

DESTINOS

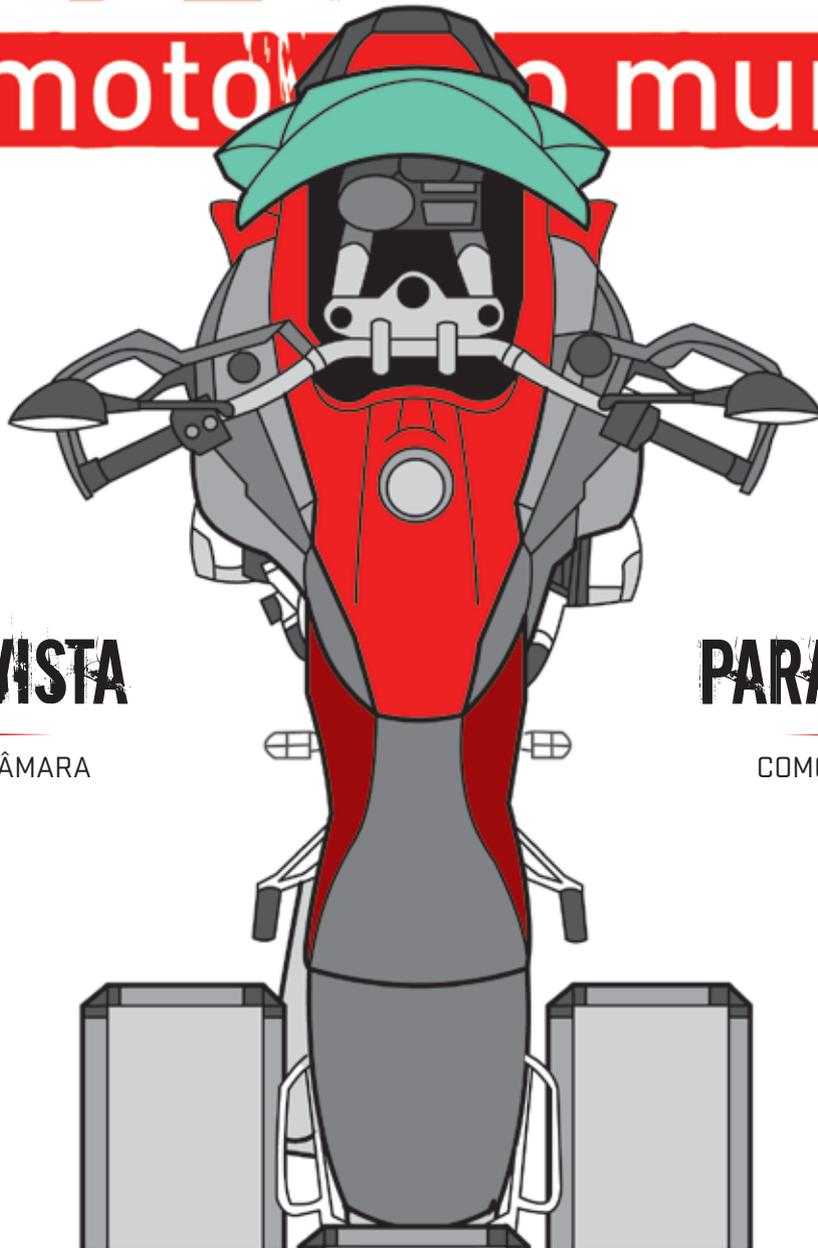
IRLANDA • GUATEMALA • KOSOVO • SUDÃO

RAIO - X

BMW R 1200 GS + ADVENTURE

TREVL

de motor no mundo



PONTO DE VISTA

MEMÓRIAS DE UMA CÂMARA

PARA LEVAR SFF

COMO EMPACOTAR A MOTO

TREVL#2 | Setembro - Fevereiro 2014 - Semestral



3,90€ (Continente) IVA Inc.

TREVL

de moto pelo mundo

psstt@trevl.pt

Director

José Bragança Pinheiro
jbpinheiro@trevl.pt

Colaboradores

Carlos Cordeiro
Carlos J. Martins
Ernesto Brochado
Jorge Serpa
Nuno Leotte
Paddy Tyson
Riccardo Guerrini
Rui Santos
Sam Manicom

FAST LANE
MEDIA & EVENTOS

Editor Geral

Hugo Ramos

Assessoria editorial

Vítor Sousa

Imagem

Manuel Portugal

Arte

Edgar Antunes

Publicidade

António Albuquerque
antonio.albuquerque@fast-lane.pt
Telefone: (+351) 939 551 559

Assinaturas e edições atrasadas:

Maria João Nobre
assinaturas@fast-lane.pt

Proprietário e editor FAST LANE

Media e Eventos, Lda.

