

Do lazer à competição o que escolher

A oferta das marcas para o enduro e o lazer em todo-o-terreno é vasta e diversificada, especialmente se olharmos para as marcas europeias. Juntámos nove opções que, na sua maioria, não dão para comparar diretamente mas que brilham cada qual à sua maneira, pedindo também ajuda a vários utilizadores de níveis bem diferentes para dar opinião. Espero que este trabalho vos ajude a perceber qual a melhor escolha para cada um!

TEXTO: Tomás Salgado. **FOTOS:** Rogério Sarzedo
COLABORAÇÃO DE: Fernando Neto, Vitor Martins, Rogério Sarzedo, Nuno Resende, Francisco Costa, Martin Rodrigues, João Nobre, João Vigário, Pedro Barradas e OffRoad Camp

Se no motocross as marcas japonesas continuam a ser muito fortes (ainda que os europeus não lhes estejam a facilitar a vida), no enduro são as europeias que mais variedade têm, tanto em cilindradas como em tipos de motor, a quatro e a dois tempos, estes últimos a ficarem esquecidos pelas marcas do país do sol nascente com exceção da Yamaha (mas mesmo esta ape-

nas com modelos de motocross). Entre a cada vez mais popular classe das 300 cc a dois tempos, os três exemplares presentes não podiam ser mais distintos, com a Husqvarna a ser a mais confortável a nível de ciclística e motor e a TM a mais 'racing', ficando a Sherco no meio como um excelente compromisso. Ainda assim todas as nove motos que juntámos têm uma palavra a dizer, dependendo do tipo de

zona/trilhos habituais ou do nível de pilotagem/gosto de cada um. Numa ponta temos a AJP PR5 Extreme, moto de enduro-lazer com uma facilidade de utilização incrível e, ainda assim, com prestações que nos apanharam a todos desprevenidos, mas na outra temos, por exemplo, a TM EN 300, uma moto de corrida capaz de nos tornar muito rápidos em qualquer lado, mas que já exige um pouco mais de habilitações

de pilotagem. Cada vez menos existem motos de má qualidade (se é que ainda as há dentro das principais), mas o difícil é perceber qual a melhor opção para cada um, mas vamos tentar explicar as principais características destes nove modelos, com os quais rodámos na zona alentejana de Santiago do Cacém, beneficiando das excelentes condições do ORCY OffRoad Camp de Pedro Barradas. ▶

> AJP PR5 250 Extreme
> BETA RR 450
> HUSQVARNA TE 300
> KTM EXC 125
> KTM EXC-F 250
> SHERCO SE 300R
> TM EN 144
> TM EN 300
> YAMAHA WR 450F





- Bastante melhorada ao nível de motor e equipamento
- Potência 'amigável' e q.b.
- Excelentes características para amadores, mas com capacidades para muito mais
- Estética apelativa e preço competitivo

Excelente
moto de lazer mas com prestações acima da média para a categoria.
Esteticamente esta versão Extreme é apelativa e vem melhor equipada

AJP PR5 Extreme

De fabrico nacional, a AJP é um fenómeno de vendas em muitos dos mais de 50 países onde está presente, com destaque para os mercados francês e brasileiro, onde o enduro de lazer é visto de forma diferente e os números de potência e cilindrada não servem para a conversa de café. Com um novo monocilíndrico arrefecido a água e de injeção electrónica (se bem que esta ainda carece de alguns refinamentos nos mapas para ficar a 100%), a PR5 ganhou em vivacidade nos baixos e médios regimes mas principalmente nos altos, fazendo mais rotação e mantendo a potência até mais tarde. A ciclística assenta no quadro de alumínio e aço já conhecido, com o depósito de combustível a ficar na traseira e o filtro-de-ar debaixo da zona frontal do assento. Esta versão Extreme tem uma forquilha Marzocchi e



Apesar de um pouco pesada, a AJP é fácil e maneável, e ao cronómetro envergonha muitas das outras. Tem protecções de mãos e de cárter de série. A posição de condução é confortável e neutra; melhorou muito no tacto dos comandos

um amortecedor Sachs, um escape Doma e uma decoração diferente com as zonas de aço do quadro a vermelho e várias peças de alumínio anodizadas a vermelho, tais como os pousapés de maior plataforma, pedal de mudanças, etc, contribuindo para uma moto apelativa e mais eficaz. Outra das melhorias foram os travões, com bombas diferentes e discos da Galfer (270 mm de diâmetro na frente). O resultado é uma travagem mais forte (especialmente à frente) e doseável (no caso do traseiro que antes bloqueava facilmente). O conjunto é um pouco pesado, mas essa é mesmo uma das características que a tornam fácil de pilotar. A curvar é excelente, muito estável e precisa, permitindo acelerar sem medo e com confiança mesmo ainda muito inclinados.

Nos caminhos abertos sentimos sempre segurança e não persem que é por irmos devagar, porque na verdade esse é um dos pontos que impressionou. O pequeno motor de quatro válvulas quase 'pede' para ser 'espremido' e nunca se queixa e, quando damos por isso, vamos bem depressa e a acompanhar os companheiros com facilidade e segurança, e lembro-me de ir com a AJP atrás do Pedro Barradas e do ritmo ser alto por diversas vezes. O assento é um pouco mais baixo que a maioria das rivais o que, aliado ao torque e inércia do motor, nos ajuda nas zonas mais técnicas de trialeiras. No fundo, é uma moto que nos transmite segurança e confiança, principalmente se o nosso nível for baixo, acabando por nos permitir disfrutar mais dos nossos passeios.



Em cima, o disco Galfer. A travagem é potente e a nova bomba superior tem melhor tacto e posição, mas a manete tem uma aresta vincada. O depósito de combustível é atrás e o filtro está bem resguardado mas tem fácil acesso para manutenção. Em baixo, temos um painel de instrumentos completo, com várias informações, e é a única com chave de ignição/tranca de direcção



AJP PR5 EXTREME	
MOTOR	
Tipo: Monocilíndrico a quatro tempos, refrigerado por líquido	
Distribuição: Árvore de cames à cabeça, quatro válvulas	
Diâmetro x Curso: n.d.	
Cilindrada: 249 cc	
Taxa de compressão: n.d.	
Potência Máxima: 20,2 kW (27 cv)/800 rpm	
Binário Máximo: 23 Nm/7000 rpm	
Alimentação: Injeção electrónica	
Ignição: Electrónica	
Arranque: Eléctrico	
TRANSMISSÃO	
Primária: Por engrenagens	
Embraiagem: Multidisco em banho de óleo	
Caixa: Seis velocidades	
Final: Por corrente	
CICLISTICA	
Quadro: Semi-perimetral, em alumínio e aço	
Suspensão Dianteira: Forquilha Marzocchi invertida, Ø48 mm, curso 280 mm	
Suspensão Traseira: Sistema progressivo com mono-amortecedor Sachs, curso 300 mm	
Travão Dianteiro: Disco Ø260 mm, pinça de 2 êmbolos	
Travão Traseiro: Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo	
Pneu Dianteiro: 90/90-21"	
Pneu Traseiro: 120/80 - 18"	
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo: n.d.	
Largura Máxima: 890 mm	
Altura do Assento: 950 mm	
Distância entre Eixos: 1440 mm	
Trail: n.d.	
Ângulo da coluna de direcção: n.d.	
Capacidade do depósito: 7,5 litros	
Peso: 115 kg	
OUTROS DADOS	
Cores: Branco	
Garantia: 2 anos	
Importador: AJP	

5 850 €





- Sensação de leveza geral
- Potência linear e fácil de controlar
- Bom tacto e boa qualidade de construção
- Comportamento confortável na ciclística

Uma 450cc
que mais parece
uma 350cc.
Muito fácil de utilizar
e com uma faixa de potência
doseável, mas que nos leva
muito depressa
sem que notemos

