### **MAXI-TRAILS TURÍSTICAS**

# APROCUEA DA ENTRA

Como mero meio de transporte, a moto faz-nos ganhar tempo nas nossas deslocações diárias, mas pode ir muito mais além, libertando-nos das grilhetas da rotina diária. Por isso são muitos que partem estrada fora à procura de novos destinos e da sensação de liberdade. Para comemorar o 31.º aniversário da Motojornal, também partimos à procura da aventura. Não fomos longe, nem demorámos muito tempo, mas dois dias chegaram para 'arejar o sotão'. Primeira conclusão: andar de moto faz bem à saúde. Pelo menos à mental.

TEXTO: Vitor Martins\_FOTOS: Rogério Sarzedo

segmento das maxi-trail stá super-competitivo. com uma oferta cada vez maior e melhor. Por isso foram as motos escolhidas pela redacção para o nosso trabalho de aniversário, o 31.º, da Motojornal. Não é bem um comparativo, não é um roteiro de mototurismo, e muito menos um relato de aventura. Acabou por ser mais um trabalho de reflexão, não só sobre as motos em causa e o segmento em que se inserem, mas também sobre as viagens, as motivações, o que leva alguém a escolher uma moto em detrimento de outra, e o que justifica o sucesso das

maxi-trail. O que pode fazer uma moto ser 'melhor' do que outra com características semelhantes? Na verdade, o que é 'melhor'? Ser mais potente? Mais veloz? Mais confortável? Mais económica? Mais barata? Mais leve? Uma média de tudo isto? O que é melhor para mim é também melhor para ti? Não há uma resposta acertada a todas estas questões, por uma simples razão: chegámos a um nível de qualidade - englobando qualidade de construção, prestações, dinâmica, equipamento, etc., etc. -, que podemos escolher qualquer uma destas motos de olhos fechados, com a garantia

Há outras condicionantes, naturalmente, como aquilo que estamos dispostos ou podemos pagar, os nossos gostos pessoais, ou ainda o tipo de utilização que queremos dar à nossa montada, mas, acreditem, escolher racionalmente uma destas motos, pesando todos os prós e contras, não é missão fácil.

As maxi-trail transformaram-se nos últimos anos. Começaram por ser aproximações às motos do Dakar e dos grandes raids, aumentaram de cilindrada e

ficaram cada vez mais sofistica-

das, tornando-se cada vez mais

de sairmos muito bem servidos.

em turísticas de excelência, ao ponto de a classificação 'trail' ser difícil de aplicar a algumas delas. De motos simples, de prestações modestas, e comportamento por vezes sofrível no asfalto, passaram a ser motos complexas, cheias de equipamento, muita electrónica, e prestações e comportamento dinâmico digno de uma desportiva. Mas uma coisa mantiveram do antigamente: o facto de despertarem o imaginário dos mais aventureiros, que vêem nelas uma máquina de fuga ao aborrecimento e de partida à aventura.

É verdade que há motos mais





aptas para viagens do que outras - especialmente se estivermos a falar de viagens longas -, mas mais importante do que a máquina quando se parte rumo ao horizonte, é a atitude do motociclista viajante que conta. Há quem viaje pela Europa de Vespa, quem percorra a orla mediterrânica de 125 cc, ou quem faça a volta ao mundo em motos de baixa e média cilindrada. Até uma desportiva serve: neste momento há um americano a dar a volta ao mundo de Ducati Panigale, e este é apenas um de muitos exemplos. Mas se o que queremos é uma moto confortável, com prestações mais do que suficientes para 'ir à Lua' e comportamento dinâmico exemplar nas mais diversas situações, mesmo quando carregada com passageiro e malas cheias, e uma boa autonomia, então as grandes trails são a escolha acertada. Ganham às touring em agilidade e leveza, e às sport touring em versatilidade. A escolha deste lote foi mais ou menos aleatória; tentámos juntar motos que, estando no mesmo segmento, têm características variadas, distintos equipamentos e até diferentes abordagens ao mesmo conceito.