Administração, Redacção e Publicidade:

Avenida Maria Helena Vieira da
Silva, 37-B, 1750-310 Lisboa
Telefone: (+351) 218 650 244

Depósito Legal: 357231/13 ISSN: 2182-8911

Impressão e acabamento:

Fernandes e Terceiro, S.A.
Rua Nossa Senhora da Conceição,
7, 2794-014 Carnaxide

Distribuição:

VASP - Distribuidora
de Publicações, Lda.
Quinta do Grajal - Venda Seca,
2739-511 Agualva-Cacém

Periodicidade Semestral

Todos os direitos reservados de reprodução
fotográfica ou escrita para todos os países.

ESTATUTO EDITORIAL

TREVL é uma revista lúdica e informativa sobre a temática do motociclismo nas suas vertentes de lazer, mobilidade e transporte, desportiva, cultural e, especialmente, turística.
TREVL dará especial relevo ao rigor da escrita e à componente artística do desenho gráfico e da fotografia.
TREVL empenhar-se-á num jornalismo apaixonado e comprometido com a temática que é seu objecto.
TREVL é independente do poder político, económico e de quaisquer grupos de pressão.
TREVL defende e respeita o pluralismo de opinião sem prejuízo de assumir as suas próprias posições.
TREVL assumirá uma postura formativa.
TREVL respeita os direitos e deveres constitucionais da liberdade de expressão e de informação e cumpre a Lei de Imprensa.

REVISTA ESCRITA
EM PORTUGUÊS.
LOGO, NÃO FOI
ADOPTADO O ACORDO
ORTOGRAFICO.



Que símbolos são estes e para que servem?

AO LONGO DESTA NÚMERO SEMEAMOS SUGESTÕES QUE ESTENDEM A EXPERIÊNCIA DA LEITURA DE CADA TREV L, QUE A TORNAM AINDA MELHOR.

Utilizamos QR Codes para permitir ao leitor desenvolver determinado conteúdo ou obter mais informação na forma de vídeos, sites ou sons. Os novos dispositivos móveis (smartphones, tablets e afins) permitem interpretar estes códigos e levar-nos ao conteúdo pretendido na internet.



A TREV L é a primeira e única revista portuguesa a tornar-se Media Partner da Ted Simon Foundation.



Aprilia Pegaso 650

Destino: Guatemala
Viajante: Paddy Tyson



BMW R1200 GS + Adventure

Viajantes: TREV L, Rui Santos
Destinos: Irlanda, Kosovo



Honda XRV 750 Africa Twin

Viajante: Nuno Leotte

Conteúdo #2



3 Boas-vindas
99 ... Antevisão

RAIO-X

34 ... Yamaha Super Teneré World Crosser
36 ... Honda GL 1800 F6B
46 ... BMW R1200GS +Adventure
56 ... Triumph Scrambler

TREVLers

10 ... António Nogueira:
 "A Rota de Capello e Ivens"
12 ... Gonçalo Luz: "Delhi-Srinagar"
16 ... Sam Manicom: "Doka, Sudan"

TÉCNICA

38 ... Ponto de Vista
72 ... "Think inside the box"

DESTINOS

76 ... "Red Hair & Freckles" (Irlanda)
86 ... "Perder as chaves na Guatemala"
91 ... Índice de viagens

CURTAS

20 ... "Reféns: o começo" (Mauritânia)
26 ... "Carteira de viajante" (Espanha)
56 ... "Exposição máxima"
 (Portugal, Benedita)
62 ... "Heidi Kosovar" (Kosovo)
68 ... "Desafio: Dakar" (Senegal)

COMUNIDADE

6 Media Partner Ted Simon's Foundation
8 Horizons Unlimited HUBB UK
28 ... "Essência de viagem"
40 ... Fotos de viajantes

MINI-GUIAS

93 ... Mini-Guia 3: Monchique
97 ... Mini-Guia 4: Alto Douro



 Há histórias que estão mesmo a pedir uma banda sonora à altura. Quando vir este símbolo, é porque temos uma sugestão de música para acompanhar a leitura (normalmente associada a um QRCode).

 Para que possa melhorar, analisamos a técnica da fotografia, explorando vantagens e desvantagens das opções tomadas, com dicas de fotógrafos conceituados.

 Por vezes apetece saber mais sobre um assunto, destino ou personagem. Quando vir este símbolo quisemos convidá-lo a seguir esse apelo.