Beta RR 450

A moto italiana é a única das quatro tempos ainda de carburador, mas a verdade é que não damos por nada. Nas últimas versões das suas motos de válvulas a carburação tem-se mostrado perfeita e para 2014 essa virtude mantém-se além dos consumos não serem maiores que nas restantes da classe. O motor tem uma resposta limpa e redonda desde os regimes mais baixos e, mesmo tratando-se de um potente 450cc, a entrega de potência é extremamente controlada e previsível. Ainda assim desengane-se se pensam que é uma 450cc lenta, pois a Beta é rápida quando aceleramos com vontade e, com a sua caixa de seis velocidades, a velocidade que nos leva a atingir é enorme. O quadro construído em aço oferece estabilidade e um baixo centro de gravidade, enquanto o conjunto Marzocchi/



A posição de condução da Beta é espaçosa e confortável, tendo espaço para pilotos de maior estatura (mesmo se o assento não é muito alto). Tem protecções de mãos e de cárter e uma estética bem conseguida. É a única de carburador, mas a resposta é sempre muito 'limpa' e redonda

Sachs tem uma taragem mais virada para o conforto e boa leitura de pequenas irregularidades, mas um pouco macias para um piloto mais agressivo ou pesado. Em curva é bastante estável e previsível, especialmente nas zonas mais rápidas, perdendo um pouco nas zonas mais enroladas. Os travões são Nissin com discos Braking e oferecem uma travagem forte e com bom tacto. A posição de condução é bastante espaçosa e o assento não é dos mais altos. Com embraiagem de acionamento hidráulico o tacto é macio e o comportamento da mesma excelente. O acesso ao filtro-de-ar é feito de forma fácil pela lateral e o assento também sai apenas carregando num botão, ajudando à acessibilidade mecânica. Toda a qualidade de construção e equipamentos é excelente e isso nota-se no tacto amigável. ▶



A travagem é forte na Beta, com disco Braking e hidráulicos Nissin. Para retirar o assento e aceder à bateria basta carregar no botão da foto acima, e para o filtro-de-ar é só puxar a tampa lateral, tudo sem ferramentas. O painel digital é apelativo e tem muita informação



BETA RR 450	
MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a quatro tempos, refrigerado por líquido
Distribuição:	Duas árvores de camês à cabeça, quatro válvulas
Diâmetro x Curso:	95 x 63,4 mm
Cilindrada:	449,4 cc
Taxa de compressão:	11,9:1
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Carburador Keihin FCR-MX 39
Ignição:	Eléctronica
Arranque:	Eléctrico e por pedal
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Seis velocidades
Final:	Por corrente
CICLISTICA	
Quadro:	Duplo berço, em aço
Suspensão Dianteira:	Forquilha Marzocchi invertida, Ø48 mm, curso 290 mm
Suspensão Traseira:	Sistema progressivo com mono-amortecedor Sachs, curso 290 mm
Travão Dianteiro:	Disco Ø260 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø240 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneu Dianteiro:	90/90-21"
Pneu Traseiro:	140/80 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	2180 mm
Largura Máxima:	807 mm
Altura do Assento:	940 mm
Distância entre Eixos:	1490 mm
Trail:	n.d.
Ângulo da coluna de direcção:	n.d.
Capacidade do depósito:	8 litros
Peso:	113,5 kg
OUTROS DADOS	
Cores:	Vermelho
Garantia:	n.d.
Importador:	Moto Espinha
9 150 €	





- Facilidade de pilotagem para uma 300 a 2 tempos. Motor dócil e controlável
- Ciclística e posição de condução confortáveis
- Autonomia, com reservatório de 11 litros



No topo, a travagem das austríacas continua a ser a referência da classe, e a suspensão WP 4CS mostraram-se muito confortáveis e com boa leitura do piso. O arranque eléctrico funciona na perfeição e o tacto de todos os comandos é excelente. A embraiagem é macia e as manetes permutáveis. O painel de instrumentos é muito evoluído e de fácil leitura



HUSQVARNA TE 300	
MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a dois tempos, refrigerado por líquido
Admissão:	Por lamelas, ao cárter
Diâmetro x Curso:	72 x 72 mm
Cilindrada:	293,2 cc
Taxa de compressão:	n.d.
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Carburador Keihin PWK 36
Ignição:	Electrónica
Arranque:	Eléctrico e por pedal
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Seis velocidades
Final:	Por corrente
CICLÍSTICA	
Quadro:	Duplo berço desdobrado, em aço
Suspensão Dianteira:	Forquilha WP 4CS invertida, Ø48 mm, curso 300 mm
Suspensão Traseira:	Sistema progressivo com mono-amortecedor WP, curso 330 mm
Travão Dianteiro:	Disco Ø260 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneu Dianteiro:	90/90-21"
Pneu Traseiro:	140/80 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	n.d.
Largura Máxima:	893 mm
Altura do Assento:	960 mm
Distância entre Eixos:	1482 mm
Trail:	n.d.
Ângulo da coluna de direcção:	26,5°
Capacidade do depósito:	11 litros
Peso:	104,6 kg
OUTROS DADOS	
Cores:	Branco
Garantia:	n.d.
Importador:	Jetmar
9 465 €	

Husqvarna TE 300

Com a compra da marca pela parte da KTM, a Husqvarna herdou todo o 'know-how' da casa austríaca no enduro e em especial nos dois tempos, partilhando o motor com a 300cc laranja e a ciclística a ser um misto do quadro de motocross (com bielas na suspensão traseira) mas com a forquilha WP 4CS (a mesma semi-cartucho fechado das KTM SixDays) e um amortecedor com taragem para enduro. É bastante confortável a todos os níveis, mas um pouco mais macia que as outras 300 cc do comparativo quando queremos atacar uma zona ou uma especial. Esteticamente arrisco-me a dizer que é a mais apelativa, tanto a nível de cores como de design dos plásticos com decoração InMold 'by' Polisport, mas é ligeiramente mais larga nos joelhos



Com bielas na suspensão traseira e a a forquilha 4CS da WP, a nova 'Husky' 300 é muito agradável de conduzir, mas um pouco macia em pisos de areia ou impactos mais violentos. O motor permite afinar a válvula de escape em minutos e alterar o carácter por completo. Tem protecções de escape, cárter e mãos de série

Das 300cc é a mais 'amigável', com um motor 'redondo' e uma ciclística confortável. É quase uma KTM 'premium', cheia de equipamento e extras, e comporta-se bem em todas as situações

que as KTM. A posição de condução é excelente, tal como o tacto de todos os comandos, fazendo-nos sentir logo 'em casa'. O arranque eléctrico faz 'acordar' o 300 cc de mistura, mas também o podemos fazer facilmente por pedal. A resposta é cheia mas sem ser brusca, com a carburação a mostrar-se limpa logo de série. A válvula de escape é um dos segredos para a entrega de potência previsível das 2 tempos de Mattighofen, permitindo ainda ser ajustadas facilmente num parafuso exterior ou trocar mesmo a mola (por uma mais dura ou uma mais macia) com dois parafusos para alterar todo o comportamento do

motor (mais agressivo ou mais dócil ainda, fazendo a válvula abrir mais cedo ou mais tarde). Tem ainda bastante inércia, conferindo boa tracção nas zonas escorregadias e, especialmente, quando precisamos de transpor um obstáculo mais técnico, mesmo que estejamos quase parados. A nova embraiagem com mola de diafragma é leve ao tacto e tem um excelente acionamento e a caixa de seis velocidades permite-nos bastante velocidade mesmo com a transmissão final de origem. Os travões são os Brembo das KTM e penso que não é preciso falar mais sobre isso. São os melhores do mercado. ▶



- Factor de diversão na pilotagem muito elevado
- Motor redondo desde os regimes baixos e 'animado' nos altos
- Conjunto leve e de excelente qualidade
- Manutenção baixa



