



LEIA TAMBÉM!

HONDA
CRF1100L
AFRICA TWIN
ADVENTURE
SPORTS

ROYAL
ENFIELD
CLASSIC 650

BMW R 1300 RT

A SOFISTICAÇÃO, O CONFORTO E TODA A TECNOLOGIA
EMBARCADA NESTA GRAN TURISMO ALEMÃ FAZEM
QUALQUER MOTOCICLISTA DESEJAR ASSUMIR SEU
COMANDO PARA DAR UMA VOLTA AO MUNDO



E MAIS! ABRACICLO: ENTENDA E USE A TECNOLOGIA DA SUA MOTO

Ines249



SBM 250T

Liberdade para ir mais longe, explorar novos caminhos e viver cada destino.



Ines249



Liberdade para ir mais longe, explorar novos caminhos e viver cada destino. Acabou a espera pela tão aguardada SBM 250T, a trail da Shineray do Brasil. O modelo vem equipado com motor de **250cc**, **30,8 cv** e **câmbio de seis marchas**, entregando desempenho e controle para sua rotina.



Saiba mais



WWW.SHINERAYDOBRASIL.COM.BR

@SHINERAYDOBRASIL





50
BMW
R 1300 RT



32
HONDA
CRF 1100L
AFRICA TWIN
ADV SPORTS



42
ROYAL
ENFIELD
CLASSIC 650

IMPRESSÕES

Honda CRF1100L Africa Twin AS

Enfim a Honda lançou sua big trail mais icônica com a roda dianteira de 19 polegadas. Agora a moto está mais acessível e perfeita para quem prefere pilotar no asfalto.....

32

Royal Enfield Classic 650

Aceleramos na moto clássica que traz em seu DNA a identidade visual que fez muito sucesso dos anos 1940, e ela é boa de se pilotar.....

42

TESTE

BMW R 1300 RT

Testamos a fundo esta moto que foi criada para viagens e tem grande quantidade de tecnologia para oferecer muita segurança e conforto para passar horas a fio nas estradas sem cansar

50

SEÇÕES



12 PLANETA MOTO

EDITORIAL **08**

PLANETA MOTO **12**

SIM À MOTOCICLETA **26**

VITRINE **60**

MERCADO **62**

TABELA DE PREÇOS **64**

COLUNA **66**



Acesse nosso site também pelo celular ou tablet usando o QR code

Veja mais
conteúdo exclusivo:

motociclismoonline.com.br

Com atualização diária de notícias, tem sempre a motocicleta como tema, além de matérias de serviços e mercado.

Acesse a galeria de imagens para ver mais fotos da edição impressa

MOTOCICLISMO no Facebook
@motociclismomagazine

MOTOCICLISMO no Instagram
@motociclismo_br

MOTOCICLISMO no Twitter
@motociclismo_br

MOTOCICLISMO no YouTube
motociclismoonline

HAMP
AFTER MARKET PARTS

publicis

Encs249

Honda
BROS 160
2015-2025

Honda
CG 160
2016-2025

KIT CILINDRO

Mais *performance*
e melhor
custo-benefício
para você.

Nenhuma outra marca
oferece o padrão de
qualidade da Honda.
Com o Kit Cilindro
HAMP, você garante alta
durabilidade,
desempenho e total
compatibilidade com os
padrões originais. Ele
entrega mais potência
e torque, além de um
funcionamento suave
e fácil instalação.

Chegou
o Kit
Cilindro
HAMP

KIT CILINDRO (STD)

CG160 (16-25)
NXR160 (15-25)



Ines249

STAY PURE



STAY CLASSIC



NOVA CLASSIC 650

A EVOLUÇÃO DE UM ÍCONE

O design atemporal da linha Classic agora com a força e o refinamento do motor 650 Twin.



innova.aatb



ROYALENFIELD.COM.BR

@royalenfieldBR

royalenfieldbra



“A quantidade de lançamentos deste ano impressiona, mas para nós, apesar do trabalho duro, é um prazer.”

A agitação continua

Este início de ano tem sido muito agitado e trabalhoso para nós, jornalistas especializados em motocicletas, mas, por sua vez, também muito divertido. Afinal, o número de lançamentos que tivemos até aqui foi impressionante e dos mais variados.

A aceleração continuou no mês de abril, muito provavelmente por conta da Copa do Mundo, afinal, no país do futebol, quando a festa da copa começar, haverá muito pouco espaço para outros assuntos, e certamente não haverá lançamentos nesse período. Parte desses lançamentos estão nas páginas desta edição da revista MOTOCICLISMO. O primeiro é o teste de primeiras impressões da Honda CRF 1100L Africa Twin, que agora ganhou uma versão com roda dianteira de 19 polegadas para quem gosta de pilotar mais no asfalto do que da terra. O segundo teste, também de primeiras impressões, foi com

a Royal Enfield Classic 650, uma clássica raiz que, revive mais um de seus modelos icônicos. Na sequência, você vai conferir o teste completo da BMW R 1300 RT, uma grand turismo de respeito, confortabilíssima e de desempenho louvável. Seguindo a leitura, você vai se inteirar de outro assunto que está nos empolgando. É o relatório de emplacamentos da Fenabreve, que comprova mais um recorde no mês de março e no trimestre, o que você pode conferir na seção Mercado Ranking. Depois dele, você pode conferir a tabela de preços e, por fim, a coluna, do Raul Fernandes, que conta um pouco sobre outro recorde de vendas de moto, o do mercado indiano, que fechou o ano fiscal de 2025 com nada menos que 22 milhões de motos vendidas, um verdadeiro mundo de motocicletas. Espero que você curta nosso conteúdo. Um abraço e boa leitura!

Ismael Baubeta - Editor

ismael.baubeta@motociclismoteam.com.br

motociclismo

www.motociclismoonline.com.br

f motociclismomagazine

@motociclismo_br

YouTube motociclismoonline

@motociclismo_br

DIRETORA GERAL

ISABEL REIS

DIRETOR EXECUTIVO

Thomas Bento

thomas@hellowventos.com.br

REDAÇÃO

Ismael Baubeta

Alexandre Nogueira

Thiago Dantas

Willian Teixeira

redacao@motociclismoteam.com.br

COLABORADORES

Leda Silva

Trinity Ronzella

COMERCIAL

Marcelo Cervantes

marcelo.cervantes@motormidiateam.com.br

ASSINATURAS

assinaturas@motociclismoteam.com.br

GRÁFICA

Hawaii Gráfica e Editora Ltda.

Rua Augusto Piacentini, 454 - Jd. Independência

São Paulo/SP - CEP 03223-190

www.hawaiigráfica.com.br

DISTRIBUIÇÃO

AR Distribuidora

Avenida Nova São Paulo, 270

Nova Itapevi - São Paulo - SP

REVISÃO

Ok Linguística

atendimento@oklinguistica.com.br

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Isabel Reis - MTB 17311

Motociclismo Magazine ISSN 1415-1863.

Publicação mensal da Motor Mídia

© Direitos reservados.

MOTOR MÍDIA

Empresa de conteúdos, soluções digitais e eventos

I PRODUTOS MOTOR MÍDIA I



BMW R 1300 GS ADVENTURE

ENCARE O MUNDO

MOTOR BOXER DE 1300 CILINDRADAS

145 CAVALOS DE POTÊNCIA.
TORQUE DE 149 NM @ RPM.

TANQUE DE ALUMÍNIO

COM 30 LITROS DE CAPACIDADE.
MAIS AUTONOMIA PARA
SUA VIAGEM.

SUSPENSÃO ELETRÔNICA SEMIATIVA (DSA)

AJUSTE AUTOMÁTICO EM TEMPO
REAL CONFORME PISO, CARGA E
MODO DE PILOTAGEM.

CONTROLE AUTOMÁTICO DE ALTURA

REBAIXA A MOTO AO PARAR E
ELEVA NOVAMENTE EM MOVIMENTO,
FACILITANDO MANOBRAS E ACESSO
AO SOLO.



Ines249

DOMINAR 400 COMPL



DOMINAR
400 REIMAGINE A VIDA

Ines249



LOVED IN 100
COUNTRIES

ETA COMO A VIDA DEVE SER

A MAIS
POTENTE DA
CATEGORIA
COM:



FARÓIS
FULL LED



PAINEL
DIGITAL



SUSPENSÃO
DIANTEIRA
INVERTIDA

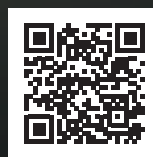


FREIOS
ABS

AGENDE UM TEST RIDE.



@BAJAJDOBASIL



NO TRÂNSITO, ENXERGAR O OUTRO SALVA VIDAS

Veja mais
aqui!

Shineray SBM 250T estreia com proposta forte no custo-benefício

**Marca amplia e diversifica seu line up em parceria
com a QJMotor para concorrer com as grande marcas**

A Shineray oficializou no Brasil a SBM 250T, nova trail que chega cercada de expectativa e com a missão de ampliar a presença da marca em um dos segmentos mais competitivos do mercado. Desenvolvida a partir de parceria com a chinesa QJMotor, a novidade aposta em desempenho, tecnologia e preço acessível para atrair principalmente o público jovem. O modelo já está disponível por R\$ 24.990, com frete e impostos inclusos.

Um dos destaques está no conjunto mecânico. A SBM 250T traz motor monocilíndrico de 249 cm³, com quatro válvulas, comando DOHC e refrigeração líquida, entregando 30,8 cv e 2,60 kgf.m. Na prática, o conjunto garante respostas rápidas e bom desempenho tanto na cidade quanto em trechos fora de estrada, com auxílio do câmbio de seis marchas e tanque de 13 litros.

No pacote, a moto oferece freios a disco nas duas rodas com ABS de duplo canal, além de suspensão dianteira invertida e traseira monoamortecida. Com rodas de 19 polegadas na frente e 17 atrás e visual robusto, a SBM 250T reforça sua vocação versátil, combinando uso urbano, trabalho e aventura em uma proposta competitiva.



Voge inicia rede no Brasil e prepara estreia com motos premium

Veja mais
aqui!

A Voge anunciou o início da sua rede de concessionárias no Brasil, com primeiras lojas previstas entre junho e agosto de 2026 nas regiões Sul e Sudeste, incluindo cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba. A marca aposta em entrada gradual e apresentará seus modelos no Festival Interlagos 2026. O line up inicial terá motos adventure e scooter premium, marcando a estreia oficial no mercado nacional.



Triumph traz novas Bonneville Bobber e Speedmaster ao Brasil

A Triumph confirmou a chegada das novas Bobber e Speedmaster ao Brasil. Atualizadas, as motos mantêm o estilo clássico, mas ganham mais conforto, tanque de 14 litros e pacote eletrônico com controle de cruzeiro, ABS em curvas e controle de tração sensível à inclinação. A Bobber traz novo assento flutuante, enquanto a Speedmaster teve o banco redesenhado, visando oferecer mais conforto a piloto e garupa. A Bobber custa R\$ 72.990 e a Speedmaster sai por R\$ 71.990.

Veja mais
aqui!

Ines249

SCRAMBLER

O LEGADO CONTINUA
EM CADA TRAJETO.



FOR THE RIDE

SCRAMBLER
400^{XC}

SCRAMBLER
400^X



Consulte o QR Code
para saber mais.



DESACELERE. SEU BEM MAIOR É A VIDA. Confira condições em www.ofertatriumph.com.br. Imagens Meramente Ilustrativas.

triumphmotorcycles.com.br

[triumphmotorcyclesbr](https://www.youtube.com/triumphmotorcyclesbr)

[@TriumphMotorcyclesBrasil](https://www.facebook.com/TriumphMotorcyclesBrasil)

[@triumphbr](https://www.instagram.com/triumphbr)

Ines249



CALIBRO
CUSTOM 700

***SINTA A EMOÇÃO
DO TEST RIDE.***



X-CAPE
SPOKE 650

Ines249

Paz no trânsito
começa por você.



SAIBA MAIS
SOBRE OS NOSSOS
MODELOS!

@motomorinibrasil

SEIEMMEZZO
SCR 650

SANTO ANDRÉ (SP) • SÃO JOSÉ/FLORIANÓPOLIS (SC)
CURITIBA (PR) • VITÓRIA (ES) • SALVADOR (BA) • BRASÍLIA (DF)
GOIÂNIA (GO) • BELO HORIZONTE (MG)

Veja mais
aqui!

Yamaha ZR Hybrid Connected estreia no Brasil

A Yamaha Brasil comprova que está apostando em sua tecnologia Power Assist para oferecer novos scooter ainda mais econômicos e ecológicos

A Yamaha movimentou o segmento de entrada com o lançamento do ZR Hybrid Connected, novo scooter que marca a expansão da tecnologia híbrida da marca no Brasil. Com preço sugerido de R\$ 13.990, o modelo chega como uma alternativa moderna e eficiente, mirando principalmente o uso urbano. Produzido em Manaus, ele desembarca nas concessionárias em maio de 2026. O grande diferencial está no motor 125 Blue Core Hybrid, que entrega 8,2 cv e 1,0 kgf.m, aliado ao sistema Power Assist. O recurso adiciona torque extra nas arrancadas por meio de um motor elétrico auxiliar, melhorando a resposta e reduzindo o consumo. O pacote inclui ainda o sistema Start & Stop, que desliga o motor em paradas e garante religamento suave. Com apenas 98 quilos, o ZR se posiciona como um dos scooter mais leves da categoria, favorecendo a agilidade no trânsito. O modelo também aposta em conectividade via aplicativo Yamaha Motor On, com painel digital e funções como notificações, localização e monitoramento de uso. Com rodas de 12 polegadas na frente e 10 atrás, freios combinados e espaço sob o banco de 21 litros, o ZR Hybrid Connected reforça sua proposta mais tecnológica para o dia a dia.