 Sempre que uma dada técnica de escrita é feliz e resulta bem, incluímos uma nota sobre a técnica utilizada.



Honda CB Four 350
 Ano: 1979
 Viajante: Carlos Cordeiro



Honda GL1800 F6B
 Ano: 2013



Royal Enfield Bullet
 Viajante: Gonçalo Luz
 Destino: Índia



Triumph Scrambler
 Ano: 2010



Yamaha Super Teneré World Crosser
 Ano: 2013

HUBB-UK OVERLANDER



Um evento que deve fazer parte da “Lista de Coisas a Fazer” de qualquer viajante

Ainda no ferry que nos deixaria no Sul de Inglaterra tento escolher a quais sessões irei. A primeira sensação é de frustração. São 5 painéis paralelos, cheios de histórias para contar, dicas para ensinar e provas para entreter. Muita coisa nos vai escapar e isso é o pior de todo o evento. Em cima de tudo isso, existe a Adventure Travel Zone e a HUBB Zone. Na primeira estão as revistas da especialidade, os fabricantes de equipamento e acessórios e os *tour leaders*. Na última, os autores de livros como o Ted Simon, Austin

Vince, Lois Pryce, Pat Garrod, Norman Mac-Gowan, Tom Allen e muitos outros, junto aos organizadores de eventos e a loja da Horizons Unlimited. Conhecer pessoalmente pessoas que têm sido fonte de inspiração para viajar de moto é como viajar até aos locais que crescemos a ver em revistas, guias e vídeos: incomparável!

A riqueza e variedade que este evento atinge é esmagadora (sigam o QRCode para ver o programa). A dimensão da própria Horizons Unlimited tornou-a uma referência. E este evento deve fazer parte da Lista de Coisas a Fazer de todo o viajante.



i Ted, Lois e Austin são de uma candura e simpatia fora-de-série. Uma TREVl na mão deles é uma honra para nós.



Classe Mundial

Os preferidos da equipa TREVl

1 FRANCIS MAXEY é um palhaço. Daqueles a sério, se isso existe, de profissão. Pauta a história que conta com as inúmeras imagens onde ele e sua GS Adventure caem.

Sempre bem disposto, conta-nos a sua aventura “High Asia and Mongolian Plains”. Se fechasse os olhos parecia estar a ouvir o ex-Monty Python Michael Palin.

2 ED MARCH é um entertainer nato que ainda não sabe que o é. Quis o destino que gostasse de

viajar de moto. Mas a escolha da moto é só dele: uma Honda C90. Nas duas sessões levou todos às lágrimas, enquanto esforça a provar que não se precisa de uma GS gigante para ver o Mundo. O ponto alto foi quando, durante a viagem ao Cabo Norte em pleno Inverno, numa das noites em que acampa no meio de nada decide testar se uma língua num poste de sinalização realmente fica colada. E fica. Fixem este nome.

3 AUSTIN VINCE levou-nos com ele na recente viagem Mondo Sahara, numa estreia mundial. E nenhuma conversa com ele é enfadonha, mesmo ligeiramente obcecado na missão de convencer todos que se deve viajar em motos pequenas. Numa sessão separada ensina como filmar uma aventura sem que o resultado final seja um *Home movie* de adormecer um esquilo. Aproveita e promove o Adventure Travel Film Festival.

4 O novo livro do **TED SIMON**, lançado pelo próprio, é outro ponto alto. Uma sala e um auditório à cunha ouvem num silêncio típico entre alunos que reconhece o privilégio de ouvir um mestre a falar. Os presentes puderam inscrever-se para serem os primeiros a receberem o livro com condições especiais e assinado.... Adivinhem que revista portuguesa de motos terá um?





Autor: Peter Forwood
Local: Comoros-Tanzania, 2006
Moto: H-D Electra Glide Classic

THINK INSIDE THE BOX

Decidiu que
o Mundo
é demasiado
pequeno
para si e para
a sua moto



TREVL



PETER FORWOOD;
PAUL JENKINS;
CHRIS RATAY



Q

ue do lado de lá do Atlântico é que é bom. Ou que o melhor mesmo é andar pela Austrália ou Indochina. É altura de

pensar sobre metê-la muito bem arrumadinha numa caixa e encontrar as gentes certas para que ela lá esteja quando e onde precisar.

HORIZONS UNLIMITED

A TREVL falou com a Horizons Unlimited para dar voz à experiência do Grant e da Susan, bem como evidenciar o manancial de informação que está disponível à distância de um clique de rato... Ou um arrastar de dedo no tablet. Conheça os truques, os custos e as artimanhas aprendendo com quem já passou