta por uma caixa de 6 velocidades, acoplada a uma embraiagem de discos múltiplos em banho de óleo, e a potência é transferida para a roda traseira através de corrente.

No que diz respeito ao quadro e suspensões, a SRK 1000 conta com uma forquilha telescópica invertida na dianteira e uma suspensão traseira de mola helicoidal ajustável. As dimensões dos pneus refletem o foco na aderência e estabilidade, com dimensões de 120/70 ZR17 na frente e um traseiro mais largo, de 190/50 ZR17. O sistema de travagem é composto por dois discos de 320 mm na roda dianteira e um disco de 260 mm.



A nível de dimensões, a SRK 1000, apresenta uma distância entre eixos de 1.425 mm, enquanto o assento está posicionado a uma altura de 835 mm do chão. Tem um peso em ordem de marcha de 215 kg e uma distância ao solo de 145 mm, características que lhe conferem uma boa manobrabilidade e agilidade. O depósito de combustível tem capacidade para 15 litros, o que oferece uma autonomia suficiente para viagens de maior distância.

A estética moderna e agressiva da SRK 1000 reflete a sua natureza desportiva, estando disponível em três opções cromáticas: vermelho, cinzento e preto. //

QJ SRT700X

6
ANOS
GARANTIA
QJ



- ✓ Motor bicilíndrico de 698 cc
- ✓ Potência: 54kW (73,5 CV) – limitável a 35kW
- ✓ Travões Brembo ABS BOSCH 9.1M
- ✓ Suspensão Marzocchi
- ✓ Crash Bars de série
- ✓ Jantes com raios cruzados e pneus Metzeler Tourance TL
- ✓ Bancos e punhos aquecidos
- ✓ Quadro de instrumentos com ecrã TFT 5" com conectividade mirroring
- ✓ Iluminação Full Led

Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

**OFERTA DO KIT
DE 3 MALAS QJ
7.990€***



Let's connect!



*PVP (IVA incluído – Portugal Continental) – Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Oferta do Kit Malas original QJ Motor até 31/12/2024.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



» [Galeria de fotos aqui](#)

SQ16 Scooter

A SQ16 Scooter chega ao mercado como uma solução prática e eficiente para o trânsito nas cidades. Projetada para oferecer agilidade e conforto, combina um design moderno com funcionalidades avançadas, destacando-se pela aposta na mobilidade sustentável.

A SQ16 vem equipada com um motor monocilíndrico de 124,3 cc a 4 tempos, refrigerado a líquido. Possui uma potência de 14,7 cavalos às 8.750 rpm e um binário de 12 Nm às 8.250 rpm.

O desempenho garante acelerações rápidas e fluidez nos trajetos citadinos, colocando-a como uma opção competitiva no seu segmento.

Com rodas de 16 polegadas e um estrado plano, a SQ16 apresenta um design ergonómico que prioriza o conforto do condutor. A altura do assento ao chão é de 799 mm, oferecendo uma posição de condução acessível e confortável para a maioria dos utilizadores, e com um peso de apenas 134 kg esta scooter é fácil de manobrar.

A suspensão frontal é composta por uma forquilha telescópica com 33 mm de diâmetro com curso de 93 mm, enquanto a traseira é equipada com dois amortecedores reguláveis em pré-carga. Estas características permitem uma condução estável e confortável, mesmo em pisos irregulares.

A scooter inclui um sistema ABS de dois canais e o controlo de tração é outro destaque, proporcionando maior segurança durante a condução. A iluminação totalmente em LED



aumenta a visibilidade e o painel de instrumentos digital LCD exibe informações como velocidade, nível de combustível e quilometragem. Adicionalmente, a SQ16 conta com sistema keyless e função start/stop.

O depósito de combustível com capacidade para 7,8 litros oferece uma autonomia adaptada às exigências urbanas. O compartimento sob o assento tem espaço para armazenar um capacete, para além disso, possui uma tomada USB para o carregamento de dispositivos móveis durante a condução. //



SRV 125



A QJ Motor SRV 125 é uma moto custom que combina estilo clássico com tecnologia moderna, oferecendo uma experiência de condução única para os entusiastas das duas rodas.

Equipada com um motor monocilíndrico de 125 cc, SOHC de 4 válvulas e refrigeração líquida, a SRV 125 atinge uma potência máxima de 14,9 CV às 9.500 rpm e um binário de 12,1 Nm às 7.000 rpm. Este desempenho é complementado por uma caixa de 6 velocidades, permitindo uma condução suave e eficiente.

A suspensão dianteira conta com uma forquilha telescópica convencional com 118 mm de curso, enquanto a traseira possui dois amortecedores com 60 mm de curso, ambos reguláveis em pré-carga. O sistema de travagem inclui um disco de 280 mm com pinça de duplo pistão na frente e um disco de 240 mm na traseira, ambos equipados com ABS, garantindo segurança e confiança na travagem.

Apresenta uma distância entre eixos de 1.440 mm. A altura do assento é de 720 mm, facilitando o acesso para condutores de diversas estaturas. O peso em ordem de marcha é de

150 kg, contribuindo para uma condução ágil e manobrável.

Está equipada com um pneu dianteiro 90/90-17 e um pneu traseiro 130/90-15, montados em jantes de 17 e 15 polegadas, respetivamente.

A SRV 125 dispõe de iluminação Full LED e o painel de instrumentos é composto por um ecrã LCD que fornece informações claras e intuitivas, alinhando-se ao design retro da moto.

O depósito de combustível tem uma capacidade de 14,5 litros, permitindo uma autonomia considerável, ideal para viagens mais longas sem necessidade de reabastecimentos frequentes.

A QJ Motor SRV 125 está disponível nas cores preto, amarelo e laranja, oferecendo opções que se adaptam ao gosto pessoal de cada motociclista.

Combinando características técnicas robustas e um design atraente, a SRV 125 posiciona-se como uma opção sólida no segmento das motos custom de baixa cilindrada. //



MOTO GUZZI®

STELVIO

THE NEVERENDING JOURNEY



Stelvio, a Adventure Tourer da Moto Guzzi, foi desenvolvida para te acompanhar com o máximo conforto e segurança. Ao vasto equipamento de série, com Cornering ABS, Cruise Control, vidro regulável eletricamente, 5 Modos de Condução e Cruise Control, junta-se, na versão PFF Rider Assistance Solution, a tecnologia Radar 4D, com Aviso de Colisão Frontal, Informação de Ângulo Morto e Assistência a Mudança de Faixa. À tua espera nos Concessionários Autorizados Moto Guzzi.



Bear 650



» [Galeria de fotos aqui](#)

Inspirada na histórica vitória de Eddie Mulder na corrida Big Bear Run, a Royal Enfield Bear 650 chega com um design autêntico e um motor potente, prometendo conquistar os amantes de scramblers com o seu desempenho versátil e estilo ousado.

A Royal Enfield revelou oficialmente a Bear 650, uma scrambler com espírito de aventura, inspirada na lendária corrida Big Bear Run de 1960, em que Eddie Mulder, conhecido como “Fast Eddie”, com apenas 16 anos de idade, se destacou ao vencer a dura prova aos comandos de uma Royal Enfield.

Assim, a Bear 650 foi desenhada para trazer o espírito de liberdade e autenticidade dos anos 60, com um visual clássico e tecnologia moderna.

O modelo estará disponível nas cores Petrol Green, Golden Shadow e numa edição especial Two Four Nine, em homenagem ao número de corrida de Mulder, nos concessionários europeus a partir de fevereiro de 2025.

No coração da Bear 650 encontramos o motor bicilíndrico paralelo de 648 cc da Royal Enfield, com uma taxa de compressão de 9.5:1.

Este motor a quatro tempos, com comando de válvulas SOHC, desenvolve uma potência máxima de 47,4 cv (34,9 kW) às 7.150 rpm e um binário de 56,5 Nm às 5.150 rpm, garantindo uma entrega

de potência suave e um desempenho robusto. A lubrificação é feita por um sistema de cárter húmido.

Uma caixa de seis velocidades e uma embraiagem húmida de múltiplos discos, proporcionam uma condução fluida em vários tipos de terreno.

O quadro da Bear 650 é construído em aço tubular com dupla trave, proporcionando uma base resistente e estável para o uso em estrada e fora dela.

A suspensão frontal é composta por uma forquilha telescópica invertida Showa de 43 mm, com um curso de 130 mm, enquanto a traseira conta com amortecedores duplos com 115 mm de curso, que aumentam o conforto e a estabilidade.

O sistema de travagem inclui discos de 320 mm na frente e 270 mm atrás, com ABS de canal duplo que pode ser desativado na roda traseira para mais controlo numa condução fora de estrada.

Com dimensões de 2.216 mm de comprimento, 855 mm de largura e 1.160 mm de altura, a Bear 650 oferece uma distância entre eixos de 1.460





mm e uma distância ao solo de 184 mm.

Com um peso de 214 kg em ordem de marcha, o depósito de combustível com capacidade para 13,7 litros, permite grande autonomia em viagens mais longas. Os pneus de uso misto MRF NYLOREX - 100/90-19 na frente e 140/80R17 atrás, conferem à Bear 650 uma aderência fiável tanto em asfalto como em terrenos menos consistentes.

A Bear 650 incorpora um painel de instrumentos Tripper Dash de 4 polegadas com ecrã TFT e navegação Google Maps, permitindo ao motociclista explorar novas rotas com facilidade.

Para maior conforto, a moto inclui uma porta USB-C e iluminação LED completa, que inclui o farol, luz de travagem e os pisca-piscas, melhorando a visibilidade e reforçando o visual clássico da scrambler.

Com estes atributos, a Bear 650 posiciona-se como uma moto ideal para quem procura uma scrambler com estilo clássico, capacidades modernas e um espírito de aventura.

Segundo B Govindarajan, CEO da Royal Enfield, a Bear 650 é um tributo ao espírito aventureiro e “à coragem instintiva” que caracteriza as scramblers. //





MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



» Galeria de fotos aqui



Classic 650

A Royal Enfield apresentou a nova Classic 650 no Salão EICMA em Milão, uma moto que combina o estilo clássico com tecnologia actual, agora equipada com o potente motor 650 Twin.

A nova Classic 650 é uma homenagem à icónica linha Classic da Royal Enfield, incorporando um design intemporal com uma mecânica atualizada que oferece o dobro da potência em comparação com os modelos anteriores. A marca preservou a estética vintage, com características como o depósito em forma de lágrima, faróis redondos e guarda-lamas curvos.

O motor Twin de 647,95 cc, que possui um

diâmetro e curso de 78 mm x 67,8 mm, é do tipo bicilíndrico em linha, 4 tempos, SOHC e apresenta uma relação de compressão de 9,5:1. Este motor oferece uma potência máxima de aproximadamente 47 cv a 7250 rpm e um torque máximo de 52,3 Nm a 5650 rpm, otimizando a condução ágil e estável, especialmente em baixas rotações, com vibrações reduzidas mesmo em velocidades mais elevadas.

