

bimotos DIGITAL

ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650



TRIUMPH SPEED 400 / SCRAMBLER 400 X



DESATA TU POTENCIAL EN LA CARRETERA

NUEVAS GAMAS

diseñadas para los amantes
de la velocidad y la precisión
en cada curva.



Encuentra tu distribuidor

NUEVA MICHELIN POWER 6

Seguridad y deportividad
en la carretera.



NUEVA MICHELIN POWER GP2

Seguridad y deportividad
en la pista.



NUEVA MICHELIN ANAKEE ROAD

Mayor agarrare
sobre mojado.



Encuentra tu llanta ideal en
WWW.MICHELIN.COM.CO



MICHELIN

ROYAL ENFIELD



**SAL DE LA RUTINA Y
ROMPE LOS ESQUEMAS
EN CADA RECORRIDO**



¡CONOCE MÁS!



**MOTOR
349 CC
MONOCILÍNDRICO**



**POTENCIA MÁXIMA
20,2 HP
@6100RPM**



**TORQUE MÁXIMO
27 Nm
@4000 RPM**



**SISTEMA
DE FRENOS
ANTIBLOQUEO**



**TUBELESS
TIRES**



**INYECCIÓN
ELECTRÓNICA
DE COMBUSTIBLE**



**AUTOMATIC
HEADLAMPS
ON**

CONOCE LA NUEVA

TIGER

900 RALLY PRO

VIVE
LA AVENTURA
DEFINITIVA



\\ SUSPENSIÓN SHOWA DELANTERA - 240mm. \\ SUSPENSIÓN SHOWA TRASERA - 230mm.
\\ SISTEMA DE FRENADO BREMBO STYLEMA \\ MAYOR POTENCIA - 108 CV

VISÍTANOS EN:

BOGOTÁ - MEDELLÍN - CALI

WWW.TRIUMPHCOLOMBIA.COM



Triumph Motorcycles Colombia



@triumph.colombia



Triumph Motorcycles Colombia



triumphmotorcyclescol



FOR THE RIDE



Sistema de Conducción Inteligente



AIO-5 Lite

Navegación en línea	Duplicación inalámbrica
Notificación de mensajes	Detección de punto ciego
Grabación de video	Estadísticas del viaje

AIO-5 Play For BMW

Duplicación inalámbrica	Movimiento rápido
Reemplaza la navegación original de la moto	Liberación rápida
Compatible con el soporte y control original BMW	Récord de kilometraje recorrido

AIO-5 Play

Duplicación inalámbrica	Grabación en 60 FPS
Navegación en línea	Control remoto
Música en línea	Monitoreo de presión de llantas



CHIGEE PR Team: press@chigeego.com / CHIGEE Support Center: help@chigeego.com

Official Website: <https://www.chigee.com/> Facebook: @Chigee Global

Instagram: @chigeeglobal / YouTube: @Chigee Official / TikTok: @chigeeglobal

Thank you for exploring CHIGEE's journey. We look forward to riding the future together.

© 2024 CHIGEE. All Rights Reserved.



NUEVOS MT FULLFACE



THUNDER 4 SV



LUMINENCE

Tallas →

Calota 1			Calota 2			
XS	S	M	L	XL	2XL	3XL
53-54cm	55-56cm	57-58cm	59-60cm	61-62cm	63-64cm	65-66cm

TARGO S



Talla →

Calota 1					
XXS	XS	S	M	L	XL
53-54cm	55-56cm	57-58cm	59-60cm	61-62cm	63-64cm

BRAKER SV



Tallas →

Calota 1			Calota 2		
XS	S	M	L	XL	2XL
53-54cm	55-56cm	57-58cm	59-60cm	61-62cm	63-64cm