Os travões são particularmente eficazes com o baixo peso desta moto. Para onde queremos! O motor é simples e muito redondo e eficaz para um 125cc. Com a caixa de seis velocidades oferece boa velocidade máxima. A posição de condução serve estaturas maiores e o painel de instrumentos oferece toda a informação apesar de já acusar alguns anos



KTM EXC 125	
MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a dois tempos, refrigerado por líquido
Admissão:	Por lamelas, ao cárter
Diâmetro x Curso:	54 x 54,5 mm
Cilindrada:	124,8 cc
Taxa de compressão:	n.d.
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Carburador Keihin PWK 36
Ignição:	Electrónica
Arranque:	Por pedal
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Seis velocidades
Final:	Por corrente
CICLISTICA	
Quadro:	Duplo-berço desdobrado, em aço
Suspensão Dianteira:	Forquilha WP invertida, Ø48 mm, curso 300 mm
Suspensão Traseira:	Sistema PDS com mono-amortecedor WP, curso 335 mm
Travão Dianteiro:	Disco Ø260 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneu Dianteiro:	90/90-21"
Pneu Traseiro:	120/90 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	n.d.
Largura Máxima:	893 mm
Altura do Assento:	960 mm
Distância entre Eixos:	1471 mm
Trail:	n.d.
Ângulo da coluna de direcção:	26,5°
Capacidade do depósito:	9,5 litros
Peso:	94 kg
OUTROS DADOS	
Cores:	Laranja
Garantia:	n.d.
Importador:	Jetmar

7 359 €

KTM EXC 125

Foi uma das motos mais divertidas que tivemos neste trabalho, senão mesmo a que mais gozo deu de pilotar durante os dois dias do comparativo. O conjunto com quadro em aço é extremamente leve e compacto, e o motor um 125 cc equilibrado e fácil de explorar, com um excelente comportamento nos baixos e médios regimes e uma alta que esboça um sorriso ao mais sisudo, mesmo se nessa parte a TM 144 é mais forte. É nesse equilíbrio que está o segredo que traz diversão aos pilotos de ponta e aos amadores de fim-de-semana. O arranque é feito por pedal e logo sentimos a resposta rouca e viva a cada toque no acelerador acompanhada por um som melodioso, típico de uma 125 cc a dois tempos, que nos faz querer andar sempre naquela rotação em



A EXC 125 transpira simplicidade, seja mecânica ou na condução. É leve e muito ágil e o motor está sempre pronto em qualquer rotação, mas é nos médios/altos regimes que nos aumenta o sorriso nos lábios. Tem protecções de mãos de série e, tipicamente da casa austríaca, a qualidade é excelente

que o motor é mais cheio. A caixa de seis velocidades tem um excelente escalonamento para a faixa de potência do oitavo-de-litro e a embraiagem é suave e de fácil controlo para manter o motor no topo se quisermos para ser mais agressivos. Na especial areosa onde rodámos com todas as motos sentiu-se um pouco de falta de potência, principalmente se não curvássemos na rotação certa do motor, mas nem assim nos divertimos menos. Por outro lado, nas zonas típicas de enduro e mesmo nos regimes muito baixos conseguimos subir tudo, aproveitando a boa inércia

Para 125cc tem um motor fácil e eficaz que nos oferece muita diversão.
Mesmo em trialeiras nunca 'se fica', apesar, claro, de não ser tão rápida como a EXC-F 250

que nunca deixa 'calar' o motor. A ciclística é agradável, estreita nos joelhos e com boa posição de condução. As suspensões WP contam com uma forquilha de cartucho aberto e um amortecedor de acção directa (PDS), ambos os extremos com settings bem conseguidos que nos oferecem conforto q.b. e bom desempenho se quisermos ser mais agressivos. É estável nas zonas rápidas e bastante ágil nas técnicas. Quanto aos travões, se são bons com as suas 'irmãs' mais pesadas, imaginem como são neste 'peso-pluma'!





- Muito equilibrada a todos os níveis, mas sem grandes destaques
- Motor 'redondo' mas que precisa de ser 'espicaçado' para andar mesmo depressa
- Eficaz e fácil, especialmente para pilotos menos dotados

O motor novo da 250F é simples e intuitivo de utilizar sem nunca nos colocar em 'sarilhos'. Vibrações quase não existem mesmo nas rotações mais altas e é confortável para muitas horas seguidas



A forquilha WP de cartucho aberto tem settings confortáveis e eficientes, principalmente em zonas mais acidentadas. O motor é novo e bem conseguido. A acessibilidade ao filtro-de-ar nas KTM é rápida e sem ferramentas. Tal como na 125cc, o painel de instrumentos é completo mas com design antiquado



KTM EXC-F 250	
MOTOR	
Tipo: Monocilíndrico a quatro tempos, refrigerado por líquido	
Distribuição: Duas árvores de camês à cabeça, quatro válvulas	
Diâmetro x Curso: 78 x 52,3 mm	
Cilindrada: 249,9 cc	
Taxa de compressão: n.d.	
Potência Máxima: n.d.	
Binário Máximo: n.d.	
Alimentação: Injeção eletrónica	
Ignição: Eletrónica	
Arranque: Eléctrico e por pedal	
TRANSMISSÃO	
Primária: Por engrenagens	
Embraiagem: Multidisco em banho de óleo	
Caixa: Seis velocidades	
Final: Por corrente	
CICLISTICA	
Quadro: Duplo berço desdobrado, em aço	
Suspensão Dianteira: Forquilha WP invertida, Ø48 mm, curso 300 mm	
Suspensão Traseira: Sistema PDS com mono-amortecedor WP, curso 335 mm	
Travão Dianteiro: Disco Ø260 mm, pinça de 2 êmbolos	
Travão Traseiro: Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo	
Pneu Dianteiro: 90/90-21"	
Pneu Traseiro: 140/80 - 18"	
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo: n.d.	
Largura Máxima: 893 mm	
Altura do Assento: 970 mm	
Distância entre Eixos: 1482 mm	
Trail: n.d.	
Ângulo da coluna de direcção: 26,5°	
Capacidade do depósito: 9 litros	
Peso: 105,5 kg	
OUTROS DADOS	
Cores: Laranja	
Garantia: n.d.	
Importador: Jetmar	
9 414 €	

KTM EXC-F 250

Dentro do leque das nove motos presentes, esta 250 cc a quatro tempos é das que se mostrou mais fáceis e confortáveis de pilotar. O motor é todo novo nesta versão de 2014, ganhando vivacidade nos altos regimes e maior disponibilidade nos baixos e médios. Ainda assim, sendo uma 250 cc, requer ser 'espicaçada' se quisermos andar sempre muito depressa, mas mostra um motor sempre disponível em qualquer situação, mais do que se poderia esperar nesta cilindrada. A resposta às solicitações do acelerador é sempre limpa e 'viva', mostrando um excelente mapeamento da injeção, e o tacto de todos os comandos é de topo. A embraiagem tem uma acção intuitiva e permite-nos controlar a tracção facilmente nos obstáculos mais técnicos. A curvar também podemos acelerar cedo e contro-



O motor de 2014 é totalmente novo, com melhores prestações nos altos regimes mas também mais disponível nos baixos e com mais inércia. Nas zonas técnicas transpõe facilmente os obstáculos, mas se quisermos andar sempre ao ataque temos que manter as rotações altas. Muito homogénea e equilibrada (uma excelente escolha) mas pouco entusiasmante

lar bem a potência do motor, ao qual apenas lhe falta um pouco mais de binário para algumas situações e maior polivalência ou mesmo mais potência para os mais rápidos trilhos alentejanos, mas aí já entra a 350 cc (ou mesmo a 450 cc) que, infelizmente, não conseguimos reunir neste comparativo. Ao nível da ciclística o comportamento é muito neutro e intuitivo, com estabilidade e agilidade que não se comprometem uma à outra. Tudo é fácil de executar com a mais pequena EXC-F. As suspensões são confortáveis mesmo no piso mais duro, mas um pouco macias para areia ou para atacar 'à bruta'. Ainda assim é um excelente compromisso e capaz de agradar a um vasto leque de utilizadores, algo que se estende ao resto das características desta 250cc. ▶