No processo de construção o conforto do motociclista foi uma prioridade, com um guidador

bem posicionado e bancos largos que permitem longas viagens com mais comodidade. A suspensão, da reconhecida marca Showa, foi ajustada para uma absorção eficaz dos choques, assegurando uma condução equilibrada e segura em pavimentos irregulares. Na dianteira é composta por uma forquilha telescópica de 43 mm, com um curso da roda dianteira de 120 mm, enquanto a suspensão traseira é de duplo amortecedor e proporciona um curso de 90 mm.

O quadro, de estrutura tubular em aço, proporciona uma boa resposta em manobras urbanas.

A tecnologia também foi atualizada, com um painel de instrumentos digital em LCD, frugal, mas onde o condutor pode consultar informações essenciais, como velocidade, nível de combustível, indicador de mudança engrenada, oferecendo ainda um conveniente relógio.

As especificações de desempenho incluem uma transmissão de 6 velocidades e um sistema de injeção eletrónica que garante um consumo de combustível de 4.66 l/100 km, com emissões de CO₂ de 104.53 g/km e um nível de ruído estacionário de 86 dB(A) a 3575 rpm. O peso em ordem de marcha é de 243 kg, considerando um

depósito de 14.8 litros, para um peso bruto de 407 kg, que lhe confere uma boa capacidade de carga.

A nova Classic 650 estará disponível em três cores – Vallam Red, Teal e Black Chrome – com preços que variam entre os 6.887€ para o Vallam Red, 6.987€ para o Teal e 7.187€ para o Black Chrome. Estes esquemas de cor foram inspirados na Classic 500, mantendo a ligação à herança da marca enquanto trazem uma nova interpretação do visual clássico que define a linha Classic.

Os pneus da nova Classic 650 apresentam medidas de 100/90-19 na frente e 140/70 R18 na traseira. Quanto ao sistema de travagem, os travões dianteiros são equipados com um disco hidráulico único de 320 mm, acionado por uma pinça de dois pistões. Na traseira, o modelo conta com um disco hidráulico único de 300 mm, também com pinça de dois pistões, e vem dotado do sistema ABS para maior segurança.

Com origem na “500 Twin” de 1948, a Royal Enfield preserva na Classic 650 elementos que simbolizam a tradição da marca. Esta nova versão funde o espírito clássico com a engenharia moderna, oferecendo aos motociclistas uma experiência de condução que mistura o charme vintage com a eficiência contemporânea. //





FF-C6 e S6

A icónica marca de motas prepara-se para mudar as regras do jogo com inovações que conjugam o clássico e o contemporâneo.

A Royal Enfield, famosa pela sua herança e estilo tradicional, está a preparar uma revolução na mobilidade elétrica, com a sua nova divisão, Flying Flea, que agora revela duas novas motos elétricas, a FF-C6 e a S6. Esta apresentação marca uma transição significativa para a marca, que combina o design nostálgico com tecnologia avançada, criando uma experiência de condução única.

A FF-C6, em particular, apresenta uma forquilha inovadora do tipo Girder, equipada com um guarda-lamas articulado, e é construída em alumínio

forjado. Esta escolha de material não só contribui para a leveza da moto, mas também garante uma estrutura robusta. O quadro é igualmente elaborado em alumínio forjado, reforçando a durabilidade e conferindo um estilo atemporal, enquanto a caixa das baterias, feita em magnésio e com uma forma orgânica, destaca-se como um elemento de design marcante.

A união do estilo retro com a modernidade é visível no painel circular, um ecrã TFT sensível ao toque, simbolizando a inovação que a Royal Enfield pretende trazer.

A FF-C6 representa a capacidade da marca em

inovar, evidenciada pelas 28 patentes registadas nos últimos seis meses. Um dos grandes destaques é o software personalizado que a Royal Enfield desenvolveu especificamente para as suas motos elétricas, focando-se na otimização do desempenho e da autonomia das baterias. O modelo contará ainda com atualizações OTA (Over the Air), permitindo que as definições da eletrónica evoluam ao longo do tempo. Os diferentes modos de condução oferecidos proporcionarão ajustes na potência, maximizando a autonomia e integrando um sistema de recuperação de energia que tornará a experiência de condução ainda mais dinâmica.

A tecnologia não se limita ao desempenho, pois a FF-C6 incorpora também um sistema de ABS sensível ao ângulo de inclinação, assegurando segurança e controle nas mais variadas condições. Além disso, a transmissão automática permitirá que os motociclistas se concentrem apenas na experiência de conduzir, enquanto a eletrónica gere automaticamente os restantes aspetos.

A S6, por outro lado, promete ser uma adição igualmente impressionante ao portfólio da Royal Enfield. Com um design que reflete a estética clássica, esta moto elétrica não compromete a performance. Espera-se que a S6 mantenha os altos padrões de qualidade da marca, oferecendo características como a mesma estrutura em alumínio forjado e um sistema de suspensão de ponta, garantindo uma condução



confortável e estável.

Com este lançamento, a Royal Enfield não só dá um passo em direção à sustentabilidade, mas também reafirma a sua paixão pela condução e pela liberdade que as motos proporcionam. Os novos modelos FF-C6 e S6 prometem manter viva a essência da marca, enquanto incorporam a inovação necessária para enfrentar os desafios do futuro, oferecendo aos motociclistas uma nova forma de vivenciar a estrada.

À medida que o mercado de motos elétricas cresce, a Royal Enfield posiciona-se como uma forte concorrente, pronta para atrair tanto os entusiastas de longa data como novos motociclistas que valorizam a fusão entre tradição e inovação. O futuro da mobilidade elétrica está a tomar forma, e a Royal Enfield está na vanguarda dessa transformação. //





» Galeria de fotos aqui



DR-Z4S e DR-Z4SM

A Suzuki revelou na EICMA 2024 as novas DR-Z4S e DR-Z4SM, modelos que combinam o espírito aventureiro com a tecnologia moderna, destinados ao off-road e à estrada, respetivamente.

Ambos os modelos Suzuki DR-Z4S e DR-Z4SM partilham o mesmo motor monocilíndrico de 398 cm³, a 4 tempos e refrigerado a líquido, capaz de produzir 38 cv às 8.000 rpm e 37 Nm às 6.500 rpm. Com consumos reduzidos de 3,5 l/100 km na DR-Z4S e 3,4 l/100 km na DR-Z4SM, estas motos oferecem uma excelente combinação de desempenho e eficiência, agora em conformidade com a norma Euro 5+. O sistema de injeção foi atualizado com injetores de 10 orifícios, garantindo arranques mais rápidos e uma entrega de potência otimizada.

A DR-Z4S destaca-se pelo foco no off-road. Com uma altura ao solo de 300 mm e rodas de 21" na dianteira e 18" na traseira, equipadas com pneus mistos, está preparada para enfrentar terrenos difíceis. O curso das suspensões KYB ajustáveis é de 280 mm na frente e 296 mm na traseira, assegurando a absorção de impactos em trilhos acidentados.

O peso de apenas 151 kg em ordem de marcha reforça a sua agilidade, enquanto o quadro em dupla trave de alumínio garante resistência sem comprometer a leveza.

Por outro lado, a DR-Z4SM foi concebida para a estrada, oferecendo uma condução ágil e desportiva. A altura ao solo de 260 mm, combinada com rodas de 17" em ambos os eixos e pneus de alta performance, proporciona maior estabilidade e aderência no asfalto.

A suspensão, com um curso de 260 mm na frente e 277 mm na traseira, foi ajustada para um comportamento mais firme, ideal para ambientes urbanos e estradas sinuosas. Com um peso ligeiramente superior a 154 kg, revela-se-se ágil e



fácil de manobrar.

A eletrónica também reflete os diferentes propósitos dos modelos. O sistema Suzuki Intelligent Ride System integra tecnologias como o SDMS (Suzuki Drive Mode Selector), que oferece 3 modos de condução – Active, Basic e Comfort –, ajustando a entrega de potência às condições do terreno.

O controlo de tração STCS (Suzuki Traction Control System), com 2 níveis e um modo "Gravel" específico para fora de estrada, pode ser desativado em ambos os modelos. No entanto, o sistema ABS é configurado de forma distinta: na DR-Z4S pode ser desligado por completo em ambos os eixos, enquanto na DR-Z4SM é possível desativá-lo apenas na roda traseira.

As diferenças estendem-se ao design. A DR-Z4S, com pneus mistos e proteções adicionais, reflete a sua natureza aventureira, enquanto a DR-Z4SM adota uma postura mais compacta e desportiva. Ambas estão disponíveis nas cores Champion Yellow nº 2, Solid Special White nº 2, Solid Iron Gray e Sky Gray, combinando funcionalidade e estilo moderno.

Apesar das diferenças, as DR-Z4S e DR-Z4SM partilham características essenciais, como o painel de instrumentos digital LCD e a iluminação Full LED com luzes diurnas integradas nos piscas, garantindo uma condução segura e confortável. A capacidade do depósito de 8,7 l assegura uma autonomia equilibrada para viagens prolongadas.

Com a chegada ao mercado europeu prevista para o início de 2025, a Suzuki posiciona a DR-Z4S e a DR-Z4SM como escolhas ideais para quem procura aventura em qualquer terreno ou uma performance desportiva em estrada. //





» Galeria de fotos aqui



Gran Turismo 650

A SWM Motorcycles apresenta a Gran Turismo 650, uma moto que combina o estilo clássico das décadas passadas com as comodidades da tecnologia moderna. Concebida para motociclistas que apreciam o design retro sem abdicar do desempenho, este modelo oferece uma condução única e confortável.

Com um motor monocilíndrico de 445,3 cc, a Gran Turismo 650 desenvolve uma potência de 30 cavalos. Este desempenho é complementado por refrigeração por ar e óleo e uma caixa de 5 velocidades.

O quadro robusto em aço contribui para a estabilidade da moto, enquanto a suspensão dianteira com forquilha telescópica hidráulica com 43 mm de diâmetro e dois amortecedores hidráulicos ajustáveis na traseira. A Gran Turismo 650 está equipada com um sistema de travagem que inclui um disco dianteiro de 260 mm e

um traseiro de 220 mm, ambos com comando hidráulico.

As rodas estão montadas com pneus de menidas 100/90-19 na frente e 130/70-18 atrás. O assento, com uma altura ao chão de 808 mm, oferecendo uma posição de condução elevada, ideal tanto para condutores experientes como para iniciantes. O depósito de combustível tem capacidade para 16,5 litros.