ECE
22.
06

STINGER 2



Talla →

Calota 1					
XXS	XS	S	M	L	XL
53-54cm	55-56cm	57-58cm	59-60cm	61-62cm	63-64cm

WWW.MOTOSYACCESORIOS.COM



Motos y Accesorios Oficial



motos.y.accesorios

Bogotá: Calle 134 No. 45B-51 Whatsapp: +57 317 4349760 / E-mail: info@motosyaccesorios.com
Avenida carrera 9 No.127B-08 Whatsapp: +57 319 2366681 E-mail: ventas4@motosyaccesorios.com
Medellín: Carrera 43 A No. 17-90 Whatsapp: +57 317 6608387 E-mail: ventas2@motosyaccesorios.com
Chía: Ed. Quantum Km 2 vía Chía - Cajicá Whatsapp: +57 316 5239981 E-mail: ventas3@motosyaccesorios.com



BIKER
toys

- Centro Especializado Detallado para motos
- Motolavado - Restauración - Protección cerámica y PPF
- Lavandería prendas de protección

Editorial

Hemos vuelto a nuestras raíces, los estilos vintage están de moda, no solo en decoración o vestuario, también en la industria de la motocicleta inspirando a los diseñadores contemporáneos en las formas que dieron inicio a esta pasión.

Esta edición es una clara muestra de ello, tres pruebas completas y una presentación, todas de neoclásicas del segmento medio.

Las líneas simples y minimalistas son las que ahora marcan las tendencias de diseño y en las que se inspiran para la creación de motos como las que traemos en estas páginas. Pero no por ello son motos antiguas, por el contrario, vemos cómo se integran perfectamente la simplicidad de antaño con las nuevas tecnologías y electrónica, dando como resultado motos que son muy atractivas a la vista y completamente funcionales, seguras y bien equipadas para el uso diario.

Dos cruiser, una neo clásica y una scrambler hacen parte de nuestra edición y cerramos con una megascoter que hacía falta. En todas ellas (las neoclásicas) hay inspiración o se toma como base otro modelo de la marca, algo que también se ha vuelto común entre los principales fabricantes, hacer una plataforma sobre la cual se pueden desarrollar diferentes versiones que comparten importantes piezas como el motor, parte ciclo y electrónica, reduciendo costos y agilizando los procesos.

Sin duda el mundo neoclásico seguirá creciendo y conquistando a las nuevas generaciones. Con las propuestas que aquí presentamos, seguro encontrarás una que si no consideras como tu próxima moto, al menos te sacará una sonrisa y dirás: "qué moto tan bacana"

El Director



DIRECTOR

Luis Felipe Franco Herrera
eldirector@bimotos.com - 3002081624

COORDINACIÓN GENERAL

Johana Alexandra Mendoza Reina

ESTRATEGIA DIGITAL

Miguel Ángel Barreto Prieto

www.bimotos.com

Todos los derechos reservados - 2024

ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650

Espíritu custom



La cultura custom ha estado ligada a la historia de Royal Enfield. La nueva Shotgun 650 es un tributo a esa cultura, una moto inspirada en el custom, que de serie ya parece personalizada. Se basa en la plataforma de la Super Meteor, adaptada para ser una moto completamente nueva.



Desde que Royal Enfield adquirió a Harris Performance, el fabricante de chasis para motocicletas más importante de Inglaterra a mediados de la década pasada, le dio un nuevo aire a la marca, permitiéndole presentar su nueva serie de motos de mejores prestaciones, equipadas con el motor bicilíndrico en paralelo estrenado en 2018 en la Interceptor y la Continental GT.

A partir de ahí el crecimiento de Royal Enfield ha sido exponencial llegando a los mercados más importantes del mundo, con motocicletas que mantienen intacto el ADN de la marca pero completamente actualizadas en cuanto a motorización,

electrónica y equipando los chasis que se desarrollan en el centro de diseño de Harris Performance en Inglaterra. Con esta adquisición y con el resultado del nuevo motor bicilíndrico, esperábamos más motocicletas que se valieran de este propulsor. En 2021 se presentó en el EICMA en Milán la Super Meteor 650 y un prototipo denominado SG 650. Y es precisamente la materialización de esa "SG" la que ocupa estas páginas.