Veja mais
aqui!

Moto elétrica da KTM de trilha evolui para 2027

A KTM revelou a nova Freeride E 2027, que chega mais leve, potente e com maior autonomia. O modelo ganhou motor elétrico de até 26 cv e 3,77 kgf.m, além de bateria de 5,5 kWh, agora com autonomia de até três horas.

Com apenas 112 quilos, a moto mantém foco no off-road e traz três modos de pilotagem, controle de tração e recarga rápida de até 1h30. Suspensões ajustáveis WP e visual renovado completam o pacote, reforçando a proposta de uma elétrica ágil, silenciosa e pronta para trilhas.



Ducati DesertX confirmada no Rally dos Sertões 2026

A Ducati confirmou presença no Rally dos Sertões 2026 com a Ducati DesertX e nova parceria com a equipe Ducati Image Hunter. O projeto será liderado por Walmir Cunha, com o piloto Adriano Galante, que retorna após acidente em 2025. A DesertX, equipada com motor de 937 cm³ e 110 cv, será testada em percurso exigente entre 22 e 30 de agosto, com largada em Goiânia. A expectativa é de alta resistência física e técnica diante de terrenos severos.

Veja mais
aqui!

Ines249

GSX-8S

8S



PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.



SUZUKIMOTOS.COM.BR
SUZUKIMOTOSDOBRASIL



SUZUKI



Fotos: divulgação

Honda Pop110i ES 2027 traz novidades

A marca da asa quer aproximar sua popstar de novos motociclistas

A Honda apresentou a Pop110i ES 2027 no Brasil, marcando a sexta geração de um dos modelos mais vendidos do país. Mantendo a proposta de mobilidade simples, econômica e acessível, a nova versão traz atualizações pontuais para melhorar a experiência de pilotagem, especialmente para iniciantes e uso profissional. O modelo chega às concessionárias em maio, com preço sugerido de R\$ 10.588 (mais frete). A principal novidade está no sistema de freios. A Honda eliminou o pedal e adotou comandos nas mãos, com sistema CBS, tornando a pilotagem mais intuitiva — especialmente para quem vem da bicicleta ou está começando nas duas rodas. Outra evolução importante está nas rodas de liga leve com pneus tubeless, que aumentam a segurança e facilitam reparos. O conjunto também permitiu ampliar os tambores de freio, melhorando a eficiência nas frenagens. O motor foi mantido: 109,5 cm³, 8,43 cv e 0,945 kgf.m, focado em economia e uso urbano. Com apenas 88 quilos, a Pop segue como referência em praticidade, mas agora com visual renovado e ainda mais funcional.

VISÃO DA INDÚSTRIA

Por **ORLANDO CESAR LEONE**
presidente da Anfamoto

MAIO AMARELO NÃO PRECISA SER SÓ EM MAIO!

Sem dúvida o movimento Maio Amarelo tem uma importância enorme no cenário da mobilidade. Afinal, ele promove a conscientização sobre segurança no trânsito e preservação na vida. Estender esse movimento para além do mês de maio é essencial, pois os acidentes acontecem todos os dias e continuam causando perdas irreparáveis para as famílias e para a sociedade.

Reforçar esse movimento durante o ano todo ajuda a incentivar os motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres a adotar uma postura mais responsável. Portanto, reforçar a educação no trânsito durante o ano todo é fundamental, pois desenvolve uma cultura permanente de respeito e empatia no trânsito.

Mais do que uma campanha, o Maio Amarelo deve ser entendido como um compromisso coletivo com a vida. Quando empresas, escolas, famílias e órgãos públicos mantêm esse tema ativo, criam-se hábitos mais seguros e uma sociedade mais consciente.

O tema desse ano é “No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas”. Enxergar o outro no trânsito significa ter consciência de que pequenas atitudes podem evitar grandes tragédias. Respeitar a faixa de pedestres, manter a distância segura, usar a seta, reduzir a velocidade e não utilizar o celular ao dirigir são exemplos simples, mas fundamentais para preservar vidas.

O movimento Maio Amarelo reforça justamente essa necessidade de conscientização. Mais do que obedecer leis, é necessário desenvolver humanidade no trânsito. Um gesto de paciência, uma parada para o pedestre atravessar ou uma direção responsável podem representar a diferença entre a vida e a morte. Salvar vidas começa quando aprendemos a enxergar o próximo com respeito, cuidado e responsabilidade. Um trânsito mais seguro depende da atitude de cada um de nós.

Um forte abraço.



“O Maio Amarelo deve ser entendido como um pacto coletivo com a vida, e esse compromisso deve perdurar por todo o ano”

* A opinião dos colunistas não reflete necessariamente a opinião da revista

Ines249

LANÇAMENTO

A EVOLUÇÃO
RESPIRA
VELOCIDADE

B12

EVOLVE

DESIGN QUE VIVE NO MESMO COMPASSO DO PILOTO: RÁPIDO
QUANDO PRECISA, LEVE QUANDO IMPORTA, **PRECISO** O TEMPO TODO.



Bieffe
HELMETS

CONHEÇA AS OPÇÕES DE CORES:

bieffe.com.br



[bieffehelmets](https://www.instagram.com/bieffehelmets)



O B12 é o capacete ideal para uso urbano e em pilotagens longas, com excelente aerodinâmica que te faz cortar o vento. Compacto e esportivo, possui spoiler acoplado e um sistema completo para amenizar o ruído durante a pilotagem.

Ines249

THE
MASTER OF
ADVENTURE

V-STROM 1000 XT



SUZUKIMOTOS.COM.BR
SUZUKIMOTOSDOBRASIL

V-STRUM 1050 / XT

Ines249



PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.



Royal Enfield celebra 125 anos com ride histórico no Rio de Janeiro

A marca indiana está extremamente feliz e satisfeita com a importância que o mercado de motocicletas clássicas tem adquirido no Brasil. Nosso país já é o segundo maior para as motos da Royal Enfield

Marca reúne executivos globais, clientes e comunidade em desfile pela orla carioca e apresenta a Hunter Brasil, versão inédita inspirada nas cores do país.

A Royal Enfield escolheu o cenário icônico da Cidade Maravilhosa para dar início às comemorações de seus 125 anos, transformando a cidade em palco de um encontro que uniu história, estratégia e lifestyle sobre duas rodas.

Com a presença de nomes como o CEO B. Govindarajan, o head Latam Gabriel Patini e do chefe de design Mark Wells, a marca promoveu um ride que reuniu mais de 200 motocicletas em um desfile pela orla, da Barra da Tijuca ao Aterro do Flamengo, em um dos momentos mais simbólicos de sua trajetória recente no país.



A saída do rolê foi na concessionária Royal Enfield Barra da Tijuca e o passeio pela orla teve parada para foto do grupo no cartão-postal com o Pão de Açúcar ao fundo. A marca já está formando uma legião de entusiastas no Brasil

AREIA, BRITA, LAMA:

COM O PNEU CERTO,
ISSO É UM CONVITE
PARA RODAR.



CR300

- Alto poder de tração e autolimpeza
- Grande adaptabilidade em curvas
- Forte resistência e desgaste uniforme



CR400

- Indicada para pisos intermediários e duros, principalmente trilhas
- Blocos que garantem máxima durabilidade e resistência



O pessoal se divertiu rodando pela orla do Rio de Janeiro. Foi um momento de celebração e contemplação da Cidade Maravilhosa, onde o grupo se tornou parte do cartão-postal. A Royal Enfield deixa claro a importância do Brasil em seu negócio

Mais do que uma celebração, o evento — batizado de Ride In Rio — reforçou o Brasil como peça-chave na operação global da fabricante, hoje seu principal mercado fora da Índia.

Em meio à paisagem carioca, executivos, imprensa e clientes compartilharam a experiência que traduz o conceito de “motopurismo” da marca, encerrando o percurso com um passeio no bondinho do Morro da Urca e um almoço de confraternização no restaurante Araá, comandado pelo chef Joaquim Laborde.

Como parte central das comemorações, a Royal Enfield revelou a Hunter Brasil, uma edição especial baseada na Hunter 350, modelo mais vendido da marca no país.

A novidade aposta em uma pintura exclusiva “Brazil White”, com base em branco off-white e detalhes em verde, amarelo e azul, além de rodas pretas. A atualização inclui farol com iluminação em LED, reforçando o apelo urbano e moderno da moto.

Com motor monocilíndrico de 349 cm³ e proposta acessível, a Hunter consolidou-se como peça-chave na expansão da Royal Enfield no Brasil, refletindo a mudança no perfil do motociclista e a crescente busca por modelos versáteis e com identidade. A nova versão deve chegar às concessionárias no segundo semestre, em um timing que coincide com o aquecimento do mercado impulsionado pela Copa do Mundo, embora o preço ainda não tenha sido divulgado.

Ao iniciar as celebrações globais fora da Índia pela primeira vez, a Royal Enfield deixa claro: o Brasil não é apenas um mercado em expansão, uma segunda casa — e o Rio, ao menos por um dia, foi o centro desse universo.



O que parecia apenas uma comemoração dos 125 anos da marca culminou na apresentação de uma versão exclusiva da Hunter 350 para o Brasil

Ines249

350IE

A MAXI-SCOOTER PREMIUM MAIS POTENTE DA CATEGORIA

PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.



ZONTES

ZONTESMOTOS.COM.BR
ZONTESMOTOSDOBRASIL





Adobe Firefly

A IMPORTÂNCIA DOS AJUSTES DAS SUSPENSÕES

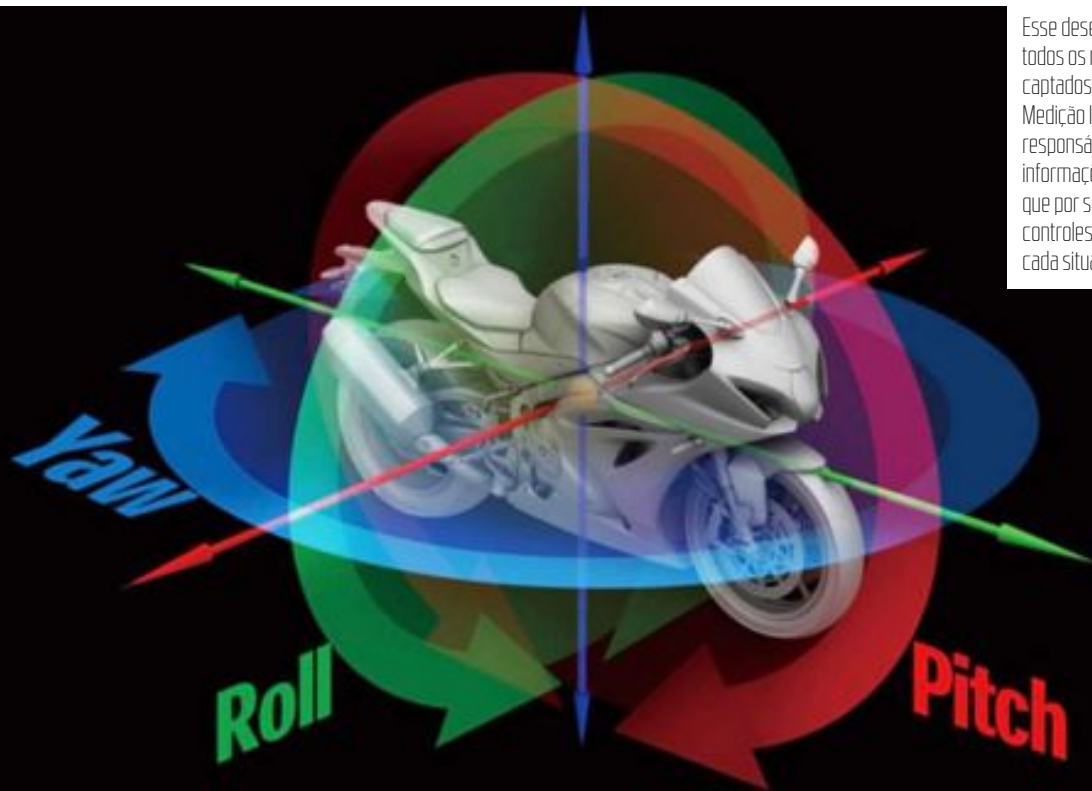
Conhecer o funcionamento das suspensões da sua moto e saber ajustá-las é vital para a sua segurança e para o bom desempenho da motocicleta

texto: Alexandre Nogueira | fotos: Divulgação

Muitos motociclistas acreditam que a suspensão serve apenas para “amaciar” os impactos do asfalto. Grande erro. A principal função da suspensão é manter os pneus em contato constante com o solo e, acima de tudo, preservar a geometria da motocicleta durante as forças de aceleração, frenagem e inclinação. Quando se altera um ajuste, não muda apenas o conforto, mas se redefine o comportamento dinâmico e a segurança da máquina.

O ALICERCE: PRÉ-CARGA DA MOLA (PRELOAD)

Este é o ajuste mais comum, presente desde as pequenas 150 cm³ até as superbikes. A função da pré-carga não é só endurecer a mola, mas também ajustar a altura de trabalho da suspensão (o famoso SAG).



Esse desenho representa todos os movimentos captados pela Unidade de Medição Inercial (IMU), que é responsável por enviar essas informações ao módulo, que por sua vez ativará os controles necessários para cada situação

O porquê: quando você leva uma garupa ou malas, a traseira da moto abaixa. Isso altera o ângulo do garfo dianteiro (cáster), deixando a direção “lenta” e a frente “boba”, tendendo a abrir nas curvas.