Disponível em azul e verde, a Gran Turismo 650 destaca-se pelo seu design elegante, de inspiração retro e acabamentos de alta qualidade, remetendo às motos clássicas dos anos 60. //

ENDLESS EVOLUTION



C5



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

SM 125 R ABS



» Galeria de fotos aqui



A SWM Motorcycles revelou a SM 125 R ABS, a mais recente adição à sua linha de supermotards para 2025, combinando design italiano com tecnologia avançada e conformidade com as normas Euro 5+.

Este modelo está equipado com um motor monocilíndrico de 4 tempos, com 124,7 cc, duplo comando de válvulas à cabeça (DOHC) e refrigeração por líquido. O motor desenvolve uma potência de 15 cavalos, a máxima permitida para a categoria de 125 cc, garantindo uma condução ágil e dinâmica. A caixa de 6 velocidades oferece um funcionamento suave e eficiente, ideal para trajetos urbanos e percursos mais exigentes.

O quadro, construído em aço cromo-molibdénio, combina resistência com leveza. A suspensão dianteira é composta por uma forquilha telescópica invertida KAYABA com 41 mm de diâmetro, com um curso de 250 mm, enquanto a traseira conta com um amortecedor hidráulico num sistema progressivo, também com 250 mm de curso.

O sistema de travagem inclui um disco dianteiro de 300 mm e um traseiro de 220 mm, ambos com

pinças flutuantes e sistema ABS de duplo canal, proporcionando uma travagem potente e segura, mesmo em situações de emergência.

As jantes de 17 polegadas estão equipadas com pneus 110/70 na dianteira e 140/70 na traseira. Com uma altura de assento ao chão de 914 mm e um peso de 132 kg, a SM 125 R ABS oferece uma posição de condução confortável e ergonómica.

O modelo inclui ainda um painel de instrumentos digital com porta USB, assento Racing Della Valle, espelhos rebatíveis e fechaduras para o depósito, assento e direção. Está homologada para transporte de dois ocupantes, tornando-se uma opção prática e versátil.

Disponível nas cores preto, amarelo e vermelho, a SM 125 R ABS combina estilo, desempenho e segurança, posicionando-se como uma excelente escolha para quem procura uma supermotard moderna e eficiente. A comercialização deste modelo em Portugal está prevista para a primavera. //

Superdual X

A SWM Motorcycles apresenta a renovada Superdual X, concebida para aqueles que desejam explorar novos horizontes, sejam eles estradas pavimentadas ou terrenos desafiantes.



» [Galeria de fotos aqui](#)

Com um motor monocilíndrico a 4 tempos com 600 cc e refrigeração por líquido, a Superdual X debita uma potência máxima de 54 cavalos. A caixa de 6 velocidades permite um controlo leve e preciso e o quadro resistente, aliado a uma suspensão dianteira de forquilha telescópica invertida com 45 mm de diâmetro e uma suspensão traseira ajustável, garante estabilidade e conforto, mesmo nas condições mais exigentes. O sistema de travagem apresenta discos de 300 mm na frente e 220 mm atrás, e está equipado com ABS.

As rodas de 21 polegadas na frente e 18 polegadas atrás, equipadas com pneus de medidas 90/90 e 140/80. O assento está a uma altura de 898 mm do chão.

O depósito de 18 litros assegura uma autonomia significativa para a Superdual X, que está equipada com suporte para bagagem e proteções adicionais, características que aumentam a sua versatilidade e a tornam ideal para aventuras mais exigentes.

Com uma construção robusta e funcional, a Superdual X foi desenvolvida para satisfazer as exigências de motociclistas aventureiros. //

ADXTG 400

Inspirada na força do tigre “dente-de-sabre”, a SYM ADXTG 400 combina tecnologia avançada e um design robusto para enfrentar qualquer terreno, oferecendo segurança, conforto e uma condução dinâmica.



» [Galeria de fotos aqui](#)

A nova SYM ADXTG 400 chega ao mercado com um design inspirado na robustez e agilidade do tigre “dente-de-sabre”, projetada para proporcionar confiança e segurança em trajetos de aventura e todo-o-terreno.

Com várias tecnologias herdadas do modelo topo de gama, a MAXSYM TL, a ADXTG destaca-se pela sua suspensão traseira do tipo multilink, que permite um movimento independente do braço oscilante e da roda traseira. Este sistema reduz o peso do motor sobre a roda, promovendo uma condução equilibrada e um comportamento semelhante ao de uma moto tradicional.

A ADXTG 400 inclui um sistema de chave inteligente redesenhado, um ecrã LCD a cores e uma prática tomada USB QC 3.0, permitindo ao condutor manter-se ligado durante qualquer viagem. O para-brisas ajustável sem necessidade de ferramentas adapta-se facilmente às condições do percurso e do clima.

No que toca a arrumação, a maxi-scooter da SYM oferece um generoso espaço de 32 litros, ideal para armazenar itens essenciais em qualquer

condição de circulação. A ADXTG vem equipada com ABS Off-Road da BOSCH, que permite desligar o ABS na roda traseira, proporcionando maior controlo em terrenos irregulares. Para maior liberdade no fora de estrada, o sistema de controlo de tração também pode ser desativado, tornando-a uma opção versátil para os mais aventureiros.

O desempenho é reforçado pelo sistema Hyper VVS, uma tecnologia de abertura variável das válvulas de admissão, que garante uma aceleração linear e uma eficiência melhorada no consumo de combustível. O motor conta ainda com um veio de equilíbrio biaxial, que reduz significativamente as vibrações, enquanto o sistema de lubrificação com dupla bomba de óleo assegura o funcionamento adequado do motor em qualquer situação.

Pensada para viagens longas, a ADXTG 400 possui um banco duplo confortável, adequado tanto para o condutor quanto para o passageiro. A distribuição de peso equilibrada e o centro de gravidade baixo conferem-lhe uma estabilidade superior, garantindo uma condução controlada e pronta para qualquer desafio que o percurso possa trazer. //

CO NE RO

SERIES



HIGHSIDER™

GERMAN ENGINEERING

DESCOBRIR EM myBihr.com

Bihr



» Galeria de fotos aqui



CRUISYM 400

A SYM lançou a CRUISYM 400, uma Sport Tourer de luxo inspirada na plataforma da MAXSYM GT, que promete ser a nova referência do seu segmento. Com um design moderno e sofisticado, este modelo destaca-se pela alta qualidade e tecnologia avançada, combinando estética e funcionalidades práticas para os entusiastas de motos que valorizam conforto e inovação.

Entre os principais elementos de design da CRUISYM 400, destacam-se os projetores LED na dianteira, o farolim traseiro LED Matrix, espelhos avançados com piscas LED integrados e carenagens multidimensionais.

Estas características conferem ao modelo uma presença marcante, diferenciando-o no mercado das Sport Tourers.

O conforto é também uma prioridade da CRUISYM 400, equipada com um para-brisas ajustável, o assento proporciona apoio lombar ajustável em três posições para o condutor e uma altura ao solo de apenas 780 mm, que facilita a acessibilidade. O painel de instrumentos integra navegação "turn by turn", oferecendo uma experiência de condução prática e segura.

Em termos de armazenamento, a CRUISYM 400 conta com um espaço de 42 litros debaixo do assento, suficiente para acomodar objetos essenciais. Inclui ainda sistema de controlo de pressão de pneus, TPMS, sistema Keyless e portas de carregamento USB-C e QC 3.0 para dispositivos eletrónicos.

A nível tecnológico, a CRUISYM 400 apresenta câmaras dianteira e traseira de 1080P, um painel TFT colorido de 7 polegadas e conectividade com smartphone através de uma aplicação específica da SYM.

Esta aplicação permite monitorizar várias



informações sobre a moto, incluindo localização, pressão e temperatura dos pneus e consumo de combustível, além de oferecer funcionalidades adicionais, como visualização das gravações captadas pelas câmaras, abertura do porta-luvas, monitorização da segurança da moto e navegação "turn by turn" diretamente no painel de instrumentos.

Com este lançamento, a SYM reforça o seu compromisso com a inovação e qualidade, apresentando um modelo que redefine o conceito de luxo nas Sport Tourers e coloca a CRUISYM 400 como uma forte candidata para os que procuram uma experiência de condução completa e sofisticada. //





TTLBT

A SYM revelou na EICMA 2024 o protótipo da TTLBT, uma maxiscooter premium que combina tecnologia avançada, conforto e segurança, prometendo redefinir o segmento das scooters Sport Tourer.

Equipada com um motor bicilíndrico de 508 cc, a TTLBT combina performance com eficiência, destacando-se como uma escolha versátil para uso urbano e em viagens de longa distância.

Com um design voltado para o turismo, o modelo oferece uma posição de condução vertical e confortável, um assento ajustável a 780 mm de altura do chão e apoio lombar regulável em três posições, proporcionando uma ergonomia ideal para viagens prolongadas.

A capacidade de arrumação é um dos destaques, com 37 litros disponíveis sob o assento, malas laterais de série com 14,4 litros e 13,6 litros, e suporte para instalação de uma top case adicional. O cockpit foi desenhado para máxima funcionalidade, incluindo um compartimento frontal com carregador USB tipo C e um layout otimizado para ser o mais prático possível.

O painel TFT de 7 polegadas, com três modos de visualização e ajuste automático para dia e noite, integra conectividade com o software Apple CarPlay e Bluetooth, permitindo o acesso à navegação, ao assistente de voz Siri e à reprodução de música. O sistema ride-by-wire inclui controlo de velocidade de cruzeiro, ativo a partir dos 50 km/h.

O sistema Vitesco EMS oferece três configurações distintas: o modo “Normal com TCS” para máxima potência com controlo de tração, o modo “Normal” para potência máxima sem controlo de tração e o modo “Rain”, que reduz a potência e ativa o controlo de tração para maior segurança em superfícies escorregadias.

O conforto é reforçado com punhos aquecidos com quatro níveis de intensidade, para-brisas com inclinação ajustável e faróis LED direcionais que garantem melhor visibilidade.

A segurança está presente na TTLBT, com o sistema de controlo de estabilidade do motociclo equipado com uma unidade de medição inercial de seis eixos da Bosch. Este sistema otimiza o funcionamento do ABS e do controlo de tração, tanto em linha reta como em curvas, ajustando automaticamente a força de travagem, assim como a potência do motor para evitar deslizamentos da roda traseira em ângulos de inclinação mais acentuados.

Com a apresentação deste protótipo, a SYM reafirma a sua posição no mercado, oferecendo um modelo que alia tecnologia de ponta, conforto excepcional e segurança avançada, ideal para os motociclistas que procuram uma experiência premium no segmento Sport Tourer. //



Trident 660

Mais tecnologia de série: ABS e controlo de tração otimizados para curvas, Triumph Shift Assist e controlo de velocidade, suspensões melhoradas para maior agilidade e novos e gráficos e esquemas de cores.