- Motor cheio e com a agressividade no ponto
- Ciclística muito ágil e eficaz para atacar, mas com algum conforto
- Nível de acabamentos periféricos inferior, mas boa qualidade de construção geral. Preço competitivo



Sherco SE 300R

A Sherco é muito recente no mercado das duas tempos de enduro, sendo este o seu primeiro ano na categoria, mas não poderia ter entrado de melhor forma. Na ciclística baseou-se nas suas 4 tempos que têm dado cartas nos últimos anos, conseguindo um comportamento um pouco mais duro e incisivo do que as KTM e Husqvarna mas também menos confortável. As suspensões são semelhantes às da KTM, as WP de cartucho aberto, e também o amortecedor é WP mas a funcionar com bielas. A posição de condução é estreita na zona das pernas e o assento é firme e alto em relação ao guiador, convidando um pouco mais a atacar do que a passear. Também nos travões os franceses recorreram aos Brembo como a KTM e até os cubos das rodas são semelhantes, mas



Esguia e um pouco mais agressiva, a Sherco 'ensina' a atacar, mas mantém excelentes características para ritmos mais calmos, especialmente em trilhos mais técnicos. Tem dois mapas de ignição, um deles para pisos difíceis que impede a válvula de abrir. O reservatório de combustível é opaco e não permite ir verificando a quantidade de combustível

os discos são diferentes e a mordida é ligeiramente inferior. O motor é um dos grandes trunfos da Sherco 300cc, este equipado apenas com arranque eléctrico (não tem pedal de kick) e dotado de uma válvula de escape eléctrica. A ignição tem dois mapas distintos à escolha num comutador do lado direito do guiador (ao lado do arranque eléctrico) e, num deles, a válvula de escape nunca abre por forma a ser mais fácil de lidar com a potência nas trialeiras ou em zonas de piso extremamente escorregadio. O motor tem um som muito limpo e saudável e

A estreia
da Sherco nas duas tempos foi muito bem conseguida, seguindo a linha das suas 4T. É ágil e responsiva a todas as nossas solicitações, sem ser demasiado agressiva. Um prazer de pilotar

sobe de rotação de forma um pouco mais agressiva que a 'Husky' (com a válvula a abrir um pouco mais cedo) mas bastante controlada. Apesar de mais firme a todos os níveis, a Sherco permite rolar um dia inteiro, mas é em trilhos ligeiramente mais técnicos que a sua silhueta mais esguia e carácter mais incisivo vêm ao de cima. O nível de acabamentos não é semelhante ao das austríacas, e nem tem painel de instrumentos, mas ainda assim é muito bom e o tacto geral é também bom, com o preço a ficar abaixo austríacas ▶



A travagem é semelhante à das austríacas, mas com discos diferentes e uma mordida ligeiramente inferior, mas ainda assim muito boa. O novo motor da Sherco está no ponto, à primeira! Para chegar ao filtro basta retirar o assento, sem ferramentas. Os comutadores são inferiores aos das rivais, e não tem painel

SHERCO SE 300R	
MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a dois tempos, refrigerado por líquido
Admissão:	Por lamelas, ao cêrter
Diâmetro x Curso:	72 x 72
Cilindrada:	293,1 cc
Taxa de compressão:	n.d.
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Carburador Keihin PWK 36
Ignição:	Electrónica
Arranque:	Eléctrico
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Seis velocidades
Final:	Por corrente
CICLISTICA	
Quadro:	Semi-perimetral, em aço
Suspensão Dianteira:	Forquilha WP invertida, Ø48 mm, curso 300 mm
Suspensão Traseira:	Sistema progressivo com mono-amortecedor WP, curso 330 mm
Travão Dianteiro:	Disco Ø260 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneu Dianteiro:	80/100-21"
Pneu Traseiro:	140/80 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	n.d.
Largura Máxima:	n.d.
Altura do Assento:	950 mm
Distância entre Eixos:	1480 mm
Trail:	n.d.
Ângulo da coluna de direcção:	n.d.
Capacidade do depósito:	9,5 litros
Peso:	105 kg
OUTROS DADOS	
Cores:	Azul
Garantia:	n.d.
Importador:	Sherco Portugal
8 258 €	





- Motor explosivo e muito potente
- Leve e capaz de ultrapassar todos os obstáculos
- Ciclística precisa mas exigente
- Pormenores únicos, quase de 'fábrica'

TM EN 144

Apesar de partilhar a classe e o tipo de motor com a EXC 125 (se bem que com um pouco mais de cc), são motos totalmente diferentes, tanto no carácter do motor como da ciclística. O monocilíndrico a dois tempos tem válvula de escape eléctrica e dois mapas distintos de ignição, um mais suave e outro mais explosivo, mas a diferença notada é pequena. O motor é forte desde os regimes mais baixos, mas quando a válvula abre entramos noutra dimensão e o difícil é mesmo fechar a boca de espanto. O som é 'de largar a família' e o empurrão que sentimos é muito forte e com uma capacidade de alongamento e potência que parece nunca acabar. Para quem consegue, é lindo de se pilotar, especialmente nos caminhos sinuosos com algumas zonas



As TM têm quadro totalmente em alumínio, um dupla-trave ao género das Honda de MX. Toda a moto 'respira' competição e isso está patente também nos pormenores, como as peças maquinadas do bloco. O motor é potente e exigente. Tem protecção de cárter de série e um depósito de gasolina translúcido

rápidas pelo meio ou em especiais cronometradas, onde tiramos partido do motor, da caixa bem escalonada e da ciclística ágil para ir de curva em curva com velocidade e precisão. Damos por nós várias vezes a chegar às curvas com velocidade a mais e a ter dificuldades em travar, e a TM trava bem! No reverso da medalha, é um motor que nem todos sabem ou conseguem explorar, acabando por não ser para qualquer um. A ciclística segue a mesma linha, com um quadro dupla trave em alumínio (parecido com as Honda CR de 2002 e 2003) a conferir

Em mãos
mais experientes, a TM 144 é um 'avião'. O motor nunca acaba e é impressionante a velocidade que nos oferece além da disponibilidade nos baixos regimes

um comportamento preciso mas duro. As suspensões Kayaba e amortecedor TM (com design semelhante aos Showa) também se mostram firmes, preterindo o conforto e facilidade de utilização em prol da eficácia quando rodamos mesmo ao ataque. A posição de condução é boa, mas menos intuitiva que na KTM. A embraiagem é hidráulica e todos os comandos têm bom tacto. A estética é um pouco antiquada e não tem painel de instrumentos, mas as peças maquinadas do bloco e as tampas de motor fundidas em molde de areia dão um ar de fábrica que nos faz tremer!