com mais capacidades off road, umas mais ligeiras, outras mais volumosas e pesadas, mas quando toca a acumular quilómetros, as diferenças quase se esbatem. Assim, como decidir na hora da compra? Um factor praticamente incontornável é o gosto pessoal e a afinidade que se cria com o próprio modelo ou marca, muitas vezes também influenciado pela relação que se tem com o concessionário e com o historial da posse de motos anteriormente. Depois é aquilo que se pretende fazer com a moto. Quem compra uma moto deste segmento não estará a pensar usá-la meramente nas curtas deslocações diárias, no meio do trânsito, especialmente se viver/trabalhar numa cidade congestionada. Poderá fazê-lo, mas provavelmente pensou também em algumas viagens, de fim-de-semana ou de férias, e o tipo de viagens planeadas/imaginadas é também provavelmente um factor a ter em conta. Uma moto com transmissão final por veio não requer manutenção ao longo da viagem, mas em caso de avaria poderá ser mais complicada de reparar num local remoto, enquanto que uma transmissão final por corrente é mais facilmente substituída - muitos 'globetrotters' levam consigo um kit de substituição, pelo sim, pelo não - mas exige lubrificação e inspecção da folga periódicas, o que implica levar uma lata de lubrificante. Do nosso lote, três das seis têm transmissão por corrente, a Explorer 1200, a 1190 Adventure R e a V-Strom 1000 e as restantes por veio. Na verdade, em andamento não se notam diferenças imputáveis ao sistema de transmissão. Quando se fala em viagens, geralmente fala-se em longas distâncias, pelo que o conforto é também um factor determinante, e neste capítulo comecam as diferenças, especialmente devido à posição de condução. Neste caso, Honda Crosstourer, BMW GS Adventure e Yamaha Super Ténéré World Crosser são uns bons sofás, seguidas de muito perto pela Triumph Explorer, enquanto a KTM parece demasiado rija - do assento, à ciclística, passando pelo tacto geral - especialmente à medida que se acumulam quilómetros (o opcional assento Ergo poderá ser uma solução), enquanto que a Suzuki V-Strom não é exactamente desconfortável, só que o seu guiador parece ser demasiado estreito, resultando numa posição de condução menos agradável. Em termos de protecção aerodinâmica, também estão todas bastante equiparadas; a estatura do condutor também fará a diferença - com vantagem para os mais baixos - e regra geral apenas os braços ficam um pouco expostos. Sendo mais volumosas e, de certo modo, envolventes, World Crosser e GS Adventure levam ligeira vantagem, protegendo também parcialmente as pernas.

Na estrada, e fora dela A nossa busca pela aventura





não nos levou muito longe, mas o Alentejo é pródigo em boas estradas e excelentes paisagens, para todos os gostos, e as mais variadas situações mostraramnos a personalidade de cada uma destas motos.

Sem qualquer margem para dúvida, são todas excelentes estradistas, especialmente na óptica do mototurismo, capazes de devorar qualquer estrada, qualquer que seja ritmo imposto. Num ritmo mototurístico, valorizamos o empurrão proporcionado desde as mais baixas rotações, e as diferenças sentem-se apenas quando imprimimos um ritmo mais rápido, e nesse caso os motores da KTM e da Triumph destacam-se pelo modo como sobem rapidamente de rotação (sendo, por sinal, também os mais potentes), proporcionando um empurrão impressionante. A BMW está lá perto, beneficiando da última geração do boxer, mas parece acabar um pouco mais cedo. A Suzuki beneficia do facto de ser a mais leve do lote - e ainda por cima usámo-la sem malas - para conseguir boas prestações do surpreendente V2, que é o menos potente do grupo. Por fim, Yamaha e Honda. O dois cilindros paralelos da World Crosser tem um empurrão forte e decidido, mas demonstrando um carácter mais calmo. Por outro lado, o V4 da Honda beneficia do sistema DCT na transmissão, e a sua resposta está dependente do modo seleccionado, o que é mais notório do que nos modos de gestão do motor disponíveis em algumas das outras. Se no Sport o melhor é agarramos bem o guiador, no modo 'normal' as coisas acontecem um pouco mais devagar, mas o V4 não deixa de mostrar as garras. Mas já lá vamos à electrónica. Aos motores voluntariosos estão

associadas ciclísticas a condizer, o que significa que, o céu não é o limite porque não têm asas, mas qualquer local do mundo fica ao nosso alcance. Haja verba para gastar em gasolina e pneus... A World Crosser distingue-se da normal Super Téneré, entre

outras coisas, por vir equipada com pneus de 'tacos', e esses acabam por penalizá-la em estrada. Não tanto na dinâmica propriamente dita, porque continua a curvar 'nas horas', mas pela pouca confiança que transmitem ao condutor, especialmente na inserção em curva.