» [Galeria de fotos aqui](#)



Em 2025 a Triumph Trident 660 surgirá com um renovado estilo clássico/moderno que combina com a nova tecnologia que encerra.

Atendendo à demanda dos proprietários, a renovada Trident 660 incorpora um nível de equipamento sem precedentes na sua categoria, como o ABS e o controlo de tração otimizados para curvas, o quickshifter 'Triumph Shift Assist' e o controlo de velocidade automático, tudo de série. Os modos de condução passam a ser três, com a inclusão de um novo modo 'Sport', e o ecrã TFT integrado, juntamente com o sistema de conectividade Bluetooth MyTriumph, permite o acesso à navegação por símbolos e ao controlo das chamadas e da música.

A Trident 660 deve o seu desempenho ao seu motor tricilíndrico, que combina uma entrega consistente a baixas rotações, um robusto médio regime e uma alta rotação entusiasmante. Mais de 90% do binário máximo é entregue entre as 3.600 e as 9.750 rpm, oferecendo ao motociclista o melhor desempenho de dois mundos: o dos motores bicilíndricos e os de quatro cilindros, além de uma gloriosa banda sonora típica de um motor tricilíndrico.

Com uma altura acessível do seu assento, a 805 mm do chão, e o perfil geral estreito, a Trident 660 proporciona confiança para realizar manobras seguras apoiando os pés no chão e circular a baixa velocidade; enquanto o seu equilíbrio natural inato, a sua embraiagem assistida suave e a sua entrega de potência super linear são ideais para se mover em ambientes urbanos movimentados.

Uma nova forquilha invertida Showa de 41 mm de altas especificações, que agora é uma SFF-BF 'big piston' promete ainda mais conforto e controlo; enquanto o amortecedor traseiro, também da Showa, é ajustável em pré-carga. A aderência ao asfalto está a cargo de pneus Michelin Road 5 e os travões são uns potentes Nissin com um duplo disco de 310 mm na frente.

Como grande novidade para 2025, a Trident 660 passa a incorporar um nível de tecnologia altamente avançado: o ABS e o controlo de tração são otimizados para curvas e garante um desempenho elevado em todos os ângulos de inclinação. Utilizando a informação da unidade de medição inercial (IMU) de seis eixos, com os dados do ângulo de inclinação, a pressão da



travagem e a posição do acelerador, o sistema monitoriza e ajusta continuamente os parâmetros do motor e da travagem para garantir um desempenho e uma segurança otimizada ao travar e acelerar.

Por sua vez, o quickshifter bidirecional é também incluído de série e permite subir e descer de relação de caixa sem necessidade de usar a embraiagem; enquanto o controlo de velocidade automático, também de série, reduz a fadiga nos longos períodos de condução.

O painel de instrumentos conta com um ecrã TFT a cores que permite, através de conectividade Bluetooth, o acesso à navegação curva a curva e o controlo da música e das chamadas para oferecer um substancial nível de conforto ao motociclista.

Ao sistema de acelerador eletrónico e aos modos de condução 'Road' e 'Rain' já existentes no modelo anterior, junta-se agora um terceiro modo 'Sport' que proporciona um controlo do desempenho do motor tricilíndrico ainda mais sensível e emocionante. Para aumentar a segurança e a fiabilidade e minimizar a manutenção, a Trident 660 conta com iluminação >>



full-LED, presente no seu característico farol redondo de 7", no compacto e integrado farolim traseiro e nos piscas auto-canceláveis.

O inconfundível estilo retro-moderno de linhas minimalistas da Trident e a impecável atenção aos detalhes foram reforçados para 2025 com três novos e arrojados esquemas de cores e gráficos. As opções em Cosmic Yellow, Cobalt Blue e Diablo Red não passam despercebidas a ninguém e complementam-se com toques em Sapphire Black e chamativas faixas brancas diagonais.

Vai estar também disponível uma quarta opção de cor, mais subtil, em Jet Black. Todos os esquemas de cores foram submetidos a certas atualizações de materiais e acabamentos melhorados, como o suporte do guiador, em alumínio forjado e o pedal de travão no mesmo material.

Com 45 acessórios originais Triumph para

escolher, os proprietários podem adicionar proteção, conforto, estilo, bagagem e segurança à sua Trident 660. Desde punhos aquecidos e piscas dinâmicos para melhorar as viagens diárias, até preparar viagens mais longas recorrendo às bolsas traseiras e de sobre-depósito, e até mesmo a uma cúpula frontal pintada a condizer com a moto; no configurador online da Triumph é fácil dar um estilo próprio à Trident.

Um kit de limitação a 35 kW disponível nos mercados europeus permite adaptar a Trident 660 para condutores com carta A2.

Com intervalos de manutenção a cada 16.000 kmse uma garantia de fábrica de 4 anos sem limite de quilómetros, a nova Trident 660 chegará aos concessionários nacionais em dezembro de 2024, com um preço de 8.495€

Para mais informações contacte a Triumph Portugal //



RENEGADE VEGAS

PURA E REFINADA

Aos comandos da Renegade Vegas a confiança será proporcionada pela baixa altura ao solo, pela posição de condução equilibrada e pelo centro de gravidade baixo.

Manobrabilidade e conforto no dia a dia.

PVP: 3.490€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

 Toda a gama em 124cc

 Potência 12,2cv

 Refrigeração líquida

 Conduz com carta de automóvel



» [Galeria de fotos aqui](#)



Speed Twin 900

Estilo renovado para um visual mais desportivo e dinâmico, uma ciclística atualizada para uma condução fácil e mais confortável, e novas tecnologias para proporcionarem ainda mais confiança e mais utilidade- Vai estar disponível nos concessionários a partir de fevereiro de 2025.

A Triumph Speed Twin 900 foi significativamente atualizada para 2025. Um design renovado, uma ciclística significativamente atualizada e mais tecnologia, prometem proporcionar mais estilo, agilidade e conforto.

Na frente, a nova Speed Twin 900 exibe agora uma forquilha invertida Marzocchi, além de um guarda-lamas e protetores das baínhas de estilo

desportivo, a condizer.

Na traseira, o destaque vai para um novo braço oscilante em alumínio, mais rígido e leve, que promete um controlo mais preciso e uma condução descontraída ou dinâmica conforme o estado de espírito. O curso ligeiramente reduzido dos amortecedores traseiros, de 120 mm para 110 mm, melhora o controlo sem sacrificar o conforto.

O sub-quadro traseiro é agora mais estreito com um guarda-lamas também mais estreito e um farolim

traseiro mais compacto.

A posição de condução foi atualizada para ser natural e agora oferece mais espaço para as pernas. O assento tem um novo formato para complementar o quadro traseiro mais estreito. E está disponível, como opcional, um assento rebaixado em 20mm para uma altura ao solo de apenas 760mm.

Um novo depósito de combustível, mais desportivo, é profundamente esculpido, com painéis laterais cinzelados e tampas do corpo do acelerador estilizadas, introduzindo linhas mais marcadas e dinâmicas. As tampas do motor são mais limpas, o silenciador é mais curto e a o farol é também mais compacto.

Um novo tampão 'flip-up' em alumínio, no depósito, e um design mais simples das proteções de calcanhar e pausa-pés, são outros pontos que ilustram o cuidado colocado nesta renovação.

As novas jantes estão equipadas com pneus Michelin Road Classic e surgem associadas a uma potente e progressiva pinça radial de quatro pistões de marca Triumph, montada num disco dianteiro maior, de 320 mm, que ajuda a Speed Twin 900 a travar e a mudar de direção de forma ainda mais intensa.

Equipada com o célebre motor bicilíndrico Bonneville de 900 cc 'High Torque' da Triumph, a Speed Twin 900 combina um carácter clássico descontraído com desempenho e eficiência modernos, proporcionando um binário de 80 Nm às 3.800 rpm, e um som inebriante.

Para ajudar a adaptar a entrega de potência às necessidades da condução, o acelerador eletrónico 'ride-by-wire' disponibiliza dois modos, 'Road' e 'Rain', com este último a proporcionar uma resposta mais suave do acelerador para uma sensação mais segura quando se conduz em piso molhado.

O ABS e o Controlo de Tração são agora sensíveis à inclinação, no entanto o Cruise Control está disponível como opcional. Uma tomada USB-C montada na lateral da unidade, proporciona um carregamento conveniente de dispositivos móveis.

Com o seu design minimalista de mostrador único, o novo painel de instrumentos ajuda a manter o estilo elegante da Speed Twin 900, ao mesmo tempo que disponibiliza mais informações de

condução, com uma leitura fácil.

Componentes de elevada especificação e a mais recente tecnologia de condução a par com uma posição de condução confortável, garantem que este novo modelo irá proporcionar uma experiência mais divertida, descontraída e viciante do que antes.

Com acabamentos premium, materiais de alta qualidade, belos detalhes de design e mais de 120 acessórios Triumph genuínos, de modo a facilitar a personalização para refletir o estilo individual de cada motociclista, a nova Speed Twin é um clássico contemporâneo muito 'cool'.

A nova Speed Twin 900 tem três opções de cor distintas: Um esquema desportivo Pure White, com riscas azuis e laranja brilhantes no depósito, um esquema sóbrio com o depósito em Phantom Black com riscas cinzentas escuras e detalhes dourados e um design elegante em Aluminium Silver com um toque de vermelho emoldurando o logótipo da Triumph.

Para os condutores mais recentes, detentores da carta de condução A2, está disponível como opcional um kit restritor de potência homologado.

A nova Speed Twin 900 estará disponível nos concessionários Triumph a partir de fevereiro de 2025, com um preço base de 9.995€ PVP. Os interessados podem configurar a sua própria moto ou ver mais informações em www.triumphportugal.pt. //



Tiger Sport 800

A Triumph Motorcycles apresentou a nova Tiger Sport 800, uma moto que combina a icónica performance do motor tricilíndrico da marca com uma atitude desportiva.



» [Galeria de fotos aqui](#)





A nova Tiger Sport 800 foi projetada para proporcionar um equilíbrio perfeito entre desempenho desportivo e capacidade de turismo de longa distância. O seu motor tricilíndrico de alto desempenho oferece uma resposta instantânea, especialmente na faixa média de rotações, onde 90% do bina está sempre disponível, garantindo uma entrega de potência suave e linear. A estrutura leve, pesando apenas 214 kg, e a suspensão ajustável Showa contribuem

para uma manobrabilidade ágil e responsiva, enquanto o design aerodinâmico e os defletores aerodinâmicos garantem proteção contra o vento, proporcionando conforto tanto para o condutor quanto para o passageiro.

O modelo inclui tecnologia focada no condutor, como ABS em curva otimizado e controlo de tração, que se ajustam às condições de condução, além de três modos de condução e um sistema de assistência às mudanças de velocidade. A conectividade Bluetooth e o controlo de cruzeiro são características que melhoram ainda mais a





experiência de condução, permitindo adaptação às preferências e necessidades de cada motociclista.