As suspensões KYB são firmes e pouco confortáveis, ideais para atacar de qualquer forma! O motor é um assombro de potência, especialmente nos médios/altos regimes. Não tem painel de instrumentos mas tem embraiagem hidráulica e dois mapas de ignição à escolha no comutador esquerdo



TM EN 144	
MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a dois tempos, refrigerado por líquido
Admissão:	Por lamelas, ao cárter
Diâmetro x Curso:	56 x 58,2 mm
Cilindrada:	143,3 cc
Taxa de compressão:	n.d.
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Carburador Keihin PWK 38
Ignição:	Electrónica
Arranque:	Por pedal
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Seis velocidades
Final:	Por corrente
CICLÍSTICA	
Quadro:	Dupla-trave, em alumínio
Suspensão Dianteira:	Forquilha Kayaba invertida, Ø48 mm, curso n.d.
Suspensão Traseira:	Sistema progressivo com mono-amortecedor TM, curso n.d.
Travão Dianteiro:	Disco Ø270 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneu Dianteiro:	90/90-21"
Pneu Traseiro:	120/90 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	n.d.
Largura Máxima:	n.d.
Altura do Assento:	n.d.
Distância entre Eixos:	n.d.
Trail:	n.d.
Ângulo da coluna de direcção:	n.d.
Capacidade do depósito:	8,2 litros
Peso:	n.d.
OUTROS DADOS	
Cores:	Azul
Garantia:	n.d.
Importador:	ACM

7 320 €





- Comportamento 'racing' a todos os níveis
- Motor muito forte mas redondo e sempre disponível
- Mecânica simples e de fácil acesso
- Factor 'moto de fábrica' e preço competitivo

TM EN 300

Tal como a sua 'irmã mais nova', a 144, toda esta 300 cc respira competição. Das três trezentolas deste teste é a mais 'racing' a todos os níveis, e é a que tem mais motor mesmo nos baixos regimes, ao contrário do que se pode esperar. Também esta tem válvula de escape eléctrica e dois mapas de ignição, mas com tanto 'motor' é difícil perceber a diferença entre eles. A TM tem um motor com boa inércia, muito redondo e disponível desde o ralenti, subindo de rotação de forma cheia e linear até ao final, o que parece nunca chegar. Com isto pensamos: o motor é redondo e fácil de utilizar! Não deixa de ser verdade, mas este está como que uma nota acima dos rivais, pelo que é sempre mais forte. O empurrão é enorme e nunca acaba. Se ficássemos sem pedal de mu-



Apesar de ter uma base semelhante à 144 cc, a EN 300 acaba por ser um pouco mais confortável de pilotar, bastando utilizar mudanças mais altas e rotações mais baixas, mas preparem-se para se agarrar bem se enrolarem o acelerador todo! A posição de condução é boa e os comandos também. Não tem arranque eléctrico mas tem protecção de cárter

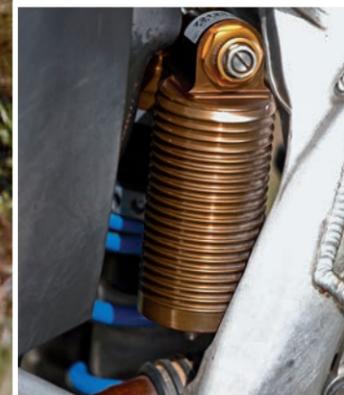
danças com uma terceira engatada penso que poderíamos rodar o dia inteiro sem sentir falta do pedal, pois o motor é tão elástico que podemos utilizar a mesma mudança quase parados numa trialeira ou zona técnica para depois acelerar na zona rápida seguinte. No entanto, com algum hábito, percebemos que podemos utilizar rotações mais baixas e mudanças mais altas do que nas outras, acabando por conseguir utilizar o motor de forma menos agressiva sem que ele deixe de estar pronto para nos 'safar' de alguma situação. A caixa é de cinco velocidades, mas com um motor assim não sentimos falta da sexta. Na ciclística o com-

Um poço de potência, mas com disponibilidade em todos os regimes. Atacar especiais com a EN é um mimo e, mesmo que não puxem pelas rotações, acreditem que vão muito rápido

portamento é semelhante ao da 144, mais rígido e preciso que os rivais, mas como acabamos por rodar com o motor com menos 'tensão' que na 144 cc, acaba por se revelar um pouco mais amigável. Os travões são fortes e os comandos simples e intuitivos. Tal como com a 144 cc, sentimos que estamos numa verdadeira moto de fábrica, com pormenores que deslumbram qualquer um, como as mesas de direcção e cubos de roda maquinados. Além do exterior sabemos que todos os motores TM são acertados à mão por dentro ainda na fábrica, o que também explica a diferença nas prestações. ▶



Os cubos de rodas nas TM são lindos. A travagem é boa e potente, mas sem o toque das austríacas. A transmissão final é curta mas a capacidade de alongamento do 300cc compensa. Os amortecedores próprios das TM têm tecnologia interna Showa e funcionam bem, mas com settings firmes em sintonia com a forquilha



TM EN 300

MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a dois tempos, refrigerado por líquido
Admissão:	Por lamelas, ao cárter
Diâmetro x Curso:	72 x 72 mm
Cilindrada:	294 cc
Taxa de compressão:	n.d.
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Carburador Keihin PWK 38
Ignição:	Electrónica
Arranque:	Por pedal
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Cinco velocidades
Final:	Por corrente
CICLÍSTICA	
Quadro:	Dupla-trave, em alumínio
Suspensão Dianteira:	Forquilha Kayaba invertida, Ø48 mm, curso n.d.
Suspensão Traseira:	Sistema progressivo com mono-amortecedor TM, curso n.d.
Travão Dianteiro:	Disco Ø270 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø220 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneu Dianteiro:	90/90-21"
Pneu Traseiro:	140/80 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	n.d.
Largura Máxima:	n.d.
Altura do Assento:	n.d.
Distância entre Eixos:	n.d.
Trail:	n.d.
Ângulo da coluna de direcção:	n.d.
Capacidade do depósito:	8,2 litros
Peso:	n.d.
OUTROS DADOS	
Cores:	Azul
Garantia:	n.d.
Importador:	ACM

7 970 €





- Moto estável e previsível
- Motor cheio e linear, mas sem muita vivacidade
- Excelente em caminhos abertos, pesada nos técnicos
- Uma 'faz-tudo-bem' sem grandes destaques

Yamaha WR 450F

A Yamaha foi bastante remodelada há um par de anos atrás, com um novo quadro mais leve e eficaz e trocando o carburador pela injeção eletrônica, mas o motor manteve a base do modelo anterior: o antigo e fiável monocilíndrico com cinco válvulas. Pela positiva temos um motor eficaz, fácil de utilizar, confortável e muito fiável, mas pela negativa tem o volume e peso maiores que nas rivais. O escape também é bastante restringido no som, o que é positivo para a vizinhança e o nosso próprio conforto, mas 'carrega' no peso do conjunto e reduz a agressividade da resposta do motor. O tacto dos comandos é excelente, mesmo o da embraiagem com accionamento por cabo (que não é muito pesada), perdendo apenas na necessidade de usar o afinador se dermos algum



A estética é um misto de zonas agressivas com outras ultrapassadas, mas no geral é agradável. A ciclística é muito sólida e estável, com as suspensões a terem um comportamento de topo em qualquer situação. É um pouco mais volumosa que as rivais de 450 cc, o que tem vantagens nos caminhos abertos e desvantagens nos técnicos

'apertão' maior. Nas trialeiras e caminhos técnicos a WR perde para as rivais, mas em tudo o resto é um mimo de se guiar. É super-estável e linear, com as suspensões Kayaba a desempenharem um papel de topo mesmo com os settings de série, oferecendo uma excelente leitura do terreno mesmo em piso muito duro e acidentado sem que perca em zonas mais rápidas ou arenosas. O motor segue a mesma linha de comportamento, muito previsível e disponível em toda a faixa de rotações, com uma facilidade de utilização incrível, mesmo em zonas de pouca tracção. É potente sem assustar, mas empurra a WR com vitalidade

Apesar do peso e volume, a Yamaha é fácil e agradável de pilotar em todo o lado. Tudo funciona bem e com naturalidade, graças à excelente qualidade geral e equilíbrio na construção. Motor linear e fiável

e velocidade. Os travões são excelentes, e mesmo sem um disco de maiores dimensões, têm potência que chegue e sobre. A qualidade de construção da Yamaha é excelente, típica japonesa, e no geral temos uma moto que não se destaca muito em nenhum ponto mas que acaba por ser muito boa em tudo e todo o tipo de situações, acabando por ser uma das opções racionais para quem queira fazer um pouco de tudo. Apenas têm que ter cuidado com a autonomia, já que o reservatório de combustível leva apenas 7,2 litros e foi sempre das primeiras a precisar de abastecer.



Sem grandes discos, a Yamaha tem uma travagem excelente, graças também à maior bomba superior. As suspensões Kayaba estão excelentes. O motor é o velho conhecido, eficaz e muito fiável, mas com injeção. O painel de instrumentos tem boa visibilidade e várias funções úteis



YAMAHA WR 450F	
MOTOR	
Tipo:	Monocilíndrico a quatro tempos, refrigerado por líquido
Distribuição:	Duas árvores de camês à cabeça, cinco válvulas
Diâmetro x Curso:	95 x 63,4 mm
Cilindrada:	449 cc
Taxa de compressão:	12,3:1
Potência Máxima:	n.d.
Binário Máximo:	n.d.
Alimentação:	Injeção eletrónica
Ignição:	Eléctronica
Arranque:	Eléctrico e por pedal
TRANSMISSÃO	
Primária:	Por engrenagens
Embraiagem:	Multidisco em banho de óleo
Caixa:	Cinco velocidades
Final:	Por corrente
CICLÍSTICA	
Quadro:	Barra bilateral, em alumínio
Suspensão Dianteira:	Forquilha Kayaba invertida, Ø48 mm, curso 300 mm
Suspensão Traseira:	Sistema progressivo com mono-amortecedor Kayaba, curso 305 mm
Travão Dianteiro:	Disco Ø250 mm, pinça de 2 êmbolos
Travão Traseiro:	Disco de Ø245 mm, pinça de 1 êmbolos
Pneu Dianteiro:	80/100-21"
Pneu Traseiro:	120/90 - 18"
DIMENSÕES	
Comprimento Máximo:	2315 mm
Largura Máxima:	825 mm
Altura do Assento:	960 mm
Distância entre Eixos:	1475 mm
Trail:	115 mm
Ângulo da coluna de direcção:	27°
Capacidade do depósito:	7,2 litros
Peso:	129 kg
OUTROS DADOS	
Cores:	Azul
Garantia:	n.d.
Importador:	Yamaha Motor de Portugal
9 450 €	



Seja qual for a escolha...

... os momentos passados com amigos num ou vários dias de TT são sempre inesquecíveis, com inúmeras histórias para contar ao final do dia. Conosco não foi diferente e penso que esse é um dos factores que nos traz tanta paixão pela modalidade, seja qual for o ritmo, o nível de pilotagem ou a moto utilizada. Cada qual tem os seus defeitos e virtudes: nas dois tempos temos o som do motor, a leveza e a vivacidade do motor como mais-valia, contra o óleo da mistura para os abastecimentos (confirmem sempre no manual de utilizador, pois cada moto tem exigências diferentes ao nível da percentagem do mesmo na gasolina) ou uma condução um pouco menos confortável, se bem que nesse campo as 2 tempos recentes já estão muito boas. Nas quatro tempos temos mais facilidade de condução geral, mais estabilidade e uma condução mais previsível, às custas de um comportamento menos 'fun', um maior peso geral ou até uma manutenção mais cara, mas cabe a cada um perceber qual a melhor opção para si. Não caiam no erro de comprar motos demasiado potentes porque acham que vão para os estradões e acham que só uma 450 cc é que chega (poucos são os que realmente andam a fundo mesmo com uma 250 cc que seja) ou porque os amigos têm, para depois se verem com uma moto que vos intimida. Espero que este trabalho vos ajude a perceber o que vos pode assentar melhor, já que cobrimos aqui a maior parte do tipo de oferta existente mas tendo em conta que há muitas mais motos no mercado em cada marca. Resta agradecer às marcas e aos pilotos/utilizadores presentes e ao ORCY. ■



2T vs 4T, paixão vs razão

Começando pela AJP, nesta versão Extreme gostei especialmente da estética e da maior desenvoltura do motor em relação à anterior PR5. Mesmo parecendo ser uma moto lenta, acreditem que dá para andar bem depressa com esta moto, além de passar zonas complicadas de uma forma fácil, já que a potência nunca assusta. O preço é ajustado. Não gostei da injeção que faz um ligeiro poço nas re-aberturas de acelerador, não gostei do formato da manete de travão e o peso do conjunto parece-me excessivo. Da Beta RR 450 gostei da posição de condução e da facilidade e rapidez de adaptação a este modelo. É uma moto muito fácil de pilotar, mas se precisarmos de motor a RR também nunca se nega. Pode servir tão bem um piloto como um praticante de fim-de-semana, e isso é algo que nem todas conseguem alcançar. Também gostei das linhas do conjunto. Não apenas do facto de apelar menos aos sentidos que outros modelos e não será também a mais divertida do lote, mesmo sendo super eficiente! Em relação à KTM EXC 125, gostei da leveza do conjunto, do som do dois tempos, mas acima de tudo do divertimento proporcionado! Foi com esta moto que mais me diverti ao

longo dos dois dias de comparativo, não tenho dúvidas disso. Não gostei tanto da falta de potência que se sente por vezes nos baixos regimes, mesmo sendo uma 125 cc. Contudo, é aí que está o encanto na pilotagem de uma moto destas. Apesar das virtudes de um motor a dois tempos, confesso que não gosto de ter que levar comigo o óleo para a mistura, quando ando nos caminhos. Quando andei na KTM EXC-F 250 gostei da enorme facilidade de utilização. De todas as motos do comparativo seria esta a minha compra mais racional tendo em conta o que tenho andado de moto fora de estrada (pouco ou nada). Gostei menos do preço elevado! Apesar de conseguir rodar rápido com esta moto, as sensações não conseguem superar as da pequena 125 cc. Se voltasse a andar fora de estrada com frequência, uma EXC-F 350 (que não tivemos oportunidade de testar neste trabalho) seria provavelmente a minha escolha mais sensata. Sobre a Husqvarna TE 300 posso dizer que gostei particularmente da estética fabulosa e da elevada qualidade de construção e pormenores. O motor pareceu-me ser o mais dócil

de utilizar entre as várias 300 deste comparativo. Boa posição de condução e suspensões confortáveis com as afinações de origem. Não gostei tanto que, em ritmo mais elevado, nas zonas de areia, me tenha dado menos confiança que outras, talvez pelas suspensões mais macias. Nem do facto de ter que levar óleo para a mistura. Da Sherco SE 300 R gostei do facto de me parecer um modelo muito competitivo, tanto para o experiente endurista de fim-de-semana como para o piloto profissional. Mesmo sendo bem potente, o motor pareceu-me fácil de dosear em zonas de enduro mais complicadas. Não gostei tanto da estética e a qualidade de construção parece-me um pouco inferior à da concorrência, enquanto que a forquilha dianteira apresentava uma taragem demasiado dura. Do facto de ter que levar óleo para a mistura. Quando andei na TM EN 144 achei que esta é uma moto absolutamente viciante pelo som e resposta do motor nos regimes mais elevados. Não seria a minha escolha mas adorei a

Cada qual ao seu jeito

Francisco Costa



Foi excelente nestes dois dias termos rodado nestas motos tão diversas, dando para perceber bem as diferenças entre os tipos de moto de enduro existentes e a evolução que têm tido. Para começar, a AJP PR5 é engraçada para passear, pena a injeção não funcionar corretamente quando aceleramos e desaceleramos nas rotações baixas. Penso que com carburador ficaria melhor. O que mais gostei foi da facilidade de condução, essencial numa moto de lazer. A minha preferida destas nove é a Beta RR 450, tanto para correr como passear nos fins-de-semana. Estética muito boa e bons acabamentos. O motor é fantástico, muito potente e redondo, com baixas e fácil de utilizar. Tem boas suspensões. Não lhe mudaria nada, absolutamente nada. É perfeita para mim. A KTM EXC 125 tem um conjunto muito completo e engraçado de conduzir, que nos leva a sonhar em sermos pilotos a sério. Gostei do motor potente mas com baixas, que sobe rápido de rotação. É maneável, versátil e dá muito gozo na condução. O motor é bastante rotativo mas fácil para um 125 cc. É um conjunto equilibrado no qual não mudaria nada. A outra KTM, a EXC-F 250, é muito homogênea mas sem marcar a diferença, sem nenhum ponto que ressalte ou faça a diferença para mim. É fácil e neutra mas precisa de ser espicada na rotação para se andar depressa. Achei a caixa de velocidades pouco sensível. Achei a nova TE 300 da Husqvarna muito agradável, com boas suspensões, e muita qualidade de construção e acabamentos. Gostei do motor mas esperava mais de um 300 cc. Preferia que fosse mais explosivo, o que penso que dará para conseguir afinando a válvula. Esteticamente é linda! Para mim a Sherco SE 300R é a segunda melhor moto do comparativo. Surpreende em tudo: quadro, suspensões, motor e facilidade de condução. A estética não é das melhores ao nível de cores e design, mas não me desagradou totalmente. A TM EN 144 é uma moto muito competitiva. Todo o conjunto é firme e agressivo, pedindo para impôr um ritmo elevado, mas requer um piloto com algum nível. O motor é muito forte e parece nunca acabar. Não gostei das cores nem do design dos plásticos. Tal como a 144, a TM EN 300 é uma moto mais 'racing'. A ciclística é dura e precisa, mas menos virada ao conforto. Gostei da agressividade do conjunto e do motor que é potentíssimo em todos os regimes, mas assustador quando explode. A estética é antiquada e merecia um motor de arranque. Por fim a Yamaha WR 450F, uma moto tipicamente Yamaha/japonesa sem nada que marque a diferença mas em que todo o conjunto é muito eficiente, dócil e fácil de conduzir. É a que menos chama a atenção mas marca pela facilidade total. Não houve nada que não gostasse nela a não ser, talvez, a estética que poderia ser mais ousada, e destaque a sensação de solidez e facilidade geral. ■

Fernando Neto



experiência de pilotar esta moto. Apreciei menos o facto de ser menos fácil e previsível que outras, bem mais exigente que a EXC 125 da KTM. Uma moto para quem sabe bem o que procura. Do facto de ter que levar óleo para a mistura. Da TM EN 300 posso dizer que adorei a experiência de pilotar uma moto para Homens, que mais parece uma 500 cc a dois tempos! A estética, tal como a da 144 agrada-me bastante mas... Existem alguns pormenores de construção já algo antiquados. É necessária muita experiência para se conseguir tirar partido deste modelo. Do facto de ter que levar óleo para a mistura. Finalmente, em relação à Yamaha WR 450F gostei da docilidade do conjunto, que se adapta a qualquer tipo de utilizador, em qualquer tipo de terreno e de variada experiência. Não gostei do facto de não se destacar em nenhum ponto em particular, sendo também dos modelos que menos prazer de pilotagem oferece. ■

Para todos os gostos... e andamentos

Dada a actual oferta na gama de enduro das várias marcas, é fácil ficar baralhado, especialmente agora que as dois tempos parecem estar a regressar em força. O lote usado neste trabalho é uma amostra dessa diversidade, quer em termos de cilindrada, quer em termos de ciclo do motor. Mas se calhar, ainda mais importante, em termos de pilotagem e na experiência requerida por cada uma delas, o que por vezes é ignorado pelo comprador na hora da escolha. A tendência é, caso o orçamento não seja impeditivo, escolher 'a melhor', que geralmente é sinónimo de 'mais potente' ou a que está mais na moda, em vez de escolher a mais adequada ao tipo de uso e nível de pilotagem. Dada a minha menor experiência a esgravatar na terra, classifico as motos deste grupo pela facilidade de condução, que nos permite desfrutar os caminhos sem estar sempre com o credo na boca.

De um lado, coloco KTM 125 EXC, Husqvarna TE 300, AJP PR5 250 Extreme, KTM 250 EXC-F e Beta 450 RR: fáceis, e por isso divertidas, mas eficazes nas mãos de quem sabe. No outro extremo ficam todas as outras, as que requerem um bom kit de unhas para tirar partido das suas capacidades, e que em mãos mais inexperientes são umas verdadeiras cabritas sempre a pregar partidas e a apanhar-nos - aos 'domingueiros' - desprevenidos. Da KTM 125 a dois tempos, gostei especialmente da docilidade do motor, sempre cheio e pronto na resposta, numa ciclística que permite alguns erros de principiante; não lhe consigo apontar qualquer defeito, a não ser o facto - comum a todas as 2T - de ter que se andar sempre com o 'frasquinho' do óleo atrás, quando pensamos em cumprir maiores distâncias e temos que abastecer pelo caminho. Idem para a Husqvarna, onde se sentem os cc a mais

e correspondente vitalidade, mas sempre muito amigável e responsivo, mas um pouco mais trabalhosa em trilhos sinuosos. A AJP é uma autêntica escola para aprender a andar na terra, pois mesmo não brilhando em qualquer área, acaba por ser bastante competente em todas as situações, ao ponto de os mais experientes conseguirem ser bem rápidos com ela. A KTM 250 a quatro tempos, apesar de 'ready to race', e sempre preparada para 'fazer tempos', é benevolente q.b. para poder ser encarada como moto de puro lazer, sem nunca ver uma bandeirada de xadrez. Já a Beta, apesar da maior cilindrada, surpreendeu-me também pelo compromisso facilidade/competitividade. Por outro lado, motos como as TM precisam de um piloto experiente, com dotes de domador, para conseguir controlar os seus motores explosivos, enquanto que a Yamaha

é um verdadeiro tractor, não só pela pujança do seu motor, mas também porque é aquela que transmite maior sensação de peso. A Sherco exige demasiado esforço físico para quem não tem uma técnica apurada, por causa de um motor possante e uma ciclística demasiado dura e rígida, que a torna muito cansativa. Posto isto, e estando longe de ser 'piloto', não escolheria uma das 450 se andasse mais frequentemente na serra, com trilhos sinuosos e trialeiras - talvez com excepção da Beta - nem escolheria a KTM 125 se morasse nas planícies alentejanas. De qualquer modo, tendo em conta o meu andamento, e que a utilização seria meramente de lazer, sem corridas, só três destas motos eram capazes de levar o meu dinheiro: a AJP, e as duas KTM, especialmente a 125. ■

Vitor Martins



Escolha difícil

É extremamente difícil eleger uma vencedora no meio de tanta moto boa. Sim, porque todas elas são motos boas, concebidas para determinados segmentos e para determinados pilotos, e por isso mesmo, não o vou fazer! Há motos aqui que foram concebidas para o lazer, conseguindo mesmo isso, um compromisso muito polivalente a um preço fantástico, e outras de pura competição, com pormenores únicos e motores fora de série, mas todas numa forma geral, muito boas. Houve sim, surpresas, e muitas ao longo destes dias de teste, que marcaram de uma forma ou de outra e ficaram embutidas na memória. Como por exemplo a Beta, que se mostrou super suave e previsível na sua condução. Não nos apanha de surpresa quando passamos uma raiz ou buraco e o motor parece que nunca mais acaba. Ah, e anda que se

farta! Outra surpresa foi a AJP. Um bocado pesada, é certo, mas não ficou nada atrás, e até revelou ser uma das mais fáceis de pilotar. Para mim, não há nada que me dê mais alegria do que 'esmiárra' uma 125 cc no meio dos caminhos alentejanos. Andei com um sorriso de orelha a orelha sempre que me sentava na pequena KTM, mesmo desligado! Uma moto fantástica e um motor fabuloso! O mesmo se pode dizer da TM 144, mas com esteróides! A TM tem um barulho fantástico e mal abre a válvula de escape, a roda da frente levanta! Lindo! Previsível e também muito fácil de explorar é a KTM EXC-F 250. Tal como a 125, requer um pouco de uso da manete da embraiagem, mas muito equilibrada e uma verdadeira 'faz tudo'.

Ultimamente tem havido uma maior procura de motos de 300 cc a dois tempos, mas a mim não me convencem... Foi uma das opções quando estava à procura de moto nova há uns meses, mas ainda bem que não entrei nessa onda. Não me interpretem mal, são motos excelentes com motor para dar e vender e excelentes nas trialeiras mas... (e um grande mas) quando já estamos cansados e queremos continuar a ser rápidos numa especial ou pista, já acaba por ser a moto que nos leva, e não nós que levamos a moto. Contudo, achei os exemplares presentes fantásticos. A Husky tem umas suspensões que são um verdadeiro mimo, a Sherco mais parece uma 250 cc de ciclística e facilidade de condução e a TM uma moto de competição pura e dura, com pormenores espetaculares e parecendo uma moto de 'fábrica'. Quanto à Yamaha, é o que já conhecemos. Previsível,

com motor muito suave mas os quilinhos a mais notam-se quando rolamos em zonas mais apertadas. Quanto às perguntas da praxe... O que mais gostaste? A KTM EXC125... Divertimento puro! O que menos gostaste? De ter os pés molhados logo de manhã depois do nosso 'guia' nos ter metido nas ribeiras. Obrigado, Pedro! O que mudarias? Absolutamente nada. Cada uma tem o seu próprio segmento, o seu próprio cliente, o seu próprio fã, e mudar o quer que seja nas motos, já não seria ter uma identidade própria. ■

Martin Rodrigues



Muito equilibradas

Na AJP o que mais gostei foi da leveza e facilidade de condução. Nunca nos prega sustos, permite andar a fundo sempre com as duas rodas no chão. A ciclística é boa e previsível, especialmente se pensarmos que é uma moto de lazer, e o motor é mais rápido do que pensamos. No entanto nota-se uma menor qualidade geral dos materiais e equipamento, algumas vibrações nas rotações mais altas e uma caixa de velocidades menos precisa. Passando para a Beta, impressionou-me a capacidade de andar para a frente e ganhar velocidade muito depressa sem comprometer a tração. O facto de ser esguia e leve superou as minhas expectativas e as suspensões são confortáveis e seguras. Uma 450 domável! Com a KTM 125 fiquei surpreendido pela diversão que me transmitiu. Tinha a ideia formada das antigas 125 cc, muito diferente destes novos modelos. Motor muito rotativo e potência muito utilizável em todos os tipos de piso. É uma diversão pilotar esta KTM 125, e fez-me pensar em ter uma na garagem como segunda moto de terra. Vibra um pouco mais que os quatro tempos e gostava que tivesse mais resposta nas rotações mais baixas. Apesar de pegar bem de pedal, um arranque eléctrico seria bem-vindo. O que mais gostei na KTM EXC-F 250 foi a facilidade de condução. Sem surpresas nem alaridos faz o percurso de forma eficaz e sem cansar o piloto. Gostei das suspensões e dos travões. Típico destas 250 cc, falta um pouco de binário a baixas rotações, e por vezes temos de ir buscar uma mudança abaixo, mas para a classe em que está não lhe mudaria nada. Estava curioso em relação à Husqvarna TE300, já que era uma da lista quando pensei em trocar de moto. O que mais gostei foi da facilidade de adaptação a vários estilos de condução, de piso e obstáculos, da leveza e dos travões e achei a suspensão simplesmente a melhor desta seleção. A capacidade de

improvisar nesta moto é impressionante. A disponibilidade de potência em baixas e médias rotações é incrível, com boa tração e fácil de gerir. O que menos gostei foi das vibrações do motor a 2 tempos, os consumos e o facto de ser preciso adicionar óleo de mistura. Na Sherco SE 300R o que mais gostei foi da disponibilidade de potência em qualquer mudança, bom escalonamento da caixa de velocidades e ciclística. Tem uma enorme facilidade de condução e foi uma das mais divertidas de conduzir deste teste. Dá a ideia de ser mais curta de geometria, o que permite curvar com facilidade. O som que faz também é lindo. Como as outras 2 tempos vibra um pouco, e não gostei muito da suspensão dianteira que é menos confortável. Em pista a TM EN 144 é espectacular, com muita potência em alta e alguma baixa. Curva e trava bem e é mais agressiva do que as outras, em condução e atitude. Como na KTM, falta-lhe o arranque eléctrico, e a forma como a potência aparece quando a válvula abre é forte e difícil de lidar em sítios mais técnicos. A suspensão é dura e menos progressiva e o motor vibra um pouco. A TM EN 300 foi a moto que achei mais difícil de conduzir, muito agressiva e mais virada para competição. É bruta e cansativa de pilotar, mas no fundo gostei da potência que disponibiliza de imediato ao acelerar em qualquer rotação ou mudança engrenada. Com a Yamaha WR 450F, o que mais gostei foi a potência forte e fácil e a facilidade em atingir velocidade. É muito estável e fez lembrar mais uma trail do que uma moto de enduro nesse aspecto. Por outro lado, é pesada, e difícil de ultrapassar obstáculos mais técnicos. Não gostei do tacto da embraiagem, mas no geral é uma boa moto que com uma 'dieta' se tornaria bem mais fácil. ■

Nuno Resende



Polisport

Performance Plastics

NOVO ROCKSTEADY FUSION

AGORA, DAMOS-LHE AINDA MAIS PROTECÇÃO

2 TAMANHOS DISPONÍVEIS

VERSÃO LONGA	VERSÃO CURTA
<p>48CM</p>	<p>45CM</p>
<p>85-100CM</p>	

CORES DISPONÍVEIS

HOMOLOGAÇÃO

CE EN EN

EN 14021-2:2003 PREN 1621-2:2013



Dois dias passados em grupo são sempre excelentes, intercalando sessões de condução com sessões de fotos e de relax! As trocas de moto foram constantes ao longo dos dias. O ORCY foi uma excelente base e nada nos falta ali. Até ao próximo!

A BASE POR DOIS DIAS

ORCY - OffRoad Camp

Mais uma vez escolhemos as instalações do OffRoad Camp Yamaha para o nosso comparativo de enduro, onde fomos recebidos da melhor forma por Pedro Barradas (como sempre). O espaço conta com várias pistas, uma delas uma grande especial em piso arenoso (onde também pudémos testar todas as motos num ritmo mais 'aceso'), e infra-estruturas excelentes, com espaço para guardar todas as motos e equipamentos, balneários e dormidas para todos durante os dois dias do comparativo e ainda uma útil zona de lavagem para as motos. Arrancando equipados da quinta onde se situa, encontramos caminhos típicos de serra se formos para o lado norte (o que fizémos pela manhã), com piso escuro e duro, muitas passagens de água e trilhos mais sinuosos e técnicos. Para sul temos caminhos arenosos e



mais rápidos e abertos, onde podemos andar com mais velocidade e disfrutar de paisagens mais paradisíacas, como barragens, praia ou mesmo andar em volta do Badoça Parque, desligando as motos e ficar no silêncio apenas a ouvir

e a ver os animais. Inesquecível! Caso queiram sentir as mesmas emoções podem contactar o ORCY por email: info@orcy.pt ou na página de Facebook do OffRoad Camp e, mesmo que não tenham moto, podem contar

com um vasto leque da gama de TT da Yamaha (desde as pequenas PW50 para os miúdos) nas instalações, equipamentos completos e/ou aulas de condução e pilotagem, mesmo para os/as que nunca andaram de moto! ■