Desarrollada sobre la misma base y parte ciclo de la Super Meteor 650, la nueva Shotgun 650 es una moto inspirada en el mundo custom, el de la personalización y modificaciones que ha



estado ligado a la marca desde sus inicios. Es una moto “customizada” de serie, con elementos diferenciadores que le aportan a una estética moderna y retro a la vez, que facilitan las cosas a quienes buscan una base para personalizar.

La Shotgun 650 cuenta con la misma calidad y acabados de la Super Meteor, una moto bien hecha, con componentes de las mejores marcas como la suspensión delantera firmada por Showa con barras invertidas de 43 mm de diámetro, iluminación LED para la luz principal y el stop, embrague antirrebote, asiento monoplaza flotante y parrilla

desmontable que permite la instalación de equipaje o un segundo asiento, entre otros.

Esa versatilidad está complementada con un triángulo ergonómico totalmente diferente al de la Super Meteor al cambiar la geometría con un asiento a 795 mm de altura y posapies y manillar atrasados, que le dan un aspecto más bobber, también pensado para un público diferente.

Sin duda en el apartado estético es una moto que se destaca y no pasa inadvertida, además de sus formas, los acabados y buenos detalles sobresalen.



En cuanto a la parte ciclo, comparte chasis y suspensiones con las Super Meteor, lo que asegura un comportamiento impecable en marcha dentro o fuera de la ciudad, con una buena rigidez y suficiente capacidad para soportar las irregularidades de la vía. En esta versión cambia el diámetro de las llantas para darle un aspecto más vanguardista y deportivo, con una rueda posterior de 17" y llanta 150/70 y adelante una de 18" con medida 100/90. En cuanto a los frenos, son los mismos utilizados en la Super Meteor, disco en ambas ruedas con ABS de doble canal y medidas de 320mm para el delantero y 300mm para el posterior,

con pinzas de doble pistón en ambos casos firmadas por Bybre.

Aunque la moto tiene un asiento más alto, es accesible, lo que permite a usuarios de diferentes tallas llegar al suelo con los dos pies sin problema. La postura de manejo es ligeramente adelantada y con suficiente peso recargado en el asiento. A bordo se siente una moto de buenos acabados, con unos bonitos patrones de pintura disponibles en dos versiones, y un tanque de combustible de menores dimensiones con una capacidad para 13.8 litros, suficientes para realizar largos recorridos sin detenernos a abastecer de gasolina.



El motor es el mismo de todas las 650 de la marca, el bicilíndrico en paralelo de refrigeración por aire y radiador de aceite de carrera larga y construcción tradicional, que nos entrega 47 HP a 7250 rpm y un par motor de 52 Nm a 5650, pero con el 80% de ese par disponible desde las 2000 vueltas del cigüeñal, lo que asegura una conducción muy placentera y con una buena estirada final para lograr una velocidad máxima superior a los 160 km/hora. La caja es de 6 velocidades que se destaca por su suavidad y precisión, es una de las mejores cajas que hemos probado, incluso hablando de motocicletas de mayor cilindrada y marcas premium.

Royal Enfield es una marca viene creciendo con pasos de gigante gracias a la innovación y desarrollo de nuevos modelos para abarcar los diferentes segmentos de la gama media.

Con la Shotgun 650 la marca india nos ofrece una moto atrevida, de formas inusuales pero a la vez con esa estética que muchos hemos soñado, con apariencia bobber, de moto personalizada, pero con la practicidad que nos permite el sistema modular de anclaje posterior para vivir aventuras en solitario o en compañía, y con la seguridad y confiabilidad de una moto de última generación.

SHOTGUN 650

FICHA TÉCNICA

Motor	Bicilíndrico en línea SOHC 8 válvulas
Cilindrada	648 cc
Alimentación	Inyección electrónica
Refrigeración	Aire / Aceite
Relación de compresión	9.5 :1
Potencia máxima	47 HP a 7.250 rpm
Par máximo	52 Nm a 5.650 rpm
Encendido	Digital
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Accionamiento	Mecánico por cable
Número de marchas	6
Transmisión final	Cadena
Suspensión delantera	Horquilla invertida Showa
Suspensión trasera	Doble amortiguador Showa
Freno delantero	Disco de 320 mm + ABS
Freno trasero	Disco de 300 mm + ABS
Rueda delantera	100/90 - 18
Rueda trasera	150/70 R 17
Longitud máxima	2220 mm
Anchura máxima	820 mm
Altura máxima	1105 mm
Distancia entre ejes	1465 mm
Distancia libre al suelo	140 mm
Capacidad combustible	13,8 Litros
Peso en seco	240 Kg
Garantía	3 años sin límite de kilometraje

\$33.490.000



TRIUMPH SPEED 400

Fast and fun



Pensando en ofrecer una motocicleta de entrada para quienes inician en el mundo de las dos ruedas o quienes buscan una moto premium para el día a día, Triumph ha desarrollado su serie de 400 cc que inicia con la Speed, una moto que se destaca en todos los apartados y que hoy presentamos en detalle.



El ícono del motociclismo británico se lanza a conquistar un nuevo público con su serie de motos de entrada que equipan el nuevo motor monocilíndrico de 398 cc. Un desarrollo que ha tardado algunos años pero que ha resultado en un producto de prestaciones brillantes y gran carácter haciendo honor a una de las marcas más emblemáticas de la historia de las dos ruedas.

La nueva Speed 400 es la primera de esa serie, una moto inspirada en las grandes de la casa, de apariencia minimalista pero refinada, con líneas simples y detalles de buen gusto, que se complementan con tecnología de vanguardia para satisfacer las necesidades del usuario moderno.

Triumph es uno de los fabricantes de motos de estilo heritage más importantes del mundo pero su portafolio iniciaba con el motor de 660cc. Para ampliar su oferta desarrolló en conjunto con Bajaj su motor más pequeño, el que equipan las nuevas Speed 400 y Scrambler 400X que también reseñamos en esta edición.

La Speed 400 es una moto que desde el primer momento ejerce una atracción visual que no puede ser evitada. Aunque las formas son minimalistas, de moto neoclásica contemporánea, detalles como las barras invertidas en el tren delantero en color dorado y los gráficos sobre el depósito de combustible, llaman la atención dándole ese aspecto robusto y carácter deportivo.



La moto ha sido desarrollada desde cero, el chasis es una estructura tubular con subchasis anclado mediante tornillos, de alta rigidez que se complementa con una suspensión delantera con barras invertidas de 43 mm de diámetro y 140 mm de recorrido, y un monoamortiguador trasero regulable en precarga. Es la configuración típica de una moto de calle de carácter deportivo, complementada con rines de 17" en ambos ejes y llantas radiales 110/70 para la delantera y 150/60 para la trasera. Los frenos son de disco en ambos ejes con ABS de doble canal y control de tracción que en este caso es desconectable.

Si la parte ciclo es de carácter deportivo, no se esperaba menos del motor, que es lo más

interesante y nuevo de la moto. Se trata del único propulsor monocilíndrico que fabrica Triumph pero que no nos engañe, es un motor con suficientes prestaciones para ofrecernos una conducción divertida en cualquier escenario. Cubica 398,15 cc con doble árbol de levas y 4 válvulas, con inyección electrónica BOSCH y acelerador electrónico para una rápida respuesta. En la parte estética, el motor sugiere ser enfriado por aire al mantener las aletas del cilindro, pero está dotado de refrigeración líquida que ha sido discretamente oculta.

Este propulsor nos entrega una potencia de 40 CV a 8000 rpm y 37.5 Nm de par motor a 6500 rpm que se transmiten a la rueda mediante una caja de 6 velocidades que se



destaca por su suavidad, precisión y relaciones cortas que la hacen muy divertida, con suficiente “picante” para salir a darnos una vuelta por vías de montaña y a la vez dócil y fácil de llevar para el uso diario en ciudad.

El triángulo ergonómico nos permite adoptar una postura natural, con una altura del asiento amigable con usuarios de cualquier talla al estar ubicado solo a 790mm del suelo, un buen mullido y un amplio espacio tanto para el conductor como para el acompañante. Las estriberas están bien ubicadas y el manillar tiene las dimensiones correctas para facilitarnos las maniobras a baja velocidad y en espacios reducidos gracias a su buen radio de giro.

El buen gusto por el diseño inglés está impreso en la moto, los buenos acabados y los detalles saltan a la vista dando la sensación de calidad y buena manufactura. Se destacan los espejos end bar, el soporte de la farola, las formas y materiales del guardabarros delantero, el acabado mecanizado del cilindro, la pintura bitono del depósito, entre muchos otros.

En cuanto a seguridad, Triumph ha integrado la tecnología LED para todo el sistema de iluminación, embrague anti rebote, control de tracción desconectable y frenos ABS en las dos ruedas, todo lo que se espera de una moto de nueva generación que es válida para los usuarios que buscan acceder a una marca premium o para quienes teniendo



motos de mayor cilindrada buscan una alternativa para el uso diario, que no pase inadvertida y que mantenga su estatus.

Si la estética se destaca, en marcha la moto no defrauda. Al abrir el switch de encendido el cuadro de instrumentos análogo/digital nos presenta la información de la moto en una interfaz amigable. Al tocar el botón de arranque el motor cobra vida y con un agradable ronroneo nos invita a rodar. El carácter de la serie neoclásica se mantiene intacto, el buen par desde bajo régimen es una característica que se mantiene en la Speed 400 permitiéndonos una aceleración rápida y lineal para dejar atrás a todos en el semáforo y en el paso por curvas. Se destaca la suavidad y precisión de la caja y

embrague y la buena estirada del motor que nos permite llevar la moto a una velocidad de crucero de 120 km/h a solo 6000 rpm, y superar los 160 km/h de velocidad máxima.

En todo régimen el motor se siente muy suave a pesar de ser monocilíndrico, las vibraciones residuales son leves, casi imperceptibles y gracias al acelerador electrónico Ride by Wire cualquier insinuación de la mano derecha se transmite rápidamente a la rueda trasera.

La Speed 400 nos permite acceder al exclusivo mundo de Triumph con una moto bien diseñada, con un motor brillante y el carácter de las neoclásicas de inglesas.

SPEED 400

FICHA TÉC NICA

Motor	Mono cilíndrico DOHC 4 válvulas
Cilindrada	398 cc
Alimentación	Inyección electrónica BOSCH
Refrigeración	Líquida
Relación de compresión	12 :1
Potencia máxima	40 HP a 8.000 rpm
Par máximo	37.5 Nm a 6.250 rpm
Encendido	Digital
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Accionamiento	Mecánico por cable
Número de marchas	6
Transmisión final	Cadena
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida
Suspensión trasera	Mono amortiguador
Freno delantero	Disco de 300 mm + ABS
Freno trasero	Disco de 230 mm + ABS
Rueda delantera	110/70 R 17
Rueda trasera	150/60 R 17
Longitud máxima	2220 mm
Anchura máxima	814 mm
Altura máxima	1084 mm
Distancia entre ejes	1377 mm
Avance	102 mm
Capacidad combustible	13 Litros
Peso en seco	170 Kg

\$25.990.000



TRIUMPH SCRAMBLER 400X

Scrambler de corazón

A rider wearing a black jacket, blue jeans, and a black and yellow helmet is sitting on a black Triumph Scrambler 400X motorcycle. The motorcycle has gold-colored front forks and a black seat. The rider is positioned in a wooded area with many trees and green leaves in the background. The ground is covered with dry leaves.

Con inicios que se remontan hasta la década de los 30, la adaptación de motos de calle con características doble propósito dieron vida al concepto “scrambler”. Hoy hacen parte de la oferta de las marcas más importantes y aquí tenemos la apuesta de Triumph para el segmento de entrada.



La nueva Scrambler 400 X complementa la oferta de motos de entrada de la marca inglesa Triumph, una moto desarrollada en conjunto con la Speed 400 pero con importantes cambios para ofrecer mejores capacidades todo terreno.

Esta Scrambler comparte motor y parte ciclo con la Speed 400 pero mejora la configuración en varios aspectos para no solo parecer, sino también comportarse como una moto de campo, capaz de salir del asfalto sin intimidarse. Entre ellos están el recorrido de las suspensiones que ahora es más largo, con 150 mm en ambos ejes. Adelante monta rin de 19" y calza llantas Metzeler Karoo Street en medidas 100/90 para la delantera y 140/70 - 17 para la

trasera, logrando ser una moto que puede enfrentar vías off road con seguridad. El disco de freno delantero también tiene una mayor medida, en esta Scrambler es de 320 mm de diámetro que se complementa con el trasero de 230 con ABS que en esta versión también es desconectable al elegir el moto Off Road que desactiva también el control de tracción.

En el apartado estético la moto se ve más ruda y más agresiva gracias a la altura, el labrado de las llantas y elementos como los hand savers que incluye de serie, un manillar más elevado, las tapas laterales en color aluminio donde se puede poner el número, el escape de doble salida y un asiento dividido en color café en simil de cuero de



muy buena manufactura, que le dan ese aspecto neo clásico inspirado en la serie Scrambler de alta gama de la marca.

Las motos tipo scrambler se han puesto de moda por su versatilidad, son ágiles y fáciles de manejar en ciudad y nos permiten algunas escapadas por zonas rurales fuera del asfalto. Esta Scrambler 400 X no es la excepción y sin temor a equivocarme puedo afirmar que es una de las más interesantes, no solo por la estética y el legado que le entrega la marca sino también por su impecable comportamiento. El motor brilla por sus prestaciones y buen empuje desde bajo régimen, las bajas vibraciones y la estirada final, que se complementa correctamente con la caja de 6 velocidades.

En cuanto a equipamiento, monta la misma configuración que la versión de calle, la Speed 400, pero en este caso el control de tracción también se desconecta al igual que el ABS en la rueda trasera. Esto permite una conducción más divertida en terrenos off road y jugar con los derrapes en frenada o aceleración, logrando entregar un mayor nivel de emoción al piloto.

La nueva Scrambler 400 X de Triumph es un acierto en todo sentido, una moto perfecta para usar a diario dentro o fuera de la ciudad, ágil, maniobrable, potente y divertida, que seguramente se convertirá en el objeto de deseo de los más jóvenes y con suficientes argumentos para conquistar a pilotos expertos de motos más grandes.

SCRAMBLER 400 X

FICHA TÉCNICA

Motor	Mono cilíndrico DOHC 4 válvulas
Cilindrada	398 cc
Alimentación	Inyección electrónica BOSCH
Refrigeración	Líquida
Relación de compresión	12 :1
Potencia máxima	40 HP a 8.000 rpm
Par máximo	37.5 Nm a 6.250 rpm
Encendido	Digital
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Accionamiento	Mecánico por cable
Número de marchas	6
Transmisión final	Cadena
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida
Suspensión trasera	Mono amortiguador
Freno delantero	Disco de 320 mm + ABS
Freno trasero	Disco de 230 mm + ABS
Rueda delantera	100/90 - 19
Rueda trasera	140/80 - 17
Altura del asiento	835 mm
Anchura máxima	901 mm
Altura máxima	1169 mm
Distancia entre ejes	1418 mm
Avance	108 mm
Capacidad combustible	13 Litros
Peso en seco	179 Kg

\$28.990.000



CFMOTO 450 CLC



El segmento cruiser es otro que ha venido creciendo en Colombia pese a su escasa oferta. La nueva 450 CLC de CFMoto es una alternativa que se destaca por su estética moderna, buenos acabados y un motor bicilíndrico de buenas prestaciones.

La marca china sigue creciendo y ampliando su portafolio en todos los segmentos del mercado. Con la 450 CLC ofrece una cruiser compacta, accesible y con muy buenos terminados y tecnología de última generación, para mayor seguridad en marcha. Comparte el motor con otras referencias de la marca, pero optimizado para la conducción de una cruiser con un alto par motor para una buena entrega de potencia desde bajo régimen. Es la única moto de baja cilindrada que utiliza correa dentada para la transmisión final, una solución más silenciosa, suave en marcha y libre de mantenimiento, un detalle que hasta ahora solo lucían algunas Harley Davidson.



450 CLC

FICHA TÉC NICA

Motor	Bicilíndrico DOHC 8 válvulas
Cilindrada	449 cc
Alimentación	Inyección electrónica
Refrigeración	Líquida
Potencia máxima	40,2 HP a 8.000 rpm
Par máximo	42 Nm a 6.250 rpm
Encendido	Digital
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Accionamiento	Mecánico por cable
Número de marchas	6
Transmisión final	Correa dentada
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Mono amortiguador
Freno delantero	Disco de 320 mm + ABS
Freno trasero	Disco de 220 mm + ABS
Rueda delantera	130/90 R 16
Rueda trasera	150/80 R 16
Largo máximo	2205 mm
Anchura máxima	805 mm
Altura máxima	1110 mm
Altura del asiento	705 mm
Distancia entre ejes	1485 mm
Distancia libre al suelo	160 mm
Capacidad combustible	12 Litros
Peso en seco	181 Kg

\$33.990.000



SYM JOYRIDE 300



Después de un poco más de un año de haber sido presentada en la Feria 2 Ruedas en Medellín, SYM Colombia nos trae la nueva representante en el segmento maxiscooter, la Joy Ride 300, una scooter compacta que se ubica en un punto intermedio entre la Citycom y la Joymax.

La nueva JoyRide 300 equipa llantas de 14" atrás y 16" adelante, una configuración óptima para una scooter de carácter urbano. Monta el motor monocilíndrico de sus antecesoras pero puesto a punto para una mejor y más rápida entrega de potencia lo que se ve reflejado en la conducción, con una buena aceleración desde parado y una estirada final que permite superar los 145 km/h de velocidad máxima.

Equipa iluminación LED, frenos ABS en las dos ruedas, plataforma plana, toma de corriente USB, hueco portacasto bajo el asiento, parabrisas y guantera frontal.



JOYRIDE 300

FICHA TÉCNICA

Motor	Monocilíndrico 4 T
Distribución	SOHC 4 válvulas
Cilindrada	278 cc
Alimentación	Inyección electrónica
Refrigeración	Líquida
Potencia máxima	25,4 HP a 8.000 rpm
Par máximo	26 Nm a 6.000 rpm
Encendido	ECU Digital
Arranque	Eléctrico
Sistema eléctrico	Batería 12V 6Ah
Embrague	Automático centrífugo en seco
Transmisión	Automática CVT
Transmisión final	Correa dentada trapezoidal
Suspensión delantera	Telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Doble amortiguador
Freno delantero	Disco de 260 mm
Freno trasero	Disco de 240 mm
ABS	De doble canal
Rueda delantera	120/70 - 15
Rueda trasera	140/70 - 14
Capacidad combustible	11.5 Litros
Peso en seco	186 Kg
Normativa ambiental	Euro 5

\$24.990.000



C O L O M B I A

Edición Especial 09

bimotos
DIGITAL

www.bimotos.com