A nova Tiger Sport 800 destaca-se não só pelo desempenho, mas também pela sua versatilidade. Com mais de 40 acessórios dedicados disponíveis, os condutores podem personalizar a sua moto de acordo com o seu estilo, incluindo uma ponteira Akrapovič com revestimento em titânio e uma linha completa de bagagem que se integra perfeitamente à estrutura da moto. A manutenção também é facilitada, com intervalos de manutenção de 10.000 milhas ou 16.000 km, reduzindo os custos de utilização.

Steve Sargent, Chief Product Officer da Triumph, afirmou que "no coração da Tiger Sport 800 está um novo motor de três cilindros que entrega a potência e a emoção que os condutores desejam,

quer estejam a enfrentar o trânsito citadino ou a desfrutar de uma estrada rural sinuosa". Sargent enfatizou que a moto foi desenvolvida para oferecer um pacote atraente que inclui entrega de potência suave e um equilíbrio perfeito entre agilidade e estabilidade, fundamental para os clientes deste segmento.

A Tiger Sport 800 estará disponível nos concessionários a partir de março de 2025, com um preço a partir de 13 mil euros. Os interessados poderão escolher entre quatro cores cativantes: Preto Safira, Grafite, Amarelo Cósmico e Azul Caspiano, todas com elementos de contraste em Preto Safira.

Com uma nova estética e uma impressionante lista de especificações, a Triumph Tiger Sport 800 não só promete ser uma opção emocionante. //

MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Tiger Sport 660

A Triumph revelou a nova versão da Tiger Sport 660, agora com tecnologias avançadas voltadas para o condutor. A moto estará disponível em Portugal a partir de janeiro de 2025.

Com um motor tricilíndrico de 660 cc, refrigerado a líquido, a Tiger Sport 660 oferece 81 cv de potência às 10.250 rpm e 64 Nm de binário às 6.250 rpm. Este desempenho é combinado com uma embraiagem deslizante e assistida, garantindo trocas de mudança suaves, e o Triumph Shift Assist, que permite mudanças rápidas e sem interrupções.

O sistema ride-by-wire adapta a resposta do acelerador aos modos de condução disponíveis: Rain, Road e Sport.

A ciclística inclui um quadro tubular em aço e um braço oscilante de aço prensado. A suspensão dianteira, composta por uma forquilha invertida Showa com 41 mm de diâmetro, e o monoamortecedor traseiro com ajuste remoto de pré-carga, asseguram estabilidade e conforto

em diferentes condições de carga. Os travões de disco Nissin e os pneus Michelin Road 5 garantem controlo e aderência superiores.

A Tiger Sport 660 apresenta dimensões equilibradas que favorecem tanto a manobrabilidade em ambientes urbanos como o conforto em viagens mais longas. Com um comprimento total de 2.071 mm, largura ao nível do guidador de 834 mm e altura ajustável entre 1.315 mm e 1.398 mm (dependendo da posição do para-brisas), a moto oferece uma posição de condução vertical e ergonómica.

A altura do assento ao chão, de 835 mm, juntamente com uma distância entre eixos de 1.418 mm, contribui para a estabilidade e facilidade de controlo. Entre as actualizações tecnológicas, destacam-se o ABS otimizado para curvas, controlo de tracção comutável,

cruise control de série e iluminação full-LED. A conectividade foi melhorada com o sistema My Triumph Connectivity, que oferece GPS, atender chamadas e ouvir música através do painel multifunções com ecrã TFT.

O depósito de combustível de 17,2 litros proporciona autonomia suficiente para viagens longas, enquanto o peso a cheio de 207 kg facilita a manobrabilidade em diferentes ambientes.

O modelo estará disponível em quatro cores: Sapphire Black, Roulette Green, Carnival Red e Crystal White.

Um kit restritor A2 opcional estará disponível para novos condutores, permitindo fácil desrestricção quando necessário. Com um preço inicial de 9.595€ e intervalos de manutenção de 16.000 km, a Tiger Sport 660 posiciona-se como uma das opções mais atractivas no segmento de peso médio. //



» Galeria de fotos aqui



GTS 310



» [Galeria de fotos aqui](#)



A Vespa GTS 310 conta com três versões distintas e uma combinação única de tecnologia e elegância, ideal para cidade e estrada.

A Vespa GTS 310 apresenta-se como uma das scooters mais completas e sofisticadas do mercado. Equipada com um motor monocilíndrico de 310 cc, o modelo oferece 25 cavalos de potência às 6.250 rpm e um binário máximo de 28,9 Nm às 5.250 rotações, garantindo um desempenho ágil e eficiente tanto em ambientes urbanos como em percursos mais longos.

Com um consumo médio de 31,2 km/l, este motor é compatível com as normas Euro 5+ o que, considerando o seu depósito de combustível de 8,5 litros, oferece uma boa autonomia.

Conta com uma estrutura reforçada que oferece grande estabilidade. A suspensão frontal possui um braço oscilante, enquanto a traseira conta com dois amortecedores ajustáveis, garantindo conforto em qualquer estrada. O sistema de travagem, com

discos de 220 mm em ambas as rodas e ABS-ASR de série, assegura segurança em todas as condições. As rodas são de 12 polegadas e estão equipadas com pneus sem câmara de ar.

Entre as inovações tecnológicas, destaca-se a iluminação Full LED, que melhora a visibilidade, e o sistema Keyless, que elimina a necessidade de chave física para ligar a scooter. O assento, com uma altura ao solo de 790 mm, foi desenhado para oferecer uma posição ergonómica, enquanto o compartimento debaixo dele oferece espaço amplo para bagagem.

A GTS 310 está disponível em três versões: GTS, GTS Super e GTS SuperSport, cada uma com características próprias.

A GTS aposta num design clássico, com acabamentos cromados e cores elegantes como Bege Avvolgente e Verde Amabile, para condutores que apreciam a intemporalidade. //

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

piaggio.pt

GFX



A YADEA apresentou a GFX, uma nova scooter elétrica projetada para deslocamentos urbanos, combinando design moderno e funcionalidades tecnológicas avançadas.

O modelo distingue-se pelo design contemporâneo, que inclui um farol em forma de V, acabamentos de alta qualidade e gráficos que reforçam a sua estética urbana. A scooter está equipada com um sistema de desbloqueio sem chave, oferecendo duas opções de acesso: por Bluetooth, utilizando a aplicação YADEA e o botão no guidão, e por NFC, através de um smartphone ou cartão configurado na aplicação.

A aplicação YADEA complementa a experiência, permitindo localizar o veículo, monitorizar o estado da bateria e configurar opções de segurança, como

o sistema anti-roubo. Estas funcionalidades visam oferecer praticidade e controlo ao utilizador no dia a dia.

Em termos de desempenho, a GFX está equipada com pneus de 12 polegadas que garantem aderência e durabilidade, combinados com jantes de liga de magnésio que proporcionam leveza e maior estabilidade. Os travões de disco, presentes na frente e atrás, asseguram uma resposta de travagem eficiente.

A bateria de lítio removível, de 48V e 24Ah, foi concebida para oferecer autonomia suficiente para deslocamentos urbanos e conta com certificação IPX7,

garantindo resistência à água em diversas condições. O motor, com potência contínua de 1 kW, proporciona uma condução eficiente e fluida, sendo capaz de enfrentar inclinações moderadas com desempenho consistente

A estrutura em aço-carbono de alta resistência foi concebida para suportar até 180 kg, assegurando robustez e segurança durante a utilização. O conforto do utilizador é reforçado através de um sistema de amortecimento melhorado, um assento espaçoso e manetes de travão ajustáveis, para diferentes tamanhos de mão. Além disso, o descanso lateral inclui um sistema de corte automático do motor, prevenindo arranques acidentais enquanto a scooter está estacionada.

A GFX está disponível em três variantes – GFX E, GFX P e GFX U –, que apresentam diferenças subtis para se adequar a diferentes necessidades dos utilizadores. A principal variação encontra-se na largura, sendo de 730 mm nos modelos GFX E e GFX P, e de 695 mm na versão GFX U, tornando esta última mais compacta e prática para circulação em áreas urbanas estreitas. Para além disso, a velocidade máxima também varia: as versões GFX E e GFX P alcançam até 25 km/h, enquanto a GFX U atinge os 32 km/h, oferecendo maior agilidade para deslocações mais rápidas.

Combinando estilo, tecnologia e conforto, a YADEA GFX posiciona-se como uma escolha prática e moderna para deslocações urbanas. //



VoltGuard

A Yadea VoltGuard combina inovação tecnológica, eficiência e conforto, oferecendo uma solução sustentável para deslocamentos na cidade.



Equipada com o avançado sistema TTFAR 2.0, esta scooter elétrica integra oito componentes que maximizam o desempenho. A bateria de grafeno de 72V e 38Ah proporciona uma autonomia de até 92 km com um consumo eficiente de 4,2 kWh/100km.

O carregamento completo da bateria demora cerca de 8 horas, o que permite o carregamento durante a noite e a utilização durante o dia. O motor TTFAR de 1500W entrega um binário máximo de 27 N.m, garantindo potência suficiente para enfrentar o trânsito urbano, com uma velocidade máxima de 45 km/h.

Com dimensões bem pensadas, a VoltGuard mede 1973 mm de comprimento, 711 mm de largura e 1154 mm de altura, garantindo uma estrutura compacta que facilita as manobras no trânsito e o estacionamento em espaços reduzidos. A altura do assento ao chão, de 650 mm, oferece conforto ao condutor, enquanto o espaço do estrado de 360 mm permite uma condução relaxada. Pesando apenas 76 kg (sem bateria), é fácil de manusear, e manobrar a baixas velocidades.

A segurança e funcionalidade estão presentes em detalhes como os travões de disco dianteiro e traseiro, os amortecedores hidráulicos as rodas altas com pneus de medidas 100/80-16 na frente e 110/80-14 atrás. O painel de instrumentos com visor LCD exibe informações claras, como o estado

da bateria e o modo de condução, enquanto o assento com sensor de peso impede a condução quando o condutor está indevidamente sentado, reforçando a segurança.

Para complementar, a VoltGuard oferece 20 litros de capacidade de armazenamento, luzes LED modernas e acabamentos detalhados que garantem durabilidade e estilo. Apta para dois ocupantes, esta scooter revela-se uma escolha prática, eficiente e sustentável para o dia-a-dia na cidade //



Kemper RC



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Yadea apresentou a Kemper RC, um modelo desportivo elétrico que chega para redefinir o segmento das motos de alta performance, compatíveis com a carta A2. Este modelo combina potência, tecnologia avançada e um design futurista.

A Kemper RC está equipada com um motor elétrico de tração intermédia, que oferece uma potência máxima de 40 kW (54 cavalos) e uma potência contínua de 23 kW (31 cavalos). Esta configuração permite à moto alcançar os 100 km/h em apenas 4,9 segundos e uma velocidade máxima de 160 km/h. A suavidade da entrega de potência é otimizada por um sistema de transmissão projetado para equilíbrio entre aceleração e eficiência.

Uma das inovações mais impressionantes da Kemper RC é a introdução da bateria de íões de sódio, uma estreia mundial no setor de veículos elétricos de duas rodas. Com uma capacidade de 6,4 kWh e 20 Ah, esta bateria permite tempos de carregamento notavelmente rápidos.

Utilizando um carregador rápido, é possível atingir 80% de carga em apenas 10 minutos. Embora a autonomia ainda não tenha sido oficialmente revelada, espera-se que a moto seja capaz de atender a deslocamentos urbanos e percursos desportivos de média distância, com muita facilidade.

O design da Kemper RC é complementado por componentes de alta qualidade. A moto está equipada com uma suspensão KYB ajustável que garante estabilidade e conforto, mesmo em altas velocidades. O monobraço oscilante reforça o apelo visual da moto, enquanto contribui para a redução de peso e uma condução ágil.

A travagem dianteira é assegurada por travões de disco duplo da Brembo, reconhecidos pela sua eficiência e qualidade. Este sistema, combinado com a distribuição eletrónica da força de travagem pelas

duas rodas, proporciona confiança ao motociclista, mesmo em condições exigentes. A integração de sistemas de assistência eletrónica reforça ainda mais a segurança.

A Kemper RC está equipada com um ecrã TFT a cores que apresenta informações detalhadas sobre a moto, incluindo velocidade, nível de bateria e modos de condução. A conectividade para smartphone permite monitorizar a moto remotamente e ajustar configurações. Um detalhe adicional é a inclusão de uma câmara frontal integrada, projetada para registar viagens ou capturar momentos na estrada.

O design da Yadea Kemper RC destaca-se pelas linhas angulares e agressivas, combinadas com uma carenagem integral que melhora a aerodinâmica e reforça a sensação de velocidade. O esquema de cores moderno e os detalhes bem trabalhados conferem-lhe um aspeto desportivo e tecnológico, ideal para quem valoriza estética e funcionalidade. //





Keeness DS201 P+

A YADEA apresentou a Keeness DS201 P+, uma moto elétrica urbana que combina potência, tecnologia e conforto, ideal para os motociclistas mais jovens.

A YADEA Keeness DS201 P+ destaca-se pelo seu motor elétrico de 11 kW capaz de gerar um binário máximo de 300 Nm que lhe permite atingir uma velocidade de 100 km/h. Este motor de alta performance oferece acelerações rápidas e um controlo preciso, sendo ideal para enfrentar as exigências da mobilidade urbana.

O modelo está equipado com duas baterias de

íons de lítio de 72 V e 32 Ah, que são removíveis para facilitar o carregamento. Estas baterias possuem uma elevada densidade energética, sendo 20% mais leves e garantindo 8% mais autonomia em comparação com baterias tradicionais, alcançando uma autonomia máxima de 129 km, segundo as normas EEC. O sistema de gestão inteligente de baterias (BMS) oferece mais de 40 níveis de proteção, melhorando a segurança e prolongando a vida do equipamento. Além disso,

a moto conta com um sistema de recuperação de energia que converte a energia cinética em carga durante as travagens e descidas, otimizando a autonomia.

O design da Keeness DS201 P+ foi reconhecido com o prestigiado Red Dot Award, sendo uma expressão de estilo e funcionalidade. Com linhas inspiradas em asas de avião, esta moto transmite uma sensação de velocidade e poder, complementada por um farol frontal com design em forma de "estrela cadente".

O conforto também é uma prioridade na Keeness DS201 P+. A ergonomia foi concebida para proporcionar uma posição de condução confortável e relaxante, garantindo um suporte adequado para os braços e as costas, o que a torna ideal para percursos mais longos. A suspensão inclui uma forquilha dianteira invertida e um amortecedor traseiro central, configurados para lidar com diferentes condições de estrada. Os pneus de 17 polegadas foram desenhados para proporcionar um bom desempenho em curva e

superfícies variadas.

O sistema de travagem combinado, CBS, é outra característica que reforça a segurança da moto. Este sistema distribui a força de travagem entre as rodas dianteira e traseira, reduzindo a distância de travagem e minimizando os riscos de desequilíbrios. A Keeness DS201 P+ ainda oferece várias funcionalidades práticas, como um ecrã digital de 5 polegadas de alta resolução, cruise control, uma porta USB para carregamento de dispositivos electrónicos e 16 litros de espaço de arrumação..

Com um comprimento de 1.990 mm, uma largura de 775 mm e uma altura de 1.090 mm, a Keeness DS201 P+ apresenta dimensões compactas que facilitam a manobrabilidade. A altura do assento ao chão, de 770 mm, torna-a acessível a diferentes perfis de utilizadores. A combinação do desempenho robusto, design inovador e funcionalidades inteligentes faz do Keeness DS201 P+ uma escolha para quem procura uma solução elétrica moderna e eficiente para a mobilidade urbana. //





NMAX 125 e NMAX 125 Tech MAX



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Yamaha revelou as NMAX 125 e NMAX 125 Tech MAX para 2025, duas scooters desportivas que combinam design renovado, tecnologia avançada e desempenho otimizado, reafirmando a força da família MAX no segmento urbano.

Equipadas com um motor monocilíndrico de 125 cc, ambas cumprem as normas EURO5+, oferecendo uma potência de 12,2 cavalos às 8000 rpm e um binário de 11,2 Nm. Este motor assegura eficiência no consumo de combustível, avaliado em apenas 2,2 l/100 km, e baixas emissões de CO2 de 52 g/km. O sistema Start & Stop desliga automaticamente o motor em paragens, contribuindo para a economia de combustível e um impacto ambiental reduzido. A transmissão automática V-Belt torna a condução simples e prática, ideal para a mobilidade urbana.

A segurança é um ponto de destaque, com ambas as scooters equipadas com travões de disco hidráulicos com ABS em ambas as rodas, assegurando uma travagem eficaz em qualquer condição. As jantes de 13 polegadas, com pneus largos (110/70-13 na frente e 130/70-13 na traseira), proporcionam excelente aderência, enquanto a suspensão telescópica dianteira e os amortecedores traseiros garantem conforto em pisos irregulares.

No design, ambas mantêm o ADN MAX, com faróis de ótica dupla, farolins traseiros LED e piscas integrados que reforçam o estilo moderno e desportivo. A carenagem compacta e o para-brisas redesenhado aumentam a proteção aerodinâmica, tornando estas scooters ideais tanto para

deslocações curtas como para viagens mais longas. Sob o assento, o compartimento de arrumação espaçoso inclui um carregador USB-C, garantindo praticidade no quotidiano.

Ambos os modelos incluem o sistema Yamaha MyRide, que permite conectar a scooter ao smartphone. A NMAX 125 possui um painel LCD que exhibe notificações, consumo e informações úteis, enquanto a NMAX 125 Tech MAX eleva a experiência com um painel TFT a cores de 4,2 polegadas, equipado com navegação Garmin e funcionalidades avançadas como gestão de chamadas e mensagens.

A NMAX 125 Tech MAX distingue-se ainda pelos acabamentos premium, como um assento em pele sintética com detalhes em dourado, pedais de alumínio e iluminação no compartimento de arrumação. Disponível nas cores exclusivas Ceramic Grey e Dark Magma, este modelo oferece um toque de sofisticação e exclusividade para condutores mais exigentes.

Enquanto a NMAX 125 é uma solução acessível e funcional para deslocações urbanas, a NMAX 125 Tech MAX destina-se a quem procura maior conforto e características exclusivas. Ambas as scooters chegam aos concessionários no início de 2025, combinando desempenho, tecnologia e estilo, reafirmando o compromisso da Yamaha com a mobilidade moderna e eficiente. //



MT-07



A Yamaha MT-07 de 2025 apresenta inovações no visual, desempenho e conectividade, pronta para revolucionar a experiência de condução na estrada.

A Yamaha MT-07 de 2025 apresenta o inovador sistema de transmissão electrónica Y-AMT, que permite ao motociclista escolher entre mudanças manuais através de patilhas nos punhos ou uma condução totalmente automática. Esta flexibilidade é especialmente útil em autoestradas, onde o Cruise Control, disponível exclusivamente na versão Y-AMT, contribui para uma experiência de condução mais relaxante e confortável.

No que diz respeito ao design, a MT-07 2025 destaca-se pela sua aparência minimalista, com um “rosto” distinto que inclui um farol LED bifuncional

e compacto. Este visual não é apenas estético, está alinhado com a filosofia de engenharia da Yamaha, que defende que nada deve ser adicionado a menos que melhore a experiência de condução.

A nova forquilha dianteira invertida de 41 mm, em conjunto com um quadro redesenhado, proporciona uma condução desportiva e dinâmica. Esta combinação não só reduz o peso total da moto, mas também resulta numa condução leve e ágil. A posição de condução foi aprimorada para uma postura mais desportiva, com o guiador de alumínio agora mais próximo do condutor, criando uma ligação mais forte e envolvente com a máquina.

O motor CP2 de 690 cc, que é amplamente reconhecido pelo seu desempenho e som inconfundíveis, foi equipado com um sistema de amplificação acústica que intensifica o rugido do bicilíndrico, proporcionando uma experiência auditiva única. A MT-07 também incorpora o Yamaha Ride Control (YRC), que permite selecionar entre dois mapas de entrega de potência e ajustar a intervenção do controlo de tração (TCS) conforme as preferências de cada um, ou desligá-lo totalmente, oferecendo uma personalização sem precedentes.

As jantes SpinForged, fabricadas com tecnologia exclusiva da Yamaha, são mais leves, mas mantêm a robustez, permitindo uma maior agilidade na condução. Estão equipadas com pneus radiais Dunlop Sportmax Q5A, que aumentam a manobrabilidade e oferecem uma condução precisa e versátil, adaptando-se facilmente às diferentes condições de estrada.

O novo ecrã TFT de 5 polegadas, com conectividade para smartphones, disponibiliza funcionalidades de controlo de chamadas e notificações de mensagens, permitindo que o piloto se mantenha conectado sem comprometer a segurança. A navegação GPS pode ser acessada através da aplicação Garmin StreetCross, proporcionando uma solução prática para viajantes.

Para garantir uma travagem segura e fiável, a MT-07 está equipada com discos de travão duplos

de grande diâmetro na dianteira. As pinças de 4 pistões montadas radialmente asseguram uma travagem forte e consistente, mesmo em situações exigentes, aumentando a confiança do piloto durante a condução.

A integração dos comandos no guiador facilita a utilização de várias funções, tornando a condução mais intuitiva. A segurança do piloto é ainda reforçada com os novos piscas de cancelamento automático e um sistema de sinalização de paragem de emergência, que ativa os piscas ao detetar travagens bruscas, alertando os condutores que circulam na retaguarda.

Em termos de especificações técnicas, a MT-07 2025 apresenta um motor CP2 EU5+ de 690 cc, com um sistema de transmissão de 6 velocidades. O modelo alcança uma potência máxima de 73,4 CV (54 kW) às 8750 rpm e um binário máximo de 68 Nm às 6500 rpm. Esta nova versão combina desempenho com eficiência, apresentando um consumo de combustível de apenas 4,1 litros aos 100 quilómetros e emissões de CO₂ de 97 g/km.

A Yamaha MT-07 2025 une, assim, tecnologia, performance e estilo de forma harmoniosa. Com o seu carácter distintivo, esta moto promete continuar a liderar e a inspirar a comunidade MT global, estabelecendo novos padrões de excelência no mundo das motos. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Ténéré 700

Ténéré 700 Rally

A Yamaha anunciou a chegada dos novos modelos Ténéré 700 e Ténéré 700 Rally, ambos desenhados para proporcionar uma experiência incomparável aos amantes de motos de aventura.

Os novos modelos Ténéré 700 e Ténéré 700 Rally estão equipados com o motor CP2, cuja tecnologia avançada e design robusto são já bem conhecidos. Com estes novos modelos a Yamaha reafirma o seu compromisso com a excelência na categoria Adventure, oferecendo motos que se destacam tanto em asfalto como em off-road.

TÉNÉRÉ 700: POTÊNCIA E VERSATILIDADE

A Ténéré 700 é impulsionada pelo motor CP2 da Yamaha, um bicilíndrico paralelo de 4 tempos com refrigeração por líquido, que oferece uma cilindrada de 689 cc. Este motor DOHC, com 4 válvulas, produz uma potência máxima de 73,4 CV (54 kW) às 9.000 rpm e um binário máximo de 68 Nm às 6.500 rpm.

A taxa de compressão é de 11,5:1, enquanto o sistema de lubrificação por cárter húmido e a injeção eletrónica garantem eficiência e desempenho robusto. O consumo médio de combustível é de 4,3 l/100 km, ideal para longas viagens.

O quadro da Ténéré 700 é uma estrutura de

berço duplo fabricada em aço tubular, combinando resistência com leveza. A suspensão dianteira assenta numa forquilha telescópica invertida de 43 mm, com um curso de 230 mm, proporcionando uma absorção eficiente de impactos em terrenos acidentados. A suspensão traseira é do tipo multi-link suporta o braço oscilante, com um curso de 220 mm, assegurando estabilidade e conforto em trilhos difíceis.

Os travões são hidráulicos, com dois discos de 282 mm na frente e um disco de 245 mm atrás, oferecendo uma travagem eficaz em diversas condições. Os pneus da Ténéré 700 têm dimensões de 90/90 - 21 na roda dianteira e 150/70 R 18 na roda traseira, otimizados tanto para condução em asfalto quanto para off-road.

As dimensões gerais da Ténéré 700 incluem um comprimento total de 2.370 mm, largura de 935 mm e altura de 1.490 mm. A altura do assento é de 875 mm, com uma distância ao solo de 240 mm,.

O peso total, incluindo óleo e gasolina, é de 204 kg. O depósito de combustível tem uma capacidade para 16 litros de combustível, ideal para percorrer longas distâncias sem paragens frequentes. >>





TÉNÉRÉ 700 RALLY: A AVENTURA ELEVADA

A Ténéré 700 Rally leva a experiência de aventura a um novo nível, mantendo o mesmo motor CP2 de 689 cc. Este modelo destaca-se pelas especificações avançadas e um foco em tecnologia de rali, concebido para quem procura enfrentar terrenos desafiantes. A suspensão dianteira KYB é totalmente ajustável, com bainhas reforçadas e um curso de 230 mm, proporcionando uma distância ao solo de 255 mm, ideal para absorver impactos em trilhos irregulares.

Na suspensão traseira, o curso de 220 mm e o sistema de ligação foram aprimorados, incluindo um reservatório piggyback em alumínio para manter a temperatura do óleo em níveis ideais, garantindo desempenho consistente. A capacidade de amortecimento ajustável permite que os motociclistas adaptem a suspensão de acordo com o terreno e preferências pessoais.

Este modelo distingue-se ainda pelo esquema de cores exclusivo, inspirado na herança da marca, com jantes douradas e o icónico design 'Speedblock' da Yamaha. O guarda-lamas dianteiro elevado reduz o espalhamento de lama em condições adversas, ideal para uma condução em ambientes desafiantes.

A Ténéré 700 Rally conta com um assento redesenhado, com altura de 910 mm, que proporciona uma posição de condução mais

elevada, aumentando o controlo em terrenos difíceis. A ergonomia foi aprimorada, com o tanque de combustível posicionado mais à frente e uma tampa de embraiagem redesenhada, assegurando maior flexibilidade na condução.

O painel de instrumentos TFT de 6,3 polegadas apresenta um layout 'Raid', inspirado num roadbook de rali, exibindo as informações essenciais para uma condução em trilhos e ambientes exigentes.

A Ténéré 700 Rally é equipada com poisa-pés de titânio serrilhados, um protetor de cárter em alumínio de 4 mm e uma carenagem estreita, concebidos para proporcionar uma condução focada na aventura e exploração. A ergonomia foi ajustada para oferecer uma sensação de unidade entre o condutor e a máquina, com um depósito de combustível mais estreito que melhora o controlo.

TECNOLOGIA E CONECTIVIDADE

Ambos os modelos Ténéré 700 e Ténéré 700 Rally possuem conectividade para smartphone, permitindo receber notificações e controlar funcionalidades essenciais. Além disso, o controlo de tração e o ABS comutável permitem personalizar o desempenho e aumentar a segurança em diferentes tipos de terreno, enquanto o painel TFT oferece uma interface moderna e fácil de ler. //





» Galeria de fotos aqui

R9



A Yamaha apresentou oficialmente a R9, o mais recente modelo da icónica Série R, que promete redefinir a categoria Supersport com tecnologia de competição e um design renovado.



Desde a sua fundação, em 1955, a Yamaha tem-se destacado nas competições de motociclismo, pelo que esta nova R9 não é exceção. Equipada com um motor CP3 de 890 cc, refrigerado a líquido e com 3 cilindros em linha, este motor a 4 tempos oferece uma potência máxima de 87,5 kW (117 cv) às 10.000 rpm e um binário de 93,0 Nm às 7.000 rpm.

O design agressivo da R9 foi desenvolvido com foco na aerodinâmica, apresentando asas inspiradas no MotoGP que melhoram o contacto com a estrada e reduzem a elevação dianteira. O quadro Deltabox, fabricado em alumínio fundido, é o mais leve já utilizado num modelo Supersport da Yamaha, pesando apenas 9,7 kg e contribuindo para um peso total de 195 kg.

A nova forquilha dianteira invertida, uma KYB de 43 mm, foi totalmente redesenhada e conta agora com ajustes separados para a expansão e compressão das bainhas esquerda e direita. Cada bainha pode ser ajustada individualmente, com a bainha direita regulável em expansão e a esquerda em compressão, tanto de alta velocidade como de baixa velocidade. O amortecedor traseiro é ajustável em pré-carga, extensão, compressão e altura de condução. Esta nova configuração contribui para um amortecimento mais preciso e oferece um maior feedback da superfície do piso.

Em termos de travagem, a R9 apresenta pinças monobloco Brembo Stylema desenvolvidas em competição, que são leves, rígidas e projetadas para fornecer um melhor controlo e estabilidade. Os tubos de travão em malha de aço inoxidável, juntamente com os grandes discos dianteiros de 320 mm, oferecem uma excelente consistência e sensação de controlo, especialmente durante as travagens mais intensas.

O cilindro mestre da Brembo possui um pistão radial que se move na mesma direção do curso da manete do travão, aplicando pressão de forma linear à medida que se pressiona a manete, resultando numa sensação refinada de controlo e elevada dosificação.

Com pneus dianteiros de medidas 120/70ZR17M/C e traseiros 180/55ZR17M/C, a R9 promete uma manobrabilidade excepcional. Em termos de dimensões, a moto mede 2070 mm de comprimento, 705 mm de largura, 1180 mm de altura e um assento a 830 mm do solo, com uma distância entre eixos de 1420 mm e uma distância mínima ao solo de 140 mm.

A R9 destaca-se também pela sua avançada tecnologia eletrónica, proveniente da R1, que

inclui o Yamaha Ride Control. Esta funcionalidade permite que os condutores personalizem as características de potência e intervenção eletrónica, garantindo uma experiência de condução adaptada a diferentes condições.

Entre as ajudas eletrónicas à condução, encontram-se sistemas como o Traction Control, o Slide Control e o Brake Control, todos projetados para maximizar o controlo e a segurança em pista. Os três modos de condução integrados, "Sport", "Street" e "Rain", podem ser complementados com opções personalizáveis, oferecendo flexibilidade ao condutor.

O display TFT de 5 polegadas proporciona uma conectividade total, permitindo o acesso a informações e configurações da moto. Com todas estas características, a Yamaha R9 é uma moto que não só herda o ADN de competição da marca, mas também incorpora tecnologia de ponta desenvolvida na competição, estabelecendo um novo padrão no segmento das Supersport.

Segundo a marca, a R9 reafirma o compromisso da Yamaha com a inovação e a excelência, prometendo emoções intensas para todos os entusiastas do motociclismo //





Tracer 9



Yamaha com novas Tracer 9, Tracer 9 GT e Tracer 9 GT+ para 2025

A TRACER 9 está equipada com um motor tricilíndrico de 890 cc, que proporciona uma potência máxima de 119 CV a 10.000 rpm e um binário de 93 Nm a 7.000 rpm. O quadro Deltabox e a suspensão de alta qualidade garantem conforto e estabilidade, mesmo em condições desafiadoras.

Por sua vez, a TRACER 9 GT eleva a experiência a um nível superior, apresentando um conjunto de características que aprimoram a condução. Este modelo é conhecido pela sua agilidade e desempenho em estrada, tornando-o ideal para viagens de longa distância. Inclui suspensão eletrônica semiativa KADS, que ajusta dinamicamente o amortecimento, e um farol LED Matrix adaptativo, que melhora a visibilidade em diferentes condições de condução. Com um painel TFT de 7 polegadas, os condutores podem personalizar a sua experiência, recebendo informações em tempo real sobre a moto e a navegação integrada.

O modelo TRACER 9 GT+ expande ainda mais as capacidades da gama. Com a introdução da transmissão Y-AMT, os condutores podem alternar facilmente entre modos automáticos e manuais. A presença de tecnologia de Cruise Control Adaptativo e um sistema de monitorização da pressão dos pneus (TPMS) adiciona conveniência e segurança a longas viagens. A moto também oferece punhos aquecidos com 10 níveis de aquecimento, otimizando o conforto do condutor em qualquer clima.

Os três modelos partilham a plataforma CP3 da Yamaha, que é reconhecida pela sua potência e desempenho. A nova gama TRACER é ideal para motociclistas que procuram não apenas desempenho em estrada, mas também uma experiência de viagem confortável e segura.

Com a nova gama TRACER, a Yamaha reafirma o seu compromisso em oferecer motos que combinam inovação tecnológica e um desempenho excepcional, atendendo às necessidades dos motociclistas modernos. //





R1 Race

R1 GYTR



A Yamaha revelou as suas mais recentes máquinas de corrida, a R1 RACE e a R1 GYTR, continuando a história de sucesso que a marca japonesa tem vindo a construir nas pistas desde 1955. Estas motos representam a próxima geração de desempenho, completamente focadas na competição e no uso em circuito, nomeadamente na Europa.

A ligação da Yamaha ao mundo das corridas começou pouco após a sua fundação, com a vitória da Y-A1 na Mount Fuji Ascent Race, em 1955. Desde então, a marca tornou-se sinónimo de sucesso nas pistas, desde competições locais até ao topo da velocidade mundial. Essa dedicação tem moldado cada moto produzida pela Yamaha, especialmente a gama Supersport.

A R1, lançada em 1998, é um ícone dessa tradição. Com quase três décadas de vitórias e inovação tecnológica, a R1 evoluiu continuamente, beneficiando dos avanços derivados da MotoGP e do Mundial de Superbike (WorldSBK). Desde 2015, a R1 acumulou títulos em campeonatos como o Mundial de Superbike, MotoAmerica e British Superbike, consolidando-se como uma das motos mais bem-sucedidas do desporto motorizado.

A nova R1 RACE, projetada para 2025, é o próximo passo na evolução da lendária R1, inspirada diretamente na YZR-M1 de MotoGP. Com asas aerodinâmicas em fibra de carbono, desenvolvidas pela Yamaha Factory Racing, esta moto oferece não só uma maior estabilidade em alta velocidade, mas também um visual moderno que espelha as motos de competição.

A suspensão KYB de nova geração, com forquilhas invertidas e ajustáveis, melhora a precisão e a estabilidade da R1 RACE, enquanto o sistema de travagem Brembo de competição, incluindo pinças monobloco Stylema, garante um poder de travagem incomparável, permitindo ao motociclista explorar ao máximo o potencial da moto em circuito.

Equipada com o motor CP4 de 998 cc, que produz 200 cv, a R1 RACE oferece uma condução precisa e controlada, ideal para pilotos que procuram o melhor desempenho. O sistema de controlo de aceleração YCC-T com APSG e o pack eletrónico avançado, com funções como Controlo de Tração, Quickshift e modos de seleção de potência, foram desenvolvidos com base na competição, oferecendo uma experiência de condução personalizada e otimizada para pista.

Com a introdução das novas R1 RACE e R1 GYTR, a Yamaha demonstra, mais uma vez, o seu compromisso com o mundo das corridas, garantindo que a lendária linha R1 continua a dominar as pistas.

Para mais informações entre em contacto com um concessionário autorizado Yamaha. //





703RR



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Zontes revelou na EICMA 2024 a 703RR, uma moto desenhada para os amantes da velocidade e da adrenalina. Este modelo, que representa o topo da gama 703, combina um motor potente, tecnologias de ponta e uma estética marcante.

O coração da Zontes 703RR é um motor tricilíndrico de 699 cc, inteiramente desenvolvido pela Tayo, a empresa-mãe da marca. Este bloco produz 110 cavalos de potência às 11.000 rpm e 74,5 Nm de binário às 8.500 rpm. Estes números traduzem-se em acelerações vigorosas e uma velocidade máxima capaz de rivalizar com modelos consagrados do seu segmento. Com refrigeração a líquido e engenharia focada no desempenho, este motor garante uma entrega linear de potência, ideal para explorar o potencial da moto tanto em retas rápidas como em curvas mais técnicas.

A Zontes 703R mede 2.070 mm de comprimento, 790 mm de largura e 1.090 mm de altura. A distância entre eixos é de 1.430 mm, garantindo manobrabilidade e estabilidade, mesmo em ambientes urbanos. A altura do assento ao chão é de 800 mm, oferecendo acessibilidade para pilotos de várias estaturas. Com um peso a seco de 200 kg, a moto mantém-se ágil e fácil de controlar em diferentes condições.

O quadro da 703RR, fabricado em alumínio, pesa apenas 11 kg, contribuindo para uma condução ágil e precisa. Esta estrutura leve é

complementada por uma suspensão Marzocchi totalmente ajustável, que oferece uma afinação meticulosa para diferentes tipos de condução. Seja em pista ou em estrada, o condutor pode ajustar compressão, extensão e pré-carga para tirar o máximo proveito da potência e da ciclística.

Equipada com um sistema de admissão de ar frontal Ram Air, que utiliza a pressão dinâmica gerada em altas velocidades para aumentar significativamente o fluxo de ar da admissão, maximizando a potência do motor. As rodas são calçadas com pneus Michelin POWER 6 de alto desempenho, incluindo um pneu traseiro de 180 mm de largura, proporcionando grande aderência. Esta moto também conta com um sistema de travagem dianteiro de disco duplo com pinças radiais de quatro pistões, assegurando uma travagem eficiente e segura.

A iluminação integral em LED não só melhora a visibilidade como reforça o carácter moderno da moto. O ecrã TFT de 6,75 polegadas com conectividade Bluetooth é outro destaque, permitindo aceder a informações em tempo real, ajustar modos de condução e manter-se ligado ao smartphone.

Ainda não são conhecidos a sua disponibilidade e preço no nosso país. //





» Galeria de fotos aqui



703F Adventure

A Zontes revelou a sua mais recente criação no Salão EICMA 2024, a 703F Adventure. Este modelo foi desenvolvido para consolidar a marca no segmento, combinando um motor potente, tecnologia avançada e características que prometem conquistar os motociclistas mais exigentes.

No coração da Zontes 703F Adventure encontra-se um motor tricilíndrico de 699 cc, desenvolvido pela Tayo, empresa-mãe da Zontes. Este motor, refrigerado a líquido, debita 97 cavalos às 10.000 rpm e 76 Nm de binário às 7.500 rpm, assegurando fiabilidade e facilidade de condução seja em longas viagens por estrada ou percursos off-road. A configuração tricilíndrica proporciona uma entrega de potência linear e um desempenho equilibrado, tornando esta moto adequada tanto para pilotos experientes como para aqueles que estão a iniciar-se no mundo das aventuras.

O quadro é fabricado em alumínio de dupla trave, com um peso de apenas 11 kg, o que assegura leveza e resistência. As rodas raiadas, de 21 polegadas à frente e 18 polegadas atrás, foram concebidas para oferecer um desempenho otimizado em terrenos irregulares. A suspensão Marzocchi, ajustável em compressão, extensão e pré-carga, adapta-se a qualquer tipo de terreno, desde asfalto suave até percursos desafiantes em off-road.

A altura do assento, colocada a 845 mm do solo, oferece um equilíbrio entre conforto e acessibilidade para diferentes pilotos, enquanto a distância ao solo de 205 mm garante uma excelente capacidade para ultrapassar obstáculos. Com um peso de 215 kg em seco, que aumenta para 236 kg com todos os fluidos e

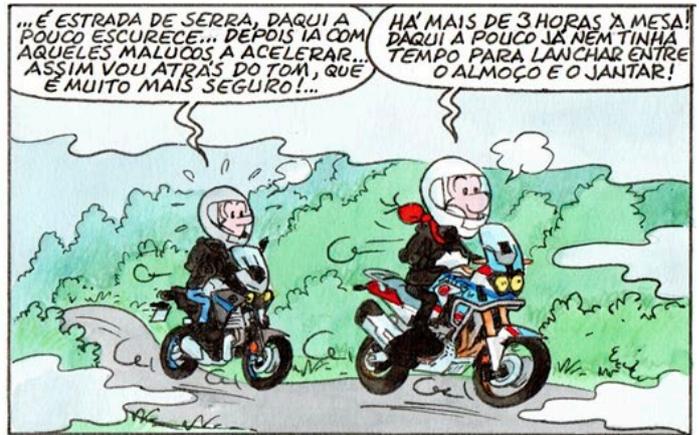
acessórios, a moto consegue aliar robustez e agilidade de forma exemplar.

A Zontes 703F Adventure apresenta dimensões que equilibram funcionalidade e desempenho. Mede 2.305 mm de comprimento, 960 mm de largura e 1.525 mm de altura. A distância entre eixos, de 1.565 mm, assegura estabilidade, quer em velocidades elevadas, quer em terrenos mais desafiantes. O depósito de combustível, com capacidade para 22 litros, permite cobrir longas distâncias sem a necessidade de reabastecimentos frequentes, uma característica essencial para aventuras prolongadas.

Este modelo vem equipado com um conjunto de tecnologias e acessórios que enriquecem a experiência de condução. Entre as inovações destacam-se as câmaras frontal e traseira, que aumentam a segurança e possibilitam registar momentos das viagens. O conjunto de malas em alumínio, composto por duas laterais e uma top case, oferece uma boa capacidade de armazenamento, indispensável para viagens longas.

O painel de instrumentos é um ecrã TFT a cores com conectividade Bluetooth, permitindo aceder a informações do smartphone e seleccionar os modos de condução. A iluminação LED integral melhora a visibilidade em ambientes com pouca luz, enquanto o sistema de travagem ABS, desenvolvido pela Bosch, opera em conjunto com os discos dianteiros e traseiros para proporcionar máxima eficiência e segurança na travagem. //







CL

O seu reflexo

Neste mundo moderno, estamos todos à procura de novas formas de nos expressarmos. Esteja um passo à frente com a CL500, a moto perfeita para dar vida ao seu estilo único na cidade. O design scrambler retro-moderno com o silenciador de escape elevado, alimentado por um motor de dois cilindros com um som pulsante, equilibra perfeitamente o lado contemporâneo com vibes nostálgicas. Sabemos que não há dois condutores iguais, por isso o assento plano clássico e a gama de acessórios personalizáveis permitem que torne a sua CL500 tão única como a sua própria personalidade. E com uma roda dianteira de 19 polegadas, a facilidade de a manusear, tanto em estrada como em todo-o-terreno, combina com o seu estilo descomplicado. Experimente esta icónica moto scrambler para refletir o seu verdadeiro eu. **Realize o seu Sonho.**