Apesar de ser a única equipada com roda dianteira de 21 polegadas - e 18 atrás, mas com pneus mistos - a KTM tem também um comportamento tão exemplar quanto as suas rivais, todas equipadas com rodas traseira de 17 polegadas e dianteiras de 19. Entre a mais pesada (a Honda) e a mais leve (a Suzuki) há 47 kg de diferença, mas é a distribuição deste peso que acaba por nos dar sensações diferentes no comportamento de cada uma. Embora tenha uma diferença de apenas 2 kg para a Yamaha e para a BMW, a Triumph - que também levámos sem malas (apenas com uma mochila no assento do passageiro), portanto sem esse peso acrescido, ao contrário da japonesa e da alemã, que jam carregadas - a britânica parece muito mais pesada do que realmente é. O centro de gravidade parece estar demasiado elevado, e nota-se nas manobras ou nas mudanças rápidas de direcção, mas paradoxalmente sem perder em agilidade

Porém, há muitos destinos diferentes, e diferentes modos de lá chegar. Embora estas maxi-trailturísticas de nova geração sejam essencialmente estradistas, a não ser que apanhem uma trialeira pelo caminho, vão a qualquer sítio.

Apanhando um estradão plano no Alentejo, até uma Electra Glide o faz sem grandes protestos. O problema é quando esse estradão começa a ficar muito esburacado, pedregoso ou com o piso demasiado solto ou, pior, macio e revolvido. É especialmente aqui que as maxi-trail se diferenciam das touring e sport touring, graças à posição de condução, às suspensões, à maior distância ao solo... e à menor quantidade de plásticos que se podem partir.

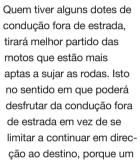












Mais uma vez tivemos a ajuda com incan-

sável Pedro Barradas, que nos recebeu no

seu Off Road Camp, em Santiago do Cacém O nosso obrigado!

condutor médio não vai desfrutar por causa de algumas dificuldades, mas também chegará ao seu destino. Demorará mais tempo,

Para além do mais variado tipo de estradas, não tínhamos planeado fazer mais do que uns estradões de terra, ao nível daqueles que encontramos em qualquer edição

do Portugal de Lés-a-Lés, mas acabámos mesmo por andar por maus caminhos. É o que dá não usar mapas e ignorar o GPS. Trilhos muito esburacados, alguma pedra e muita areia - daguela branca, muito macia, dos pinhais e eucaliptais da zona de Sines/ Santiago do Cacém apanharamnos de surpresa. Mas não nos

### ATÉ À CIDADE DO CABO.. Nuno Margaça

# **Escolha feita**

stas novas máquinas estão muito diferentes, não só pelas novas tecnologias que possuem, como é o caso do ABS, controle de tração, diversos mapas para diversas utilizações que pretendemos usar, entre muitas outras, mas também pela evolução mecânica dos motores, que estão cada vez mais económicos e fáceis de utilizar, como assim, todo o conjunto. Motos más já não existem, mas algumas destacamse melhor em certos pisos, dependendo de qual o fim que desejamos. Considero, que este é cerne da nossa compra, e o que constatamos por esse mundo fora, é que a moto deixou de ser um ato de compra impulsivo, mas sim, bastante ponderado. Referente a estas 6 motos que testámos, todas elas são soberbas, embora cada uma se destaque melhor em certas e determinadas funções. Comentando e opinando em relação a cada uma delas, começo pelas Maxi-Trails

que considero como as "pesopesadas", tais como a BMW R 1200 Gs. a Triumph Explorer e a Yamaha World Crosser. Estas três opções, sentem-se mais à vontade em realizar grandes passeios pela estrada, fugindo das grandes metrópoles, uma vez que são unidades demasiado