A interferência: ao aumentar a pré-carga, você “levanta” a traseira, devolvendo a moto à sua geometria de projeto. Se exagerar e deixar a pré-carga alta demais para um piloto leve, a suspensão trabalhará no topo do curso, sem curso negativo para “copiar” depressões, o que faz a roda traseira saltar em frenagens e perder aderência.

GERENCIANDO O MERGULHO: COMPRESSÃO (COMPRESSION)

Disponível em motos com suspensões multiajustáveis, a compressão controla a velocidade com que a suspensão encolhe ao enfrentar um obstáculo ou uma transferência de massa.

O porquê: imagine uma frenagem forte. Todo o peso é jogado para a frente. Se a compressão estiver muito “aberta” (macia), a frente mergulha rápido demais, tirando o peso da roda traseira e sobre-carregando o pneu dianteiro antes mesmo da suspensão estabilizar.

A interferência: uma compressão bem ajustada oferece suporte. Ela segura a descida da suspensão de forma progressiva. Se for fechada demais (dura), a moto se torna “seca”, e qualquer irregularidade no asfalto é transferida direto para o piloto, podendo causar perda de contato do pneu com o solo em velocidades maiores.

O CONTROLE DO SALTO: RETORNO OU EXTENSÃO (REBOUND)

Este é o ajuste mais crítico para a precisão em curvas. O retorno controla a velocidade com que a suspensão volta à posição original após ser comprimida.



Praticamente todas as motocicletas, incluindo os scooter, têm regulagem na pré-carga da mola nos amortecedores traseiros. Já os ajustes hidráulicos de compressão e retorno são mais comuns nas motos de alta cilindrada, os quais podem ser totalmente eletrônicos



As suspensões eletrônicas mais modernas são capazes de fazer a leitura das condições do piso e de pilotagem para se autorregular em tempo real oferecendo o melhor desempenho para cada situação



Acima, detalhe dos ajustes de bengala. O parafuso de fenda é responsável por uma das vias hidráulicas (compressão ou retorno). Ao lado, a pinça do sistema de freio que geralmente é assistido por ABS



O porquê: sem o controle do retorno, a mola dispararia como um estilingue após passar por um calombo, criando o perigoso efeito “pogo-stick” (a moto fica pulando).

A interferência: se o retorno estiver muito rápido, a moto oscila e “sacode” em curvas de alta. Se estiver muito lento (fechado demais), a suspensão não consegue retornar a tempo para o próximo impacto. Em uma sequência de irregularidades, a suspensão vai “encolhendo” (efeito packing) até chegar ao fim do curso, tornando-se rígida e perigosa justamente quando você mais precisa de curso.

O ÁPICE: SUSPENSÕES SEMIATIVAS E O PODER DA IMU

Nas máquinas de última geração, como a BMW R 1300 GS com seu Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment),

ou Africa Twin Adventure Sports e a Ducati Superleggera, entramos na era das suspensões semiativas. Aqui, o ajuste manual dá lugar a algoritmos que processam dados em milissegundos.

A IMU: O CÉREBRO ELETRÔNICO DE CONTROLE

Neste cenário, a Inertial Measurement Unit (IMU) assume o papel de componente mais importante da eletrônica da moto. Ela é uma central inercial que monitora a moto em seis eixos (inclinação lateral, arfagem na aceleração/frenagem e guinada), medindo cada movimento com precisão cirúrgica. Sem a IMU, a moto seria “cega”. É ela quem informa à suspensão que você iniciou uma frenagem de emergência ou que está no ápice de uma curva com 45° de inclinação. Com esses dados, a IMU coordena não apenas a suspensão, mas o ABS de curva e o controle de tração, garantindo que a moto mantenha a atitude perfeita, independentemente da agressividade do piloto ou de surpresas pelo caminho.

Na prática, graças à IMU, a suspensão semiativa consegue fechar as válvulas de compressão dianteiras no exato instante em que você toca no freio, impedindo o mergulho excessivo. Se você entra em um trecho de terra, ela detecta a vibração de alta frequência e abre as válvulas para absorver os impactos do terreno. É a tecnologia garantindo que a geometria da moto permaneça constante, oferecendo uma segurança que era impossível há uma década.

MOTO EQUILBRADA É MOTO RÁPIDA E SEGURA

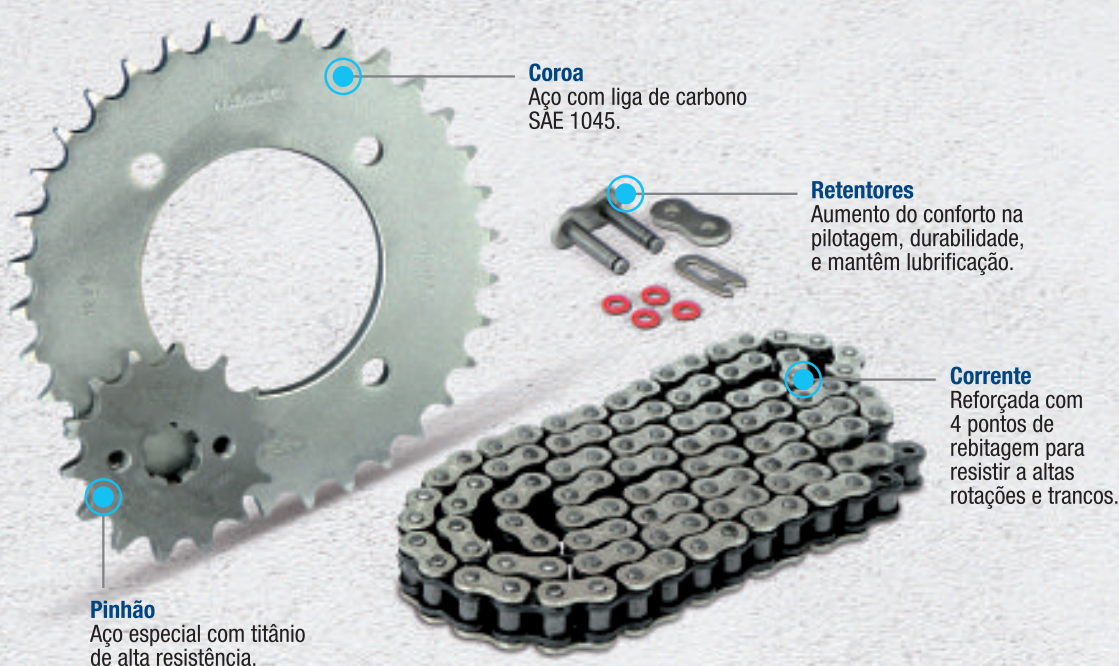
Entender a suspensão é entender que tudo está interligado. Um ajuste de pré-carga errado anula os benefícios da melhor suspensão do mundo. Por isso, conhecer as possibilidades e os limites do seu equipamento e saber o que a IMU está fazendo por você é o que diferencia um “dono de moto” de um verdadeiro piloto.

Pode contar

com Kits de Transmissão Nakata

Ampla portfólio com cobertura de 80% da frota nacional.

Os kits de transmissão para motos Nakata incluem coroa, corrente e pinhão e são produzidos com os melhores materiais, além de atenderem às exigências do INMETRO. Pode contar que é mais tranquilidade para quem aplica e mais segurança e durabilidade para quem pilota.



No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas.



Consulte o
nosso catálogo
eletrônico em
nakata.com.br



Acesse e baixe
o **Guia de
Manutenção
de Motos**

NAKATA®
PODE CONTAR

Ines249

SBM

POTÊNCIA, DESEMPENHO
E SEGURANÇA

Storm



Ines249



A Storm que você conhece em nova cor

A Storm 200 da Shineray agora está disponível na cor vermelha, trazendo ainda mais personalidade para quem busca estilo e desempenho no dia a dia. Com seis marchas, ABS de duplo canal e garfo invertido, a Storm entrega mais controle e segurança. Aponte a câmera ao lado e saiba mais.



WWW.SHINERAYDOBRASIL.COM.BR

@SHINERAYDOBRASIL



A lenda continua em plena evolução

Poucos nomes carregam tanto peso histórico quanto Africa Twin, que nasceu para enfrentar o deserto no antigo Paris-Dakar e hoje é um ícone para aventureiros

texto: Alexandre Nogueira | fotos: Honda (Caio Mattos)

Ines249



Veja mais aqui!





A adoção da roda dianteira de 19 polegadas na Africa Twin permite aproximá-la dos motociclistas que preferem o asfalto; mas, se decidirem sair dele, não se desapontarão

A linhagem CRF 1100L não é apenas uma motocicleta; é uma declaração de independência para quem vê no horizonte a possibilidade de escrever uma história e desafiar os próprios limites.

A convite da Honda Brasil, fomos até o Mato Grosso para colocar à prova a nova linha Africa Twin 2026 em um cenário que é o verdadeiro habitat dessa lenda: a estrada e o off-road. O teste foi realizado entre Cuiabá e a Chapada dos Guimarães, onde rodamos por rodovias de asfalto precário e trilhas de terra vermelha sob o calor intenso da região. Foi nesse cartão-postal que submetemos as três novas versões a uma avaliação rigorosa, sentindo na prática como o aumento de torque e a nova calibração eletrônica transformaram a dinâmica da moto, especialmente com a estreia da versão Adventure Sports ES com roda de 19 polegadas na dianteira, que redefine o comportamento da família em longas jornadas, provando que até um ícone deve se reinventar para manter seu status e seduzir novos consumidores exigentes.

A grande virada da linha 2026 no Brasil é a especialização. A Honda entendeu que o aventureiro moderno possui diferentes perfis. Por isso, a gama agora se divide em três propostas distintas, ajustadas milimetricamente para o tipo de desafio que você escolher enfrentar.

O DNA das areias para o asfalto brasileiro

A herança da NXR 750 dos anos 1980 permanece viva na silhueta esguia, mas a tecnologia que equipa a linha 2026 é pura vanguarda. O motor bicilíndrico de 1.084 cm³ recebeu um ajuste fino que os puristas vão agradecer: a taxa de compressão subiu, o fluxo de admissão foi otimizado e o resultado são 7% a mais de torque entregues exatamente onde você precisa — nas baixas e médias rotações. É a força necessária para transpor um banco de areia ou realizar uma ultrapassagem carregada com garupa e malas, sem hesitação.



O painel é duplo; o mostrador em TFT mostra as informações da moto e, no LCD, as de percurso



Os comandos têm joystick no punho esquerdo para ajustes da moto e seleção de câmbio no punho direito



Toda a preparação para instalar top case e malas laterais, afinal o objetivo é a estrada





Taxa de compressão maior e fluxo de admissão otimizado permitiram um ganho de 7% de torque, entregues principalmente em baixa e média rotações

Eletrônica a serviço da liberdade

Não se trata apenas de força bruta. A inteligência da nova Africa Twin é coordenada por uma IMU de seis eixos, o cérebro eletrônico que monitora cada inclinação, aceleração e frenagem da moto. Com seis modos de pilotagem (incluindo dois personalizáveis), o piloto tem o controle absoluto sobre nível de tração, do anti-wheelie e do ABS cornering. No painel TFT de 6,5 polegadas, a conectividade com Apple CarPlay e Android Auto transforma a navegação em uma tarefa intuitiva, permitindo que o foco permaneça onde deve estar: na estrada.

AFRICA TWIN MT (CÂMBIO MANUAL): A PURISTA DO OFF-ROAD A escolha de quem quer o controle total na mão esquerda

É a versão mais “raiz”. Com roda de 21 polegadas na frente e câmbio manual de seis marchas, ela é a mais leve da família. No off-road técnico, a embreagem manual permite aquele “totó” necessário para transpor obstáculos. A frente alta passa por cima de tudo, você sente a roda mais grudada no chão no ambiente fora de estrada e a ergonomia permite que você pilote em pé por horas sem se cansar demasiadamente. É a moto para quem planeja pilotar no Jalapão ou na Transamazônica.

Especificações

Câmbio: manual de 6 marchas.

Rodas: de 21 polegadas na dianteira e 18 na traseira (com câmara).

Suspensão: Showa com ajustes manuais.

Diferencial: menor peso seco da linha, maior curso de suspensões.



Apesar das versões de aro 21 polegadas na dianteira terem o mesmo tipo de pneu, a versão MT vem equipada com câmaras de ar

Ines249



A desenvoltura da Africa Twin é fabulosa, e independentemente do caminho que você decidir seguir, ela vai entregar muita agilidade, desempenho e conforto

AFRICA TWIN DCT

O equilíbrio entre o conforto urbano e a valentia no off-road

Aqui o jogo mudou. O novo mapeamento do Dual Clutch Transmission (DCT) deixou o câmbio muito mais suave. Aqueles pequenos “trancos” em baixa velocidade sumiram. Na trilha, você liga o modo Gravel e deixa a moto gerenciar a tração. É impressionante como ela não deixa o motor “morrer” em subidas íngremes e mantém a roda tracionando. O diferencial aqui é a Suspensão Eletrônica Showa EERA™, que lê o terreno e ajusta o amortecimento em milissegundos. Você sente a moto “flutuar” enquanto engole as costelas de vaca, suportando a pancadaria também pela roda de 21 polegadas na dianteira.

Especificações

Câmbio: automatizado de dupla embreagem (DCT) com 4 modos.

Rodas: de 21 polegadas na dianteira e 18 na traseira (com câmara).

Suspensão: Showa EERA™ de ajustes eletrônicos e semiativa).

Diferencial: conforto absoluto no trânsito e na estrada com máxima tração no off-road sem exigir esforço do piloto.

AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS ES

A grande novidade: foco no mototurismo premium

A grande virada de chave da Africa Twin Adventure Sports DCT 2026 está na adoção da roda dianteira de 19 polegadas calçada com pneus tubeless (sem câmara) Bridgestone Battlax Adventure, uma mudança que transforma a big trail da Honda em uma verdadeira “devoradora de asfalto” com precisão quase de moto esportiva. Ao reduzir o diâmetro da roda, a engenharia conseguiu baixar o centro de gravidade e reduzir o efeito giroscópico, eliminando aquela sensação de “flutuação” frontal típica das rodas de aro 21 (principalmente em alta velocidade). Ela ficou mais “comunicativa” com o piloto, entregando entradas de curva muito mais rápidas e firmes.

Na prática, a moto fica mais grudada no chão, transmitindo uma sensação de segurança superior para quem busca performance em serras e longas rodovias, sem comprometer a valentia para encarar um rípio ou estradas de terra batida. Somado a isso, o câmbio DCT com nova calibração e o freio de estacionamento/traseiro com comandos otimizados facilitam absurdamente a tocada, tornando a pilotagem intuitiva até para quem está subindo de categoria ou buscando maior nível de conforto com o fôlego de uma mil cilindradas.

Com o tanque de 24,8 litros, suspensões eletrônicas Showa EERA™ de longo curso e para-brisa regulável, a Africa Twin Adventure Sports DCT é para quem quer ir até o Ushuaia via asfalto, mas não quer passar aperto se encontrar o tal rípio no caminho. Ela encara um off-road numa boa, mas por conta dos pneus mais asfálticos é preciso muita cautela na terra molhada, na areia e nas pedras. A vantagem é que no asfalto ela se transforma e parece uma esportiva de guidão alto, por isso ela pode ser a ferramenta definitiva para o mototurismo premium de quem prefere o asfalto, oferecendo estabilidade inabalável em alta velocidade e boa autonomia para cruzar fronteiras sem cansaço.

Especificações

Câmbio: exclusivamente com DCT da nova geração.

Rodas: de 19 polegadas na dianteira e 18 na traseira e pneus sem câmara.



Totalmente equipada com os acessórios para viagem, a Africa Twin fica pronta para dar a volta ao mundo, inclusive levando garupa



motociclismo



OPINIÃO

Sem dúvida, a versão Adventure Sports DCT com roda dianteira de aro 19 polegadas era a moto que faltava na família. Além de ser mais acessível para uma gama maior de motociclistas por ser mais baixa, ela mantém o excelente pacote eletrônico que conta com todos os controles e ajustes de respostas do motor e câmbio (DCT) das demais, além de cornering lights para garantir mais conforto, desempenho, segurança e muita diversão, principalmente para quem gosta mais de rodar pelo asfalto. O nível de equipamentos mais completo da turma faz juz aos R\$ 116.513 (mais frete) pedidos por ela. Vale a pena conhecer, eu teria uma tranquilamente.

Suspensão: Showa EERA™ de curso ligeiramente reduzido, ajustes eletrônicos e semiativa.

Diferencial: faróis direcionais (cornering lights), tanque de 24,8 litros e maior proteção aerodinâmica.

Qual escolher?

Se você é do off-road pesado, vá de MT. Se quer a moto mais tecnológica e versátil, a DCT de roda 21 é imbatível. Mas, se o seu negócio é viagem longa com garupa, a Adventure Sports aro 19 é, finalmente, a moto que o público brasileiro de big trail pedia há anos.

A evolução da Africa Twin para 2026 mostra uma marca que não tem medo de mexer na sua "receita sagrada". Ao introduzir a roda de 19 polegadas na versão Adventure Sports e refinar o câmbio DCT, agora produzido em Manaus e mais inteligente do que nunca, a Honda para de tentar ser a melhor em tudo para ser a melhor naquilo que você precisa.

Seja você um explorador de trilhas técnicas ou um viajante de asfalto que busca conforto e proteção aerodinâmica (agora com para-brisa ajustável), a família CRF1100L Africa Twin 2026 deixou de ser apenas uma opção para se tornar a referência.

Dados de fábrica

MOTOR

Tipo	Bicilíndrico
Arrefecimento	A líquido
Válvulas	8 OHC
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	1,084 cm³
Diâmetro x curso do pistão	92 x 81,5 mm
Taxa de compressão	10,5:1
Potência máxima	99,3 cv a 7.500 rpm
Torque máximo	10,9 kgf.m a 5.250 rpm

TRANSMISSÃO

Embreagem	Dupla banhada a óleo automatizada
Câmbio	6 velocidades

CHASSI

Tipo	Tipo diamond
Balança	Em alumínio
Cáster/trail	27,3°/106 mm

SUSPENSÃO

Dianteira	Garfo telescópico invertido
Curso	210 mm
Regulagens	Ajuste total eletrônico
Traseira	Monoamortecida
Curso	200 mm
Regulagens	Ajuste total eletrônico

FREIOS

Dianteiro	Disco de 310 mm
Pinças	Radiais de quatro pistões e ABS
Traseiro	Disco de 256 mm
Pinça	De um pistão e ABS

PNEUS

Modelo	Bridgestone Battlax Adv. A41
Dianteiro	110/80-19 59V
Traseiro	150/70-18 70H

MEDIDAS

Comprimento	2.304 mm
Largura	963 mm
Entre-eixos	1.570 mm
Altura do assento	835/855 mm
Distância mínima do solo	220 mm
Capacidade do tanque	24,8 litros
Peso aprox. (ordem de marcha)	270 kg
Capacidade máxima de carga	218 kg

DADOS DE FÁBRICA

Potência específica	91,60 cv/l
Relação peso-potência	2,72 kg/cv
Relação peso-torque	24,8 kg/kgf.m
Consumo/autonomia média	18 km/l/446,4 km

COR



Ines249

PIRELLI

POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

E NO SÉTIMO DIA, ELE CONTINUOU A PILOTAR

Conheça o pneu Pirelli Angel GT. Perfeito para viagens intermináveis ou apenas um passeio curto de fim de semana, ele foi projetado para lhe proporcionar confiança e durabilidade aprimorada, mesmo em terrenos molhados. Mais do que turismo esportivo: isso é 100% Gran Turismo italiano.



Revivendo a história das emblemáticas e belas Bullet

A Royal Enfield aproxima a Classic 650 de um de seus grandes sucessos dos anos 1930, a Bullet. Embora já haja informações de que a marca indiana já tem uma nova Bullet, a Classic 650 orbita próximo ao estilo dela

texto: Thiago Dantas fotos: Royal Enfield

A Royal Enfield lança oficialmente no Brasil a nova Classic 650, e nós fomos até Petrópolis, no Rio de Janeiro, para conferir de perto as primeiras impressões do modelo.

A novidade chega para complementar a linha bicilíndrica da marca no país, apostando em um visual clássico que carrega o DNA mais puro da fabricante. Ao longo deste conteúdo, você confere detalhes técnicos, experiência de pilotagem, versões e preços.

Royal Enfield celebra 125 anos com a Classic 650

Antes de tudo, é importante destacar: a Royal Enfield tem muito o que comemorar em 2026. A marca completa 125 anos de história, sendo reconhecida como a fabricante de motocicletas mais antiga do mundo em produção contínua.

Nesse contexto, a linha Classic é a que melhor representa essa herança. O modelo traz um design inspirado nas Bullet da década de 1940, com construção robusta em metal, posição de pilotagem confortável e foco no motor torcido, características marcantes da identidade da marca.

Motor, ciclística e conjunto mecânico

A Classic 650 compartilha a base com outros modelos da marca, como a Super Meteor 650 e a Shotgun 650.

O conjunto é composto por: motor bicilíndrico paralelo de 648 cm³ com potência de 47 cv, torque de 5,3 kgf.m e câmbio de seis marchas. Nas suspensões, a moto utiliza componentes Showa:

- **Dianteira:** garfo convencional de 43 mm de diâmetro com 120 mm de curso.
- **Traseira:** dois amortecedores com 90 mm de curso e regulagem na pré-carga.

Segundo a marca, a escolha pelo garfo tradicional foi proposital, justamente para preservar o estilo clássico.

Além disso, a moto conta com rodas de 19 polegadas na dianteira e de 18 na traseira. Freios a disco com 320 mm na frente e 300 mm atrás. Para aumentar a segurança, é equipada com ABS de duplo canal.



Veja mais aqui!







Sem dúvida, o design da Classic 650 é muito chamativo, e certamente os menos informados podem se confundir, pensando tratar-se de uma moto de época restaurada

Dimensões, peso e equipamentos

A Classic 650 chama a atenção pelo porte imponente, porém equilibra bem essa característica com uma altura de assento de 800 mm, o que facilita o acesso de pilotos de diferentes estaturas e contribui para uma pilotagem mais confortável em uso urbano.

Contudo, o peso em ordem de marcha de 243 quilos pode dificultar as manobras em baixa velocidade. Porém, durante a pilotagem você não sente esse peso e a moto fica com ótima manobrabilidade.

A Classic 650 vem com banco de garupa?

Apesar da unidade avaliada estar equipada com banco monoposto, o modelo sai de fábrica com banco duplo, permitindo ao piloto alternar facilmente conforme o estilo de uso ou preferência estética.

No pacote de equipamentos, a Classic 650 entrega uma combinação interessante entre tradição e tecnologia. O modelo conta com farol, as luzes de assinatura “olho de tigre” e a lanterna traseira em LED. Duas entradas USB — sendo uma USB-C posicionada no guidão e outra USB sob o banco — ampliando a praticidade no dia a dia.

Além disso, o acabamento com detalhes cromados e o escapamento duplo reforçam o apelo visual.



O painel redondo acoplado ao conjunto do farol em metal é uma visita às motos da Royal do passado



O design dos punhos cromados também faz referência ao passado



A mescla com a modernidade nos comandos se reflete na regulagem de altura dos manetes



.....

A Classic 650 é uma moto que acompanha o legado histórico da marca, mas também oferece uma dinâmica ágil, facilitando a pilotagem seja no tráfego urbano ou na estrada

.....

Por fim, o conjunto é complementado por um painel analógico com tela LCD integrada e o sistema Tripper de navegação de série para todas as versões.

Como é pilotar a Royal Enfield Classic 650?

Para o primeiro contato, a Royal Enfield preparou um percurso de aproximadamente 200 km pelas serras do Rio de Janeiro, com bastantes curvas e história.

Primeiras impressões

O visual é, sem dúvida, um dos grandes destaques. A moto tem presença forte, acabamento refinado e chama a atenção por onde passa.

Um ponto que pode dividir opiniões é o desenho do para-lama traseiro, pois ele deixa um vão muito grande entre a peça e a roda.

Ergonomia, conforto e desempenho

Quando o assunto é ergonomia e conforto, a Classic 650 se destaca positivamente. A posição de pilotagem é confortável, graças ao guidão mais fechado e as pedaleiras centralizadas.

As suspensões Showa trabalham bem, absorvendo irregularidades do asfalto com eficiência. Mesmo com garfo convencional, o conjunto entrega conforto adequado.



Tudo na Classic 650 é típico de época, do acabamento do suporte do farol e do chassi em chapa ao formato da lanterna e piscas, tudo nela exala charme



De banco baixo e acessível e com a ergonomia bem acertada, a Classic 650 é bastante confortável e fácil de pilotar. Apesar dos 243 quilos, em movimento ela tem excelente manobrabilidade

O motor 648 cm³, já conhecido da marca, se destaca pelo torque e baixo nível de vibração. Isso permite pilotar sem a necessidade de trocas constantes de marcha e torna a condução mais prazerosa. A embreagem é leve, enquanto os freios entregam boa eficiência e segurança.

Pilotamos a Classic 650 na terra

Durante o test ride, o grupo errou o caminho e encarou uma rua de terra bastante esburacada — para a minha surpresa, a Classic 650 passou sem dificuldades.

O modelo demonstrou boa capacidade de absorção de impactos, além de contar com altura do solo suficiente para evitar raspadas. Inclusive é possível pilotar em pé com segurança, mantendo uma ergonomia adequada mesmo em trechos mais irregulares.

As rodas de 19 polegadas contribuem para superar obstáculos com mais facilidade, embora o uso de pneus com câmara ainda seja um ponto de atenção.

Vale lembrar que a Classic 650 é inspirada nas motos dos anos 1940, uma época em que não existiam as big trail e os modelos precisavam encarar diferentes tipos de terreno com versatilidade.



As rodas raiadas de alumínio de 19 polegadas na dianteira e de 18 atrás utilizam pneus com câmara. O sistema de freio, apesar da simplicidade, é bastante eficiente para conter os 243 quilos da moto mais o peso do piloto



motociclismo



! OPINIÃO

A Classic 650 tem estilo de sobra para quem busca uma clássica de respeito. O design foi muito bem elaborado e o nível de acabamento é excelente, sem falar da pintura que tem os detalhes de pin stripes feitos à mão, o que é raro em motos de produção em série. Se você somar a isso o bom nível de conforto, a dinâmica bem acertada e a facilidade para pilotá-la, sem dúvida os R\$ 34.490 da versão de entrada já valem à pena, e os R\$ 35.490 da versão topo de linha com pintura cromada também fazem jus ao que a moto entrega, portanto é um bom negócio. A Royal acertou mais uma vez na moto e nos preços.

Acabamento e detalhes

O nível de acabamento é um dos grandes diferenciais. Nas versões Teal Green e Black Chrome, o tanque traz linhas douradas pintadas à mão, algo raro em motos de produção.