grandes e volumosas para um uso quotidiano citadino. Em estrada, possuem um excelente desempenho, porque embora volumosas, têm uma excelente manobralidade pelo seu centro de gravidade ser muito baixo e possuírem guiadores bastante largos. Em termos de conforto são das mais cómodas e com excelente proteção aerodinâmica, mas mais limitadas para utilização OFF Road em relação às restantes. Todas apresentam bons consumos de combustível com uma média aproximada de 6 lts/100km. Provavelmente as melhores opções para uma volta ao mundo, com poucas incursões em todo o terreno. A Honda Crosstourer, é uma moto excelente, típica da filosofia do construtor, não se destacando em nenhum ponto fundamental, mas obtendo o 2.ª lugar em todos os restantes. Muito homogénea e com excelentes acabamentos, detém um potente e agradável motor

de 4 cilindros em V. embora um pouco mais gastador face aos outros modelos. A KTM, continua a ser uma referência neste setor, sendo a única que possui uma iante dianteira de 21 e está à vontade em qualquer caminho de terra ou areia. Em estrada também possui um desempenho irrepreensível, embora seja um pouco dura em comparação com as restantes, mas é sem dúvida a moto que escolheria para um misto de usufruto em estrada e Off Road, com uma proporção de 50/50, e partir à descoberta começando na nossa bela Lisboa e terminus na Cidade do Cabo na Africa do Sul.

Por fim a Suzuki, foi uma agradável surpresa, pois é uma moto com uma condução muito fácil e tudo trabalha na perfeição, excelente motor, boas suspensões e acima de tudo um preço que só apetece passar o cheque. De facto, numa tabela de comparação

> de critérios, se o preço estivesse presente, provavelmente que esta unidade da Suzuki ganharia o comparativo. Apenas desgosto do facto da moto possuir jantes de braços em alumínio, ao contrário de todas as restantes motos que possuem iantes de raios.■







travaram, nem a nenhuma das motos. Os mais de 250 kg e os pneus mistos não ajudam nestas condições. Com muito patinanço e paciência, superámos os obstáculos. Aqui dá jeito desligar o controlo de tracção e ABS, e ao contrário do que acontece, todas deviam ter interruptores específicos para o caso, para poder fazê-lo sem ter que parar, nem seguer olhar. O pior exemplo é o da Triumph, cuja navegação pelos menus, usando dois botões diferentes, é muito pouco intiuitiva. A KTM tem um sistema semelhante. enquanto que na Honda e BMW, por exemplo, um botão desliga o controlo de tracção.

A electrónica trouxe um grande contributo para estas e outras situações. Poder mudar o mapa de gestão do motor ou ajustar e/ou desligar o controlo de tracção são verdadeiras mais-valias destas modernas aventureiras, e nalguns casos mudar o modo de gestão não altera apenas o carácter do motor, mas também as afinações das suspensões electronicamente. No caso da BMW, o pack opcional Pro adiciona aos modos Rain e Road mais três (Dynamic, Enduro e Enduro Pro), e inclui versões específicas do ABS e do ASC, e actua directamente no sistema ESA de ajuste electrónico das suspensões. É só accionar o modo Enduro Pro, e está pronta para superar o mar de areia que encontrámos pela frente. Haja braços e pernas para aguentar o peso quando a roda da frente teima em ir para onde nós não aueremos..

Nas condições mais difíceis, a KTM mostra o seu ADN off road, e quem tiver 'kit de unhas', mesmo com os pneus mistos, pode armar-se em dakariano. O impressionante é verificar como motos volumosas e pesadas como a GS Adventure e a World Crosser são muito mais fáceis de dominar nestas situações complicadas do que seria de esperar à primeira vista. Outra surpresa foi a V-Strom. Apesar do guiador estreito, a sua leveza contribuiu para uma agilidade inesperada nos troços fora de estrada. O

problema da Triumph, mais uma vez, não é o peso em si, mas o facto de se sentir cá em cima, e parece que a qualquer momento vamos deixá-la capotar. Mas depois de percebermos que não passa de mera sensação, é dar gás! Até a Crosstourer, que aparenta ser quase exclusivamente asfáltica, superou a prova da areia.

Acabámos por fazer muito mais quilómetros fora de estrada do que o previsto, e estavamos nós e as motos - prontos para ir até ao fim do mundo. Mas não tínhamos tempo.