E tem mais! Na versão Teal Green, o chassi é pintado na cor da moto, elevando ainda mais o apelo visual.

Preços e cores da Classic 650 no Brasil

A Royal Enfield Classic 650 desembarca no Brasil em três versões, sendo elas:

- Vallam Red por R\$ 34.490.
- Teal Green por R\$ 34.990.
- Black Chrome por R\$ 35.490.

Os preços divulgados são com frete incluso para todo o Brasil. E a reserva pode ser realizada através do site: www.reserva.royalenfield.com.br/

Vale a pena?

No geral, a Classic 650 foi uma moto que surpreendeu. Além do excelente custo-benefício, ela é uma moto que convida o piloto a curtir a viagem, apreciar a paisagem e aproveitar o som característico do motor.

Ao mesmo tempo, entrega desempenho consistente, ciclística equilibrada e um conjunto que permite encarar curvas com confiança. [m](#)

Dados de fábrica

MOTOR	
Tipo	Bicilíndrico
Arrefecimento	A ar
Válvulas	8 SOHC
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	648 cm³
Diâmetro x curso do pistão	78 x 67,8 mm
Taxa de compressão	9,5:1
Potência máxima	47 cv a 7.250 rpm
Torque máximo	5,33 kgf.m a 5.650 rpm

TRANSMISSÃO	
Embreagem	Banhada a óleo
Câmbio	6 velocidades

CHASSI	
Tipo	Berço duplo
Balança	Em aço
Câster/trail	n.d./ n.d.

SUSPENSÃO	
Dianteira	Garfo telescópico de 43 mm
Curso	120 mm
Regulagens	Sem ajustes
Traseira	Biamortecida
Curso	90 mm
Regulagens	Pré-carga da mola

FREIOS	
Dianteiro	Disco de 320 mm
Pinça	De 2 pistões e ABS
Traseiro	Disco de 300 mm
Pinça	De 2 pistões e ABS

PNEUS	
Modelo	Pirelli Sport Demon
Dianteiro	100/90-19 57H
Traseiro	140/70-18 67V

MEDIDAS	
Comprimento	2.315 mm
Largura	900 mm
Entre-eixos	1.480 mm
Altura do assento	800 mm
Distância mínima do solo	154 mm
Capacidade do tanque	14,8 litros
Peso aprox. (ordem de marcha)	243 kg
Capacidade máxima de carga	180 kg

DADOS DE FÁBRICA	
Potência específica	72,53 cv/l
Relação peso-potência	5,17 kg/cv
Relação peso-torque	45,6 kg/kgf.m
Consumo/autonomia média	19 km/l/281,2 km

COR



Ines249

LANÇAMENTO
NOVAS MEDIDAS

SS48 CITY

**MAIS OPÇÕES,
MESMA
PERFORMANCE.**

A linha SS48 agora
conta com novas
medidas para **atender**
diferentes categorias
e estilos de pilotagem.

LINHA CITY

Motocicletas 350–400cc
150/60-17 (traseiro)

Motocicletas 125cc
120/80-17 (traseiro)
90/90-17 (dianteiro)

rinaldi.com.br

RiNALDi®
É MUITO MAIS QUE PNEU

Uma nave para quem exige tecnologia e conforto nas viagens

A BMW R 1300 RT é uma moto que oferece o que há de mais moderno em tecnologia em nome da segurança e conforto; sem dúvida viajar com ela é uma experiência sensorial incrível

Veja mais aqui!







O enorme painel em TFT tem acessibilidade via Bluetooth e permite os ajustes da moto



Os bancos são macios, confortáveis e ainda têm aquecimento para o conforto dos ocupantes no frio



Sobre o tanque, o compartimento para a celular

Uma das grandes mudanças na R 1300 RT é o novo motor, o mesmo da bigtrail R 1300 GS, com câmbio acoplado sob ele, o que permitiu baixar o centro de gravidade e melhorar a distribuição de peso, favorecendo a agilidade da moto

A BMW R 1300 RT não tem nada a ver com a antecessora R 1250 RT. Dela ficou apenas o porte, o luxo e o conceito de moto gran turismo. Agora o design da RT ficou mais bonito e ainda mais agressivo, além de mais funcional, e a nova aerodinâmica aumentou a eficiência na refrigeração e dissipação do calor, bem como na proteção contra o vento para aumentar o conforto do piloto e da garupa.

Muitas mudanças técnicas

A R 1300 RT mudou completamente; chassi e subchassi são novos e foram reforçados, as suspensões tiveram também um upgrade e o motor agora é o mesmo que equipa a R 1300 GS.

O motor tem papel preponderante na melhora dinâmica da motocicleta, isso porque o câmbio agora está debaixo dele (antes estava acoplado atrás), ajudando a centralizar massas e baixar o centro de gravidade com a nova distribuição de peso.

Além disso, o motor em si também ficou mais leve e compacto, por isso os engenheiros alemães puderam alterar o comportamento da moto com a nova distribuição de peso, melhorando a agilidade da motocicleta na pilotagem.

Ergonomia e conforto

A R 1300 RT é muito confortável; assim, basta montar na motocicleta para sentir a excelente ergonomia e encaixe da posição de pilotagem com muito espaço para o piloto, independentemente do seu biotipo.

As novas carenagens são mais abrangentes e o para-brisa com ajuste de altura elétrico protege a cabeça do piloto do vento sem causar turbulência. Por sua vez, a garupa também tem muito espaço no banco, assim como no do piloto e, para dar conforto extra no frio, ambos são aquecidos, o que inclui o encosto do top case.

É verdade que em nosso teste não precisamos utilizar os aquecedores, mas o conforto foi testado e aprovado, tanto no uso urbano como na estrada.

Outro apêndice aerodinâmico móvel foi criado nas laterais das carenagens, assim você consegue levá-los para aumentar a proteção na área das pernas do piloto.

Suspensões e freios

Juntamente com o reforço no chassi e subchassi, as suspensões receberam refinamento e mantêm o sistema Telelever na dianteira e Paralever na traseira (marcas registra-

das da BMW). O conjunto é muito eficiente e absorveu com destreza as imperfeições do asfalto urbano, além de permitir abusar nas curvas com a moto muito bem estabilizada na pilotagem esportiva.

Por outro lado, uma característica da suspensão Telelever dianteira é não afundar nas frenagens, mantendo a estabilidade mesmo em caso de emergência.

O sistema ESA regula automaticamente a carga de compressão das molas de acordo com o modo de pilotagem e carga selecionados.

Tal qual as suspensões, o sistema de freios também é muito eficaz. Na dianteira são dois discos de 310 mm de diâmetro mordidos por pinças radiais de quatro pistões, combinados com o disco de 285 mm e pinça e dois pistões atrás. O sistema é poderoso e tem ótimo tato.

Além disso, o sistema está integrado à eletrônica da moto e tem funcionamento combinado, ou seja, ao acionar o manete de freio, a frenagem é distribuída também para a roda traseira.

Assim, em frenagens fortes, você percebe que o sistema atua distribuindo a frenagem entre os dois eixos, o que as torna mais eficientes e seguras.





A suspensão dianteira Telelever é eficiente, e o sistema de freio, poderoso



A bela roda traseira fica parcialmente escondida pela ponteira de escape; do outro lado, no monobraço, o eixo cardã



Os quatro botões permitem fazer pré-sets do painel

O design da nova R 1300 RT ficou mais moderno e futurístico, mas sobretudo mais funcional aerodinamicamente, com mais proteção para piloto e garupa



Os comandos têm a tradicional roldana da BMW e esta versão conta com detalhes Option 719

Muita tecnologia e eletrônica na R 1300 RT

Do mesmo modo, o novo motor de 1300 cm³ tem as credenciais necessárias para deixar qualquer motociclista mais que satisfeito com o desempenho, afinal são 145 cv e quase 15 kgf.m de torque.

Ele oferece bastante torque em baixa rotação e, à medida que o giro sobe, ele mostra que tem alma esportiva, pois acelera para valer com muito vigor e mostra seu poder de sedução com uma elasticidade que entusiasma.

O motor de dois cilindros, tipo boxer, da R 1300 RT tem acoplado o câmbio de seis marchas e seu sistema de transmissão final é por eixo

cardã, já velho conhecido dessa configuração de motor.

R 1300 RT Option 719

Este teste foi realizado com a versão topo de linha, a Option 719 que, entre toda a tecnologia embarcada e acessórios diferenciados, vem equipada com o câmbio automatizado Automated Shift Assistant (ASA), ou seja, a moto não tem manete de embreagem, mas sim o pedal do câmbio.

Por isso, depois de selecionar o modo automático ou manual de mudança de marcha no botão do punho direito, você pode pressionar o pedal e intervir para fazer as trocas de marcha por sua conta a qualquer momento, caso ache necessário.

Caso contrário, você pode deixar tudo por conta do sistema automatizado, que vai funcionar em função do modo de pilotagem selecionado; por exemplo, no modo Dynamic, as trocas são feitas em regime de giro mais alto, aproveitando melhor a potência e o torque do motor.

Contudo, apesar do sistema funcionar muito bem, você sente os trancos dos engates das marchas, tanto no modo automático quanto no modo manual, neste caso, principalmente em rotações mais baixas.

Assim, comparado ao sistema DCT da Honda, ele ainda é um pouco mais rústico nas trocas das marchas, tanto para cima quanto nas reduções.

A moto também tem quick shifter que exige uma rotação mínima para seu bom funcionamento, que é a partir dos 3.500 rpm, caso contrário você tem que aplicar mais força no pedal de câmbio.

Contudo, esse novo motor boxer tem desempenho eletrizante e, se você quiser realmente fazê-lo chegar perto da faixa de corte, responde com acelerações muito fortes e divertidas, empolgando na pilotagem.

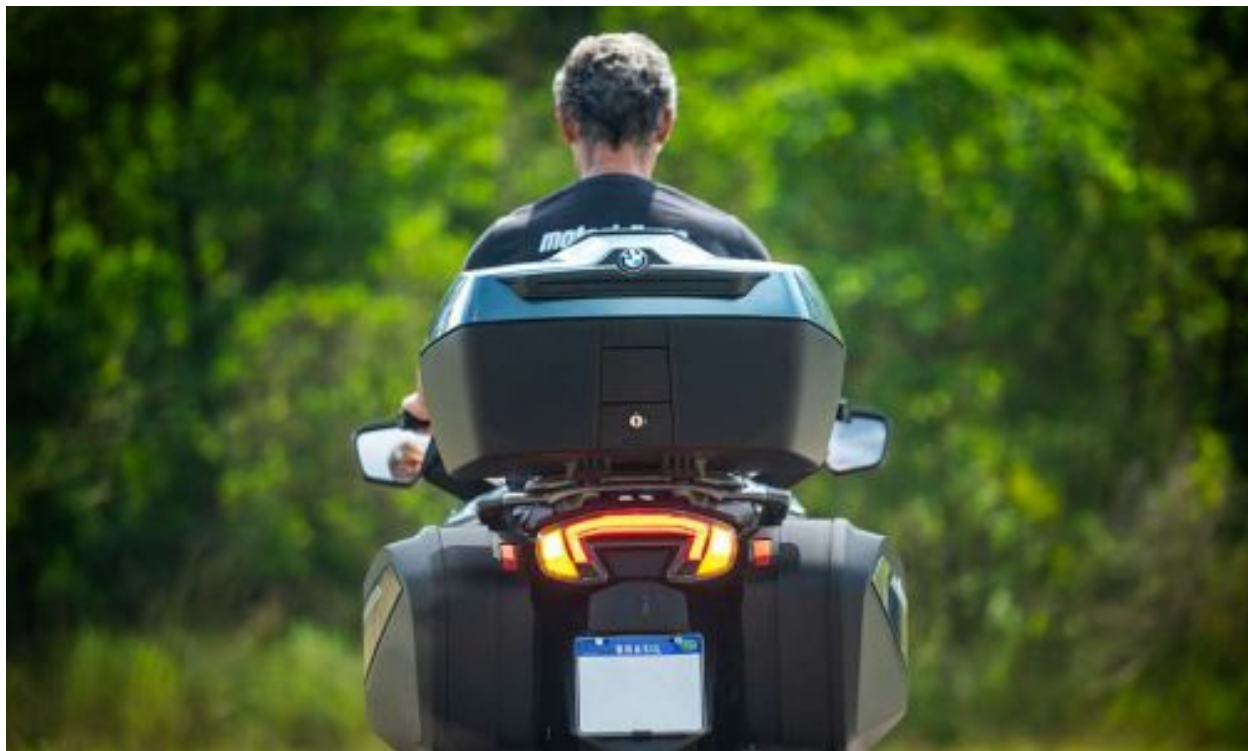
Assim, os quatro modos de pilotagem (Rain, Road, Dynamic & Dynamic Pro) ajustam as respostas do motor, suspensões e demais ajustes eletrônicos (controle de toque, de tração e ABS Pro) de acordo com a sua seleção.

Mais tecnologia embarcada

A BMW R 1300 RT tem ainda outras tecnologias importantes para a segurança e conforto do piloto, veja:

- Alarme antifurto.
- Amortecedor de direção.
- Assistente de partida em subidas (HSC).
- Assistente de troca de marchas Pro*.
- Bancos comfort e aquecidos (piloto e garupa).
- BMW Motorrad ABS Pro integral.
- Cavalete central.
- Chassi com adaptação dinâmica (DCA).
- Controle dinâmico do freio motor (MSR).





A BMW R 1300 RT é uma moto projetada para devorar o asfalto em uma volta ao mundo

- Controle de tração dinâmico (DTC).
- Controle dinâmico de frenagem (DBC).
- Defletores ajustáveis.
- Detalhes Option 719 (disponível apenas na cor Option 719).
- Faróis auxiliares.
- Farol Pro (adaptativo).
- Iluminação em LED.
- Imobilizador eletrônico.
- Luz de frenagem dinâmica.
- Luzes de pilotagem diurnas (DRL).
- Manetes de freio e embreagem ajustáveis.
- Manoplas aquecidas.
- Modos de pilotagem: Rain, Road, Dynamic & Dynamic Pro.
- Monitoramento de pressão dos pneus.
- Painel TFT 10,25" com conectividade e operação através do multicontroller.
- Sistema de áudio com rádio.
- Para-brisa alto com ajuste elétrico.

- Sistema central de trava.
- Sistema de áudio pro (disponível apenas na cor Option 719).
- Sistema de partida com chave presencial (keyless).
- Top case e malas laterais.
- Tomadas USB e 12v.

Sem dúvida, o pacote tecnológico que a R 1300 RT oferece é muito completo, e o motociclista ganha em conforto e segurança. Tudo nela foi pensado para quem gosta de passar boa parte da vida rodando por estradas asfaltadas, por isso, os R\$ 164.000 pedidos por ela certamente são um bom investimento.

Conclusão

Sem dúvida a R 1300 RT é uma moto exemplar e muito prazerosa de se pilotar e tem muitos componentes para auxiliar e dar mais segurança em sua jornada sobre ela.

Além do controle de tração, freios combinados, com ABS Pro, assistente



O topcase é muito espaçoso, tem trava elétrica e seu encosto também é aquecido

de partida em active e tantos outros, o radar é outro componente que merece destaque, já que tem a função de avisar em caso de perigo e, se preciso, desacelerar e até frear a moto em caso de emergência.

Por isso, os R\$ 163.990 pedidos pela R 1300 RT não são exagerados, já que ela entrega muito conforto, tecnologia e, se você quiser, ainda pode entregar doses extras de emoção. Eu desbravaria o Brasil e o mundo por estradas com essa moto. [m](#)



Dados de fábrica

MOTOR

Tipo	Bicilíndrico tipo boxer
Arrefecimento	A líquido
Válvulas	8 DOHC
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	1.300 cm³
Diâmetro x curso do pistão	n.d.
Taxa de compressão	13,3:1
Potência máxima	145 cv a 7.750 rpm
Torque máximo	15,2 kgf.m a 6.500 rpm

TRANSMISSÃO

Embreagem	Multidisco banhada a óleo
Câmbio	6 marchas
Secundária	Eixo cardã

CHASSI

Tipo	Estrutura em chapa de aço
Balança	Monobraço
Câster/traíl	n.d.

SUSPENSÃO

Dianteira	Tipo Telelever
Curso	149 mm
Regulagens	Ajustável eletronicamente
Traseira	Paralever monoamortecida
Curso	158 mm
Regulagens	Ajustável eletronicamente

FREIOS

Dianteiro	Duplo disco de 310 mm
Pinças	Radiais de 4 pistões e ABS cornering
Traseiro	Disco de 285 mm
Pinça	De 2 pistões e ABS cornering

PNEUS

Modelo	Bridgestone Battlax T32
Dianteiro	120/70 R17 58W
Traseiro	190/55-17 75W

MEDIDAS

Comprimento	2.229 mm
Largura	971 mm
Entre-eixos	1.500 mm
Altura do assento	820/840 mm
Distância mínima do solo	n.d.
Capacidade do tanque	24 litros
Peso aprox. (em ordem de marcha)	281 kg
Capacidade máxima de carga	229 kg

DADOS DE FÁBRICA

Potência específica	111,53 cv/l
Relação peso-potência	1,94 kg/cv
Relação peso-torque	18,49 kg/kgf.m
Consumo/autonomia média	17 km/l / 408 km

COR



motociclismo



CONCLUSÃO DO PILOTO

As motos de alta cilindrada projetadas para a estrada estão cada vez mais tecnológicas para oferecer muita segurança, mas principalmente conforto, afinal isso é fundamental para quem vai passar longas horas por dia pilotando em suas jornadas. Toda assistência de pilotagem mais piloto automático, radar e agora o câmbio automatizado, sem dúvida, fazem a diferença. O legal da RT é sua capacidade camaleônica de ser um lord em tocada recatada, mas que pode se transformar em um adolescente punk, se você estiver a fim de uma pilotagem esportiva para valer. Nem o peso e as malas são percebidos quando você está no comando, por isso os R\$ 163.990 pedidos por ela parecem até pouca grana. Sem dúvida esta BMW é uma excelente moto para quem quer viver a estrada de coração e alma. Sinceramente, eu adorei a experiência de pilotá-la.



Nossa avaliação

MOTOR

Rendimento	10%
Velocidade máxima	9,5
Aceleração	9,5
Retomada	9,5
Motor	15%
Entrega de potência	9,25
Resposta ao acelerador	9,5
Nível de vibração	8,9
Aspereza	8,9
Transmissão	5%
Tato e precisão do câmbio	8,5
Relação de marchas	9

CHASSI

Comportamento	20%
Estabilidade em retas	9
Estabilidade em curvas	8,8
Precisão da direção	8,8
Agilidade	9
Suspensões	8,75

Suspensões com garupa	8,75
Distância livre do solo	9
Comportamento frenagem	8,8
Freios	10%
Potência	9,5
Dosagem	9,5

USUÁRIO

Uso diário	20%
Facilidade para manobrar	8,25
Posição de pilotagem	10
Conforto do piloto	9,75
Conforto da garupa	10
Sensação de qualidade	10
Prazer ao pilotar	9,9
Autonomia	8,9
Equipamentos	10
Acabamento	10
Economia	20%
Preço de aquisição	8,75
Garantia	9
Consumo médio	8,9

Média final técnica

9,18

Preço

R\$ 163.990 + frete

Ines249

MODERNO SISTEMA DE TRANSMISSÃO POR CORREIA

**A estrada é sua. A força, é nossa.
Belzag. Transmissão que acompanha seu ritmo,
sua jornada, seu espírito.**

Disponível para motocicletas de 100cc à 1700cc
de diversas marcas e modelos



Compre pelo WhatsApp
19 988 330 106

Condições exclusivas
Garanta seu kit agora mesmo
Informe o código BZM3-R8





CAPACETES COM QR CODE: NOVA REGRA DO INMETRO MUDA O JOGO DA SEGURANÇA NO BRASIL

A partir de julho de 2026, selo digital passa a ser obrigatório e promete combater falsificações no mercado de itens de segurança

A forma de comprar capacetes no Brasil vai mudar — e para melhor. A partir de 1º de julho de 2026, o Inmetro torna obrigatório o uso de um novo selo digital com QR code em produtos regulamentados, incluindo capacetes para motociclistas. A medida faz parte do projeto “Inmetro na Palma da Mão” e surge como resposta a um problema antigo: a circulação de itens falsificados no mercado.

Na prática, o tradicional selo impresso dá lugar a uma versão digital, que permite verificar a autenticidade do produto em tempo real. Basta apontar a câmera do celular para o QR code e acessar as informações diretamente no sistema do Inmetro. O processo é simples, rápido e elimina a dependência da análise visual — muitas vezes falha diante de falsificações cada vez mais sofisticadas.

A mudança impacta diretamente o universo das duas rodas. Capacetes estão entre os principais alvos da nova regra justamente por apresentarem altos índices de falsificação. Em um item onde a segurança é crítica, a procedência faz toda a diferença. Além deles, também entram na primeira fase extintores de incêndio e cilindros de GNV — produtos que, em caso de falha, oferecem riscos reais à vida.

Com a digitalização, o controle passa a ser centralizado, reduzindo brechas do modelo antigo, baseado em selos físicos e suscetível a fraudes. Dados do próprio Inmetro indicam que milhões de selos falsificados circulam no país, o que reforça a necessidade da mudança.

Para o motociclista, o impacto é direto: antes mesmo de avaliar conforto ou design, será essencial validar a autenticidade do capacete. Em poucos segundos, o consumidor poderá confirmar se está diante de um produto certificado — e, mais importante, confiável.



**Com verificação
instantânea via
celular, nova
tecnologia dá mais
poder ao consumidor
e mira diretamente
produtos falsificados**

FAÇA PARTE DO
CLUBE EXCLUSIVO
DA REVISTA
MOTOCICLISMO.

clube *motociclismo*

RECEBA A REVISTA DIGITAL
ANTES DE TODOS, TENHA
ACESSO A MATÉRIAS
EXCLUSIVAS E AS EDIÇÕES
ANTERIORES.



AS EXPECTATIVAS ESTÃO SENDO SUPERADAS?

O primeiro trimestre do ano confirma que as previsões otimistas feitas pelas entidades do setor, Fenabreve e Abraciclo, de ultrapassar os 2 milhões de unidades emplacadas e produzidas, devem se realizar

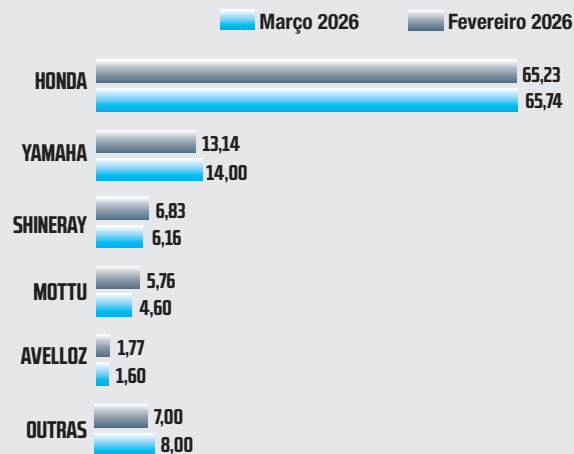
Os números não param de impressionar. Não lembro a última vez que o ranking das 20 motos mais emplacadas do mês apontou crescimento em todos os modelos. Março, assim como em fevereiro, bateu recorde histórico com 221.574 unidades licenciadas, um crescimento de 29,19% em relação a fevereiro. O período trimestral também foi recorde com 571.611 motos documentadas, 20,61% a mais que o mesmo período do ano passado. O crescimento de 33,47% em relação a março de 2025 representa 50 mil motos a mais. Parece que muita gente nova está descobrindo a moto. — ISMAEL BAUBETA

LICENCIAMENTOS POR MOTO

POS.	MODELO	Março/26	Fevereiro/26	Varição %	Acum. 2026	Acum. 2025
1º	Honda CG 160 Fan / Start	34.761	25.374	36,99	87.448	335.779
2º	Honda Biz 125 ES/EX	25.584	20.160	26,90	66.346	259.496
3º	Honda Pop / 110i ES	24.639	18.620	32,33	61.018	232.700
4º	Honda NXR 160 Bros	17.471	13.314	31,22	45.744	195.674
5º	Mottu Sport 110i	10.185	9.980	2,05	26.232	99.454
6º	Honda CG 160 Titan	11.920	9.140	30,42	30.323	130.164
7º	Yamaha YBR 150 Factor	7.052	4.583	53,87	18.339	71.222
8º	Honda CB 300F Twister	6.498	5.082	27,86	17.365	66.463
9º	Honda XRE 190	5.453	4.075	33,82	13.634	43.678
10º	Honda PCX 160	4.970	4.060	22,41	13.783	53.728
11º	Yamaha Fazer FZ25	4.230	2.938	43,98	10.617	46.158
12º	Honda XRE 300 Sahara	4.005	3.115	28,57	10.109	43.517
13º	Yamaha XTZ 250 Lander	3.899	2.842	37,19	9.972	41.977
14º	Yamaha FZ15	3.850	2.798	37,60	10.111	40.445
15º	Honda Elite 125	3.166	2.714	16,65	8.567	32.840
16º	Shineray/SHI 175	2.899	2.617	10,78	8.428	31.637
17º	Yamaha XTZ 150 Crosser	2.735	1.922	42,30	6.835	29.990
18º	Honda ADV 160	1.918	1.543	24,30	5.158	17.022
19º	XR 300L Tornado	1.552	1.211	28,16	4.081	13.608
20º	Honda CG 160 Cargo	1.217	1.027	18,50	3.288	11.867

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO EM %

Em março, Yamaha e Honda tiveram ligeiro crescimento, 0,86 e 0,51 ponto percentual respectivamente, enquanto a que mais recuou foi a Mottu, com 1,16 p.p.



CUB/CICLOMOTOR

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Honda Biz 125 ES/EX	25.584	66.346
2º	Honda Pop 110i	24.639	61.360
3º	Mottu Sport 110i	10.185	26.132
4º	Shineray 50 Q	679	2.829
5º	Bull KRC FS	133	378
6º	Dafra Zlg 50	11	24
7º	Wuyang WY 48Q2	8	16
8º	Traxx Star 50 (q9)	1	29
9º	-	-	-
10º	-	-	-

CITY ATÉ 160 cm³

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Honda CG 160 Fan / Start	34.761	87.448
2º	Honda CG 160 Titan	11.920	30.323
3º	Yamaha YBR 150 Factor	7.052	19.672
4º	Yamaha FZ15 Fazer ABS	3.850	10.111
5º	Yamaha YZF R15	1.265	3.296
6º	Honda CG Cargo	1.217	3.288
7º	Haojue DK 160	1.117	2.940
8º	Bajaj Pulsar N150	774	1.947
9º	Haojue DR 160	647	1.709
10º	Bajaj Dominar 160	470	1.421

TRAIL ATÉ 600 cm³

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Honda NXR 160 Bros	17.471	45.744
2º	Honda XRE 190	5.453	13.641
3º	Honda XRE 300 Sahara	4.005	10.109
4º	Yamaha XTZ 250 Lander	3.899	9.972
5º	Shineray/SHI 175	2.899	7.181
6º	Yamaha XTZ 150 Crosser	2.735	6.835
7º	XR 300L Tornado	1.552	4.081
8º	Royal Enfield Himalayan	648	1.758
9º	BMW G 310 GS	379	865
10º	Haojue NK 150	336	864

SCOOTER

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Honda PCX 160	4.970	13.783
2º	Honda Elite 125	3.166	8.567
3º	Honda ADV 160	1.918	5.158
4º	Yamaha Fluo ABS	1.213	3.218
5º	Yamaha NMax	1.099	4.479
6º	Yamaha Xmax 300	1.099	2.645
7º	Zontes 350E	305	707
8º	Dafra Cruisym 150	83	249
9º	Dafra Maxsym 400 GT ABS	79	181
10º	Dafra Joyride 300	77	173

CITY + 160 cm³

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Honda CB 300F Twister	6.498	17.365
2º	Yamaha Fazer FZ25	4.230	10.617
3º	Yamaha MT-03	876	2.436
4º	Bajaj Dominar 400	777	1.984
5º	Royal Enfield Hunter 350	728	2.037
6º	Bajaj Dominar NS400Z	553	1.466
7º	Triumph Speed 400	185	272
8º	Yamaha YZF-R3	134	411
9º	Shineray XY250F 5A	113	597
10º	Kawasaki Ninja 500	112	313

MAXITRAIL + 600 cm³

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	BMW R 1300 GS	480	1.268
2º	Triumph Tiger 900	307	684
3º	Honda Africa Twin	147	326
4º	Triumph Tiger 1200	134	332
5º	BMW F 900 GS	131	342
6º	Suzuki V-Strom 650	102	263
7º	BMW F 800 GS	99	224
8º	Suzuki V-Strom 800DE	82	194
9º	Suzuki V-Strom 1050	49	109
10º	Honda Transalp 750	46	227

DESTAQUE EM MARÇO



Há um bom tempo não víamos a Kawasaki ZX-6R no topo da categoria. Em março, emplacou 124 unidades, somando no acumulado 316 licenciamentos

MARÇO

Em fevereiro a região que mais recuou nos emplacamentos foi a Sul, com 1,74 ponto percentual. A que mais cresceu foi a região Nordeste, com 1,01 p.p.

CENTRO-OESTE

9,23

NORDESTE

32,51

NORTE

12,60

SUDESTE

32,53

SUL

13,13

LICENCIAMENTOS POR MARCA

POS.	Marca	Março 2026	Fecham. 2026	2025
1º	Honda	145.665	374.037	1.468.256
2º	Yamaha	31.019	78.753	311.017
3º	Shineray	13.659	38.299	130.599
4º	Mottu	10.185	26.132	99.454
5º	Avelloz	3.554	9.913	33.094
6º	Bajaj	3.350	8.918	28.876
7º	Royal Enfield	3.035	8.218	31.077
8º	Haojue	2.652	7.048	22.721
9º	BMW	1.394	3.365	14.785
10º	Kawasaki	1.306	3.269	11.468
11º	Triumph	1.258	2.998	13.527
12º	Vmoto	979	1.416	2.555
13º	Zontes	758	1.879	6.691
14º	Dafra	662	1.493	5.694
15º	Suzuki	401	989	3.426
16º	Bull	299	856	2.538
17º	Harley-Davidson	254	453	2.010
18º	GCX	179	719	1.490
19º	Mobilli	177	340	47
20º	Ducati	66	158	1.113
	TOTAL GERAL	220.852	569.253	2.190.438

RANKING DAS CIDADES

POS.	CIDADE	MARÇO	FEVEREIRO
1º	Curitiba	11.469	11.031
2º	São Paulo	10.341	7.538
3º	Rio de Janeiro	5.864	4.385
4º	Manaus	4.227	1.451
5º	Fortaleza	3.035	2.299
6º	Brasília	2.824	2.299
7º	Belo Horizonte	2.823	2.010
8º	Salvador	2.241	1.635
9º	Belém	2.131	1.811
10º	Teresina	2.131	1.485
11º	Goiânia	2.067	1.753
12º	Recife	1.889	1.576
13º	João Pessoa	1.677	1.295
14º	Cuiabá	1.548	1.186
15º	São Luís	1.404	1.161
16º	Feira de Santana	1.254	850
17º	Guarulhos	1.118	921
18º	Maceió	1.094	726
19º	Campinas	1.094	688
20º	Campo Grande	986	784
21º	Macapá	955	785
22º	Natal	869	597
23º	Jaboatão dos Guararapes	831	640
24º	Ananindeua	830	761
25º	Caruaru	813	627
26º	Arapiraca	785	510
27º	Parauapebas	773	622
28º	Aparecida de Goiânia	767	610
29º	Florianópolis	758	597
30º	Marabá	751	640
31º	Aracaju	744	557
32º	Londrina	734	633

FONTE: FENABRAVE MARÇO 2026 - FOTOS: DIVULGAÇÃO

CROSSOVER

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Honda NX 500	631	1.336
2º	Honda NC 750X	342	712
3º	Kawasaki Versys 650	92	251
4º	Triumph Tiger Sport 800	49	187
5º	Kawasaki Versys 1100/GT	31	66
6º	Suzuki GSX-S1000 GX	18	36
7º	Ducati Multistrada V4S	13	38
8º	Ducati Multistrada V2S	11	12
9º	Triumph Tiger Sport 660	3	36
10º	-		

ESPORTIVA

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Kawasaki ZX-6R	124	316
2º	Kawasaki Ninja 500	112	336
3º	BMW S 1000 RR	118	262
4º	Kawasaki Ninja 300	96	160
5º	Kawasaki ZX-4R/ZX-4R R	55	166
6º	Triumph Daytona 660	52	81
7º	Suzuki GSX-8R	30	61
8º	Kawasaki Ninja 650	13	44
9º	Suzuki GSX 1300RA	13	31
10º	Ducati Panigale V4S	10	28

NAKED

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	CB 500 Hornet	366	881
2º	Kawasaki Z900	241	656
3º	Honda CB 650R	170	421
4º	Yamaha MT-07	137	350
5º	Kawasaki Z500	101	278
6º	Honda CB 750 Hornet	57	172
7º	Suzuki GSX-8S	48	123
8º	Suzuki GSX-S1000A/AZ	42	133
9º	Triumph Street Triple RS	31	72
10º	Triumph Trident	9	86

CLÁSSICAS/RETRO

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Royal Enfield Meteor 350	458	1.229
2º	Triumph Scrambler 400X/XC	329	775
3º	Triumph Speed 400	185	272
4º	Royal Enfield Classic 350	164	453
5º	Royal Enfield Shotgun 650	161	435
6º	Royal Enfield Bear 650	146	196
7º	Triumph Scrambler 900	51	76
8º	Triumph Speed Twin 1200	23	41
9º	Triumph Speed Master	18	57
10º	Triumph Bonneville T120B	17	43

CUSTOM

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	Royal Enfield Super Meteor 650	455	871
2º	Kawasaki Eliminator 500	77	145
3º	Kawasaki Vulcan S	46	77
4º	Harley-Davidson Fat Boy	26	34
5º	H-D Heritage Classic 114	23	27
6º	Harley-Davidson Breakout	20	34
7º	Triumph/Rocket 3 R	17	27
8º	Ducati Diavel V4	14	20
9º	H-D Sportster 1250 S	10	15
10º	Harley-Davidson Low Rider	10	12

TOURING

POS.	MODELO	MARÇO/2025	2025
1º	H-D Road Glide Spec/CVO	51	99
2º	H-D Street Glide / SE	29	60
3º	BMW R 1300 RT	25	68
4º	Suzuki GSX-S1000 GT	8	19
5º	H-D Street Glide Ultra	3	14
6º	Honda Gold Wing 6L1800	1	2
7º	BMW K 1600 GTL	0	4
8º	H-D Road King Special	0	0
9º	H-D Ultra Limited/CVO	0	0
10º	BMW K 1600 Bagger	0	0



MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R\$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA



BAJAJ					
DOMINAR NS 160	19.150	CITY	1	160	17
DOMINAR NS 200	21.900	CITY	1	199,5	24,5
DOMINAR 250	23.400	CITY	1	248,7	27
DOMINAR 400	26.990	CROSSOVER	1	373,3	40
DOMINAR NS400Z	26.990	CROSSOVER	1	373,3	40
PULSAR N150	16.300	CITY	1	150	14



BMW					
C 400 X SPORT	65.990	SCOOTER	1	350	34
G 310 R	38.900	CITY	1	313	34
G 310 GS	42.900	TRAIL	1	313	34
F 800 GS	69.990	MAXITRAIL	2	895	87
F 800 GS PLUS	76.990	MAXITRAIL	2	895	87
F 900 GS ADV TROPHY P	93.990	MAXITRAIL	2	895	93
F 900 R PLUS	81.490	MAXITRAIL	2	895	85
R 1300 GS ADV ASA	144.500	MAXITRAIL	2	1.300	145
R 1300 GS SPORT	99.900	MAXITRAIL	2	1.300	145
R 1300 GS PLUS / TROPHY	124.900	MAXITRAIL	2	1.300	145
R 1300 GS OPTION 719	132.900	MAXITRAIL	2	1.300	145
R 1300 RT ASA	163.990	TOURING	2	1.300	145
R 12 GS	105.900	NAKED	2	1.170	95
R 12 OPTION 719	109.990	NAKED	2	1.170	95
R 18	135.900	CUSTOM	2	1.802	91
S 1000 RR	142.990	SPORT	4	999	210
S 1000 RR M	160.990	SPORT	4	999	210
S 1000 RR M CARBON	180.990	SPORT	4	999	210
K 1600 BAGGER	309.900	TOURING	6	1.649	160
K 1600 GTL	324.900	TOURING	6	1.649	160



DAFRA					
ADXTG 150	21.990	SCOOTER	1	149	14,7
JOYRIDE 300	29.990	SCOOTER	1	399	33
CRUISYM 150	19.290	SCOOTER	1	149	12,5
CRUISYM 300	34.990	SCOOTER	1	278	27
MAXSYM 400 GT	39.990	SCOOTER	1	399	34
NHX 190	18.990	STREET	1	183	18

MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R\$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA

NH 190	20.990	TRAIL	1	183	18
NH 300	25.990	TRAIL	1	278	25,2



DUCATI					
DIABEL V4	149.990	CUSTOM	4	1.158	168
DESERTX	106.990	MAXITRAIL	2	937	111
XDIAVEL S	132.990	CUSTOM	2	1.262	152
HYPERMOTARD 698 M. RVE	94.990	MOTARD	1	659	77,5
MONSTER	86.990	NAKED	2	937	111
MULTISTRADA V2 S	106.990	CROSSOVER	2	937	113
MULTISTRADA V4S	134.990	CROSSOVER	4	1.158	170
MULTISTRADA V4S RALLY	154.990	CROSSOVER	4	1.158	170
PANIGALE V4 S	169.990	SPORT	4	1.103	217
SCRAMBLER ICON	76.990	NAKED	2	803	75
STREETFIGHTER V4 S	157.990	NAKED	4	1.103	208



HARLEY-DAVIDSON					
FAT BOB 114	123.900	CUSTOM	2	1.868	N/D
LOW RIDER S	133.100	CUSTOM	2	1.923	105
LOW RIDER ST	143.000	CUSTOM	2	1.923	105
FAT BOY 114	139.950	CUSTOM	2	1.868	N/D
SPORTSTER S	129.700	CUSTOM	2	1.255	122
STREET BOB	119.950	CUSTOM	2	1.923	N/D
BREAKOUT 117	141.950	CUSTOM	2	1.868	N/D
HERITAGE CLASSIC 114	139.950	CUSTOM	2	1.868	N/D
PAN AMERICA	119.900	MAXITRAIL	2	1.250	150
ROAD KING SPECIAL	145.250	TOURING	2	1.868	N/D
STREET GLIDE ULTRA	199.850	TOURING	2	1.868	N/D
ROAD GLIDE	194.950	TOURING	2	1.868	N/D
ROAD GLIDE LIMITED	176.900	TOURING	2	1.868	N/D
ULTRA LIMITED	176.900	TOURING	2	1.868	N/D
CVO ROAD GLIDE	313.900	TOURING	2	1.923	N/D



HONDA					
POP 110i ES	10.380	CITY	1	109	8,43
BIZ 125 ES	13.240	CUB	1	109	8,3
BIZ 125 EX	16.430	CUB	1	125	9,1
ELITE 125	14.300	SCOOTER	1	125	8,2
PCX CBS	18.710	SCOOTER	1	156,9	16
PCX DLX	21.050	SCOOTER	1	156,9	16

MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R\$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA

ADV 160	25.520	SCOOTER	1	156,9	16
X-ADV 750	93.500	SCOOTER	2	745	54,8
CG 160 START	12.110	CITY	1	163	14,9
CG 160 FAN	18.720	CITY	1	163	14,9
CG 160 TITAN	20.310	CITY	1	163	14,9
CB 300F TWISTER ABS	26.150	CITY	1	293,5	24,5
NXR 160 BROS ABS	22.260	TRAIL	1	163	14,6
XRE 190 ADVENTURE	24.110	TRAIL	1	184	13,6
XR 300L TORNAO	30.840	TRAIL	1	293,5	24,3
SAHARA 300 STD	30.385	TRAIL	1	293,5	24,8
SAHARA 300 ADV	32.108	TRAIL	1	293,5	24,8
CRF 1100L AFRICA TWIN MT	85.500	MAXITRAIL	2	1100	90,2
CRF 1100L AFRICA TWIN DCT	96.346	MAXITRAIL	2	1100	90,2
NK 500	45.800	CROSSOVER	2	471	50,4
NC 750X ABS	53.730	CROSSOVER	2	745	54,8
NC 750X ABS DCT	59.510	CROSSOVER	2	745	54,8
XL750 TRANSALP	65.545	MAXITRAIL	2	755	69,3
CB 500 HORNET	43.040	NAKED	2	471	50,4
HORNET 750	53.694	NAKED	2	755	69,3
CB 650R E-CLUTCH	58.270	NAKED	4	649	87
CB 650R	55.360	SPORT	4	649	87
CB 1000R	78.870	NAKED	4	998	141,4
CB 1000RR-R SP	189.174	SPORT	4	1.000	216,2
GOLDWING TOUR	304.450	TOURING	6	1.832	126



JITZ KYMCO / HAOJUE					
DOWNTOWN 350i TCS	39.900	SCOOTER	1	321	29
AK 550 PREMIUM	78.640	SCOOTER	2	550	51
DK 150S FI	14.865	CITY	1	149	11,3
DK 160	16.621	CITY	1	162,4	15
DL 160	21.470	CITY	1	162,4	14,9
MASTER RIDE 150	17.618	CITY	1	149	12,1
NK 150	18.580	TRAIL	1	150	12
DR 160 S	20.479	CITY	1	125	15



KAWASAKI					
ELIMINATOR 500	40.490	CUSTOM	2	451	51
Z 500 SE	39.890	CITY	2	399	48
Z 650	48.690	NAKED	4	649	68
Z 650 RS	50.090	NAKED	4	649	68
Z 900 RS SE	73.990	NAKED	4	948	109



MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R\$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
NINJA 300	29.490	CITY	2	235	39
NINJA 500	37.470	CITY	2	399	48
NINJA 500 SE KRT	42.690	CITY	2	399	48
NINJA H2	117.790	SPORT	4	998	200
NINJA 650	49.350	SPORT	4	649	68
NINJA ZX-6R KRT	74.990	SPORT	4	636	136
NINJA ZX-10R KRT	120.490	SPORT	4	998	200
NINJA ZX-4R	57.490	SPORT	4	398	80
VERSYS-X 300	34.490	TRAIL	2	235	40
VERSYS-X 300 TOURER	38.990	TRAIL	2	236	40
VERSYS 650	55.590	CROSSOVER	2	649	64
VERSYS 650 TOURER	63.590	CROSSOVER	2	649	64
VERSYS 1100	76.090	CROSSOVER	4	1.043	120
VERSYS 1100 SE GT	98.190	CROSSOVER	4	1.043	120
VULCAN S	52.150	CUSTOM	2	649	61
Z 900	61.390	NAKED	4	948	124
Z H2	119.990	NAKED	4	998	200
Z 900 R EDITION	69.030	NAKED	4	948	124
Z 1100	74.990	NAKED	4	1.043	142
Z 1100 SE	84.990	NAKED	4	1.043	142



KTM

390 DUKE	36.990	CITY	1	373	44
890 SMT	124.900	SUPERMOTO	2	889	105
890 R	147.900	MAXITRAIL	2	889	105
890 S	137.900	MAXITRAIL	2	889	105
1290 SUPERDUKE R	172.900	NAKED	2	1.301	180
1290 SUPERADV S	185.900	MAXITRAIL	2	1.301	160
1290 SUPERADV R	192.900	MAXITRAIL	2	1.301	160



ROYAL ENFIELD

CONTINENTAL GT 650	32.990	NAKED	2	648	47
SHOTGUN 650 DRILL	33.990	CUSTOM	2	648	47
INTERCEPTOR 650	30.990	NAKED	2	648	47
METEOR 350 STELLAR	25.990	CUSTOM	1	349	20,5
SUPER METEOR 650 ASTRAL	34.990	CUSTOM	2	648	47
CLASSIC 350 STEALTH	24.490	CUSTOM	1	349	20,5
CLASSIC 650	34.490	CUSTOM	2	648	47
GUERRILLA 450	28.990	TRAIL	1	452	40
HUNTER 350 DAPPER	19.990	CUSTOM	1	349	20,5
HIMALAYAN 450	29.990	TRAIL	1	452	40

MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R\$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA



SHINERAY

JET 50S	10.590	CICLOMOTOR	1	48	2,7
JET 125 SS EFI	12.990	CLUB	1	120	7,2
JET 150S EFI	15.990	CITY	1	150	12
SH 175S EFI	15.490	TRAIL	1	175	16,3
URBAN 150	20.990	SCOOTER	1	149	12,9
Z50F	22.590	CITY	1	249	27,9
STORM 200 EFI	21.590	TRAIL	1	198	20,4



SUZUKI

GSX-R1000R	109.700	SPORT	4	999	202
V-STROM 650XT	57.900	MAXITRAIL	2	645	71
V-STROM 800DE	67.500	MAXITRAIL	2	776	84
V-STROM 1050	77.600	MAXITRAIL	2	1.037	101
V-STROM 1050XT	86.950	MAXITRAIL	2	1.037	101
GSX-8S	48.500	NAKED	2	776	83
GSX-8R	56.900	SPORT	2	776	83
GSX-S1000	74.600	SPORT	4	999	145
GSX-S1000 GT	92.600	SPORT	4	999	152
GSX-S1000 GX	98.800	CROSSOVER	4	999	152,3
HAYABUSA	124.500	SPORT	4	1.340	197



TRIUMPH

BONNEVILLE T100 BLACK	57.690	NAKED	2	900	55
BONNEVILLE T120 BLACK	63.890	NAKED	2	1.200	80
BONNEVILLE BOBBER	72.490	CUSTOM	2	1.200	77
BONNEVILLE SPEEDMASTER	67.880	CUSTOM	2	1.200	106
DAYTONA 660	58.190	SPORT	3	660	95
SPEED 400	29.990	NAKED	1	398	40
SCRAMBLER 400 X	33.990	NAKED	1	398	40
SCRAMBLER 400 XC	37.990	NAKED	1	398	40
SPEED TWIN 900	62.790	NAKED	2	900	65
SPEED TWIN 1200 RS	93.190	NAKED	2	1.200	97
SCRAMBLER 900	57.690	NAKED	2	900	55
SCRAMBLER 1200 X	70.190	NAKED	2	1.200	90
STREET TRIPLE 765 RS	74.190	NAKED	3	765	123
TIGER 900 GT	69.590	MAXITRAIL	3	888	95
TIGER 900 GT PRO	81.690	MAXITRAIL	3	888	95
TIGER 900 RALLY PRO	85.690	MAXITRAIL	3	888	95
TIGER 1200 GT PRO	101.190	MAXITRAIL	3	1.160	150
TIGER 1200 RALLY EXPLORER	125.190	MAXITRAIL	3	1.160	150

MARCA MODELO	PREÇO sugerido (R\$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA

TIGER SPORT 660	59.190	CROSSOVER	3	660	81
TIGER SPORT 800	70.890	CROSSOVER	3	798	115
TRIDENT 660	52.190	NAKED	3	660	81
ROCKET 3 STORM R	142.590	CUSTOM	3	2.500	182



PIAGGIO/VESPA

PIAGGIO LIBERTY 150	25.990	SCOOTER	1	155	12,6
PIAGGIO BV 400 S	79.990	SCOOTER	1	399	35
PIAGGIO MP3 EXCLUSIVE 530	139.990	SCOOTER	1	530	44,1
VESPA VXI 150	31.990	SCOOTER	1	150	13,2
VESPA SKI 150	29.990	SCOOTER	1	155	12,5
VESPA GTS 300	79.990	SCOOTER	1	278	23,8



YAMAHA

NEDS CONNECTED	25.990	SCOOTER BATERIA	-	-	2,3W
FLUID ABS HYBRID	16.790	SCOOTER	1	125	9,5
AEROX ABS CONNECTED	18.990	SCOOTER	1	155	15,1
NMAX ABS CONNECTED	23.290	SCOOTER	1	155	15
NOVA FACTOR	18.490	CITY	1	124	11
NOVA FACTOR DX	18.990	CITY	1	149	12,2
XMAX 300 CONNECTED	38.690	SCOOTER	1	292	27,9
FAZER FZ15 ABS CONNECTED	21.190	CITY	1	149	12,2
FAZER FZ25 CONNECTED	25.190	CITY	1	249	21,3
YZF-R3 ABS	37.190	CITY	2	321	42
YZF-R15 ABS	23.490	CITY	1	155	18,8
MT-03 CONNECTED	34.190	CITY	2	321	42
MT-07 CONNECTED	54.790	NAKED	2	689	74,8
CROSSER S ABS	22.790	TRAIL	1	149	12,2
CROSSER Z ABS	22.990	TRAIL	1	149	12,2
XRTZ 250 LANDER CONNECTED	29.290	TRAIL	1	249	20,7



ZONTES

R 350	30.880	NAKED	1	348	41
T 350 X	35.750	TRAIL	1	348	41
T 350	34.750	TRAIL	1	348	41
S 350	33.720	CUSTOM	1	348	41
V 350	32.970	CUSTOM	1	348	41
GK 350	33.720	NAKED	1	348	41
350 E	38.650	SCOOTER	1	348	39



RAUL FERNANDES JR.
Ex-diretor de redação
da MOTOCICLISMO,
é especialista em mercado
de motocicletas

Índia bate recorde de vendas!

**Os números impressionam;
em 2025 foram 22 milhões de motos ganhando
as ruas e estradas do país, mas aspectos climáticos
e geopolíticos podem frear a demanda**

A indústria de veículos de duas rodas na Índia vive um momento de transição entre a euforia de um recorde histórico e a prudência necessária para o futuro próximo.

Após encerrar o ano fiscal de 2025 com um volume doméstico sem precedentes de 22 milhões de unidades, o setor deve enfrentar uma natural perda de fôlego. De acordo com a agência de classificação ICRA, a expectativa para o ano fiscal de 2026 é de crescimento moderado, situado entre 3% e 5%, reflexo direto de uma base de comparação extremamente alta e de incertezas que pairam sobre o coração do consumo indiano: as zonas rurais.

O otimismo que marcou o último ano foi sustentado por uma combinação vigorosa de reformas estruturais e incentivos macroeconômicos. A

implementação da reforma tributária GST 2.0 foi o grande motor no segundo semestre de 2025, impulsionando o atacado em mais de 20% nesse período e garantindo que o varejo encerrasse março com uma alta impressionante de quase 29%. Esse movimento

foi acompanhado de perto pela expansão dos veículos elétricos, que já abocanham fatias significativas do mercado, atingindo quase 10% do volume nas vendas de março. A melhoria nos fluxos de caixa e as políticas de corte nas taxas de juros criaram o ambiente perfeito para que o consumidor trocasse sua frota antiga por modelos novos e mais tecnológicos.

No entanto, o caminho para 2027 apresenta obstáculos geográficos e climáticos. A ICRA alerta que o fenômeno El Niño pode trazer monções fracas, o que historicamente prejudica a renda no campo e retrai a intenção de compra de motocicletas de entrada. Além do clima, o cenário internacional adiciona uma camada extra de complexidade; embora as exportações tenham brilhado em 2025 com uma alta de 23,3%, o prolongamento dos conflitos na Ásia Ocidental acende um sinal de alerta para as cadeias de suprimentos e para o comércio exterior. Assim, o próximo ano fiscal se desenha como um teste de resiliência, onde a indústria precisará equilibrar a inovação dos modelos elétricos com a volatilidade de um cenário global e climático cada vez mais imprevisível. 

Se você tem sugestões
para esta coluna, envie para:
redacao@motociclismoteam.com.br



Adobe Firefly

Ines249

ÁRVORE DE COMANDO

PERFIL DE CAMES COM PADRÃO ORIGINAL

Mantém os tempos originais de abertura e fechamento das válvulas, assegurando o funcionamento correto do motor, sem alterar o giro ou a taxa de compressão.

DURABILIDADE E ACABAMENTO
ONDE MAIS IMPORTA:
NOS CAMES



Substituição
direta
(plug & play)



Tratamento superficial
que assegura alta
resistência

Acabamento fino
nas superfícies dos cames,
reduzindo o atrito

Dureza padronizada
conforme a especificação
do componente original

Precisão dimensional para
garantir o sincronismo
correto do motor

CONHEÇA AS VERSÕES DISPONÍVEIS

— DNA DE FÁBRICA —

VEDAMOTORS
ATHENA / DIVISÃO BRASIL



WhatsApp (47) 3411-0500
vedamotors.com.br

Ines249



NOVA YAMAHA AEROX



LIGADA
NA
ATITUDE



PRODUZIDO NO
POLO INDUSTRIAL
DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA



DESACELERE, SEU BEM MAIOR É A VIDA.

As motocicletas Yamaha estão em conformidade com o Promot (Programa de Controle de Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares). SAC Yamaha: (11) 2431-6500 - sac@yamaha-motor.com.br. Central de Relacionamento com o Cliente: (11) 2431-6000. Ouvidoria: 0800-774-9000 - ouvidoria@yamaha-motor.com.br. Produto em conformidade com as normas estabelecidas pela ANATEL. Para mais informações, acesse o site. PRESERVE O MEIO AMBIENTE. PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS. CONHEÇA A AMAZÔNIA. COMPRE SOMENTE DE CONCESSIONÁRIAS AUTORIZADAS E/OU DO E-COMMERCE OFICIAL DA YAMAHA.