Tendo sido apenas uma miniviagem de dois dias, podíamos ter dispensado as malas, já que um saco ou mochila bem presa na grelha de bagagem e assento do passageiro, cumpriam a missão. Mas em períodos mais longos, ou na eventualidade de se levar passageiro, as malas são imprescindíveis. Com elas vêem algumas desvantagens, como ser mais difícil subir a bordo;

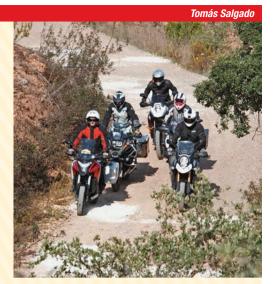
### PARA CADA EXIGÊNCIA

# **Uma escolha diferente**

Cada vez mais é difícil escolher uma moto entre a oferta que existe em cada classe. Todas elas são excelentes deixando, muitas vezes, o coração ou a carteira fazer a escolha. Factores como a idade, nível de condução e tipo de utilização são de extrema importância mas, no caso destas maxi-trail, também a estatura física pode ter uma palavra a dizer. Se fosse dar uma volta ao Mundo, em que englobasse locais mais remotos e com assistência complicada, escolhia uma das mais populares (se não a mais). A BMW seria a escolha, aliando um excelente conforto para várias horas seguidas de condução, muita autonomia, bom comportamento em estrada e, provavelmente, mais fácil de conseguir assistência. No reverso da medalha é um modelo muito volumoso e pesado, pouco animado ao nível da pilotagem, difícil no trânsito e ainda mais fora de estrada.

Talvez por isso, se o objectivo fosse uma visita às principais cidades europeias a escolha seria bem diferente, neste caso a Suzuki. É muito leve e ágil, com um motor equilibrado e de fácil utilização. Apesar de menos potente que as rivais, certamente que os 100cv chegam para a deslocação e apenas lhe trocava o guiador que é demasiado estreito.

Para uma utilização mais diária, incluíndo as habituais escapadelas de fim-de-semana escolhia, sem dúvida, a KTM, especialmente esta versão R. É a mais 'directa' em tudo: tacto do acelerador, travões e ciclística. É estreita e muito



ágil e é a única que tem um bom comportamento fora de estrada. Em asfalto é muito boa também, perdendo apenas um pouco no conforto em muitas horas seguidas, fruto do assento e suspensões mais duras.

No geral, penso que uma trail deve ser capaz de tudo, tanto de percorrer muitos quilómetros em viagem como fazer incursões fora de estrada e levar-nos a locais em que não conseguimos ir com um automóvel qualquer ou mesmo uma Pan European, por ex. A KTM é a que acho mais capaz disso tudo e é ainda uma das menos vincadas pela electrónica, algo que penso ser muito dispensável neste segmento.





# ...mas faremos o máximo pela sua moto!



## GAMA DE PRODUTOS DE MANUTENÇÃO IPONE

AbsoluteWash • Racing Chain • Spray Cleaner R Polish • Spray Brake Cleaner • Limpeza Filtro Ar • Spray Filtro Óleo • Spray Sand Chain

A gama de produtos de manutenção IPONE foi projetada especificamente para preservar os componentes vitais da sua moto.

Com a utilização regular dos produtos IPONE, protege e aumenta a longevidade dos componentes da sua moto.

www.lusomotos.com





havendo espaço, se calhar vamos atulhar mais tralha que provavelmente nem vamos usar. acrescentando peso desnecessário, e a má aerodinâmica fica ainda pior, reflectindo-se nos consumos, que numas poucas centenas de quilómetros a diferença pode ser negligenciável, mas nuns quantos milhares acaba por aumentar a factura final. No final, quando chegámos empoeirados e cansados, que conclusões pudémos tirar? Primeiro, que soube mesmo bem desfrutar de cinco centenas de quilómetros em motos deliciosas, desfrutando da condução e da paisagem e que, com tempo e mais umas poupanças, as centenas de quilómetros poderiam tornar-se em milhares, em qualquer direcção, multiplicando o prazer. Anedotas. larachas e estórias fazem parte do andar de moto em grupo. Sim, mas qual a melhor para fazer tudo isto ou ir mais além? Como referimos no início, se no papel é fácil ter uma ideia pré-concebida, depois de rodar em todas nas mais diversas situações, a escolha é mesmo difícil. O preço de aquisição será certamente um factor preponderante para muitos - e há diferencas substanciais entre a mais barata e a mais cara -, mas em termos práticos, a única solução é pesar pró e contras para o tipo de utilização que lhe querem dar. Ir para cidade todos os dias? Todas elas se desenrascam, mas a Suzuki é mais maneirinha que uma World Crosser ou GS Adventure, e na Honda, se optarem pela versão DCT, nem têm que meter mudanças nem embraiar/desembraiar no pára-arranca urbano. Não são muito altos? Se calhar devem fugir da KTM. Dão mais importância ao conforto do que outra coisa qualquer? Yamaha ou BMW. As prestações estão acima de tudo? Triumph ou KTM. Fãs de tecnologia e sistemas electrónicos? Uma qualquer: do MSC da KTM ao DCT da Honda, passando pelo Dynamic ESA da BMW, há muito por onde escolher. Foi por isso que o tópico para as caixas de opinião da redacção

visou diversos tipos de utilizacão, porque no fundo será isso. a disponibilidade financeira e o gosto pessoal a marcar a decisão final. E por falar em disponibilidade financeira: não é que até são poupadinhas no consumo (tendo em conta a cilindrada, potência e peso, e a utilização que lhes démos)? Durante o teste a Explorer foi a campeã, com 5,5 l/100 km, e a Crosstourer foi a mais seguiosa (é a mais pesada e a que tem o motor com maior número de cilindros), mas com apenas um litro de diferença, 6,5 l /100 km. As outras ficaram no meio termos entre estas duas: 6.1 para a KTM. 5,9 para a BMW, 6 para a Suzuki e 5,7 para a Yamaha. Se a escolha é difícil entre as seis que usámos, ao juntar todas as outras igualmente excelentes

seis que usámos, ao juntar todas as outras igualmente excelentes propostas existentes no mercado, e ainda aquelas que estão quase a chegar, então a tarefa é, no mínimo, penosa.

Mas depois a compensação será impagável.■

### ESTRADA E TERRA...

# Dois em um? Ou não...

A pesar de ter começado com uma trail (DT 50 LC) há 17 anos atrás, este segmento nunca foi para mim uma paixão. Sempre preferi as naked para dia-a-dia e se possível uma super-desportiva para ir de vez em quando ao circuito. Mas fui amadurecendo e as trail foram também ficando cada vez melhores, pelo que hoje em dia já me imagino com uma na garagem, seja para ir trabalhar ou para ir de férias durante duas semanas.

Em relação às perguntas aqui do chefe, para dar a volta ao Mundo escolheria sem dúvida a KTM. Isto porque eu não iria querer fazer todos esses quilómetros em auto-estrada. Iria optar o mais possível por maus caminhos: estradas secundárias e off-road, e nesses locais a austríaca é a mais adequada. As suspensões absorvem tudo, tem motor para dar e vender, e apenas optava por um assento mais confortável e por rebaixar ligeiramente as suspensões (apenas para conseguir chegar com os pés ao solo)!

Para visitar as principais cidades europeias escolheria a BMW, simplesmente porque a sua capacidade estradista é excelente, a nível de conforto, protecção aerodinâmica e comportamento dinâmico. Apesar de ser gigante, move-se como um gato numa loja de porcelanas, e parece na verdade ter metade do peso. E o motor tem uma sonoridade belíssima! Com o seu depósito gigante e boas malas, seria fácil alcançar todas as capitais europeias.



Como transporte diário e escapadelas de fim-de-semana a V-Strom seria uma escolha lógica, mas possivelmente não escolheria nenhuma destas mas sim a KTM 1190 Adventure (a base), mais confortável que a R e com um comportamento estradista exemplar.

O que mais valorizo numa moto deste segmento? Pergunta

É que será que vale a pena equipar uma KTM Adventure R para ficar ainda mais pronta para o TT? Depois quero fazer um curvão em estrada e os pneus de 'tacos' não deixam...:(
Por isso, bem no fundo acho que continuo a preferir uma moto de estrada para 95% das utilizações e uma endurista monocilíndrica para o fim-de-semana. Mas para quem não tem 'luzes' nenhumas fora de estrada qualquer uma das trail deste trabalho, tenha jantes de 17", 19" ou 21" acaba por servir para tudo e também para efectuar passeios 'soft' pelos caminhos!







Rua Cabedo e Lencastre, 31-39 . 3750 - 177 Águeda [Portugal] Telef.: +351 234 611 210 /234 601 500 | Fax: +351 234 601 159 E-mail: comercial@scvouga.pt | Web: www.scvouga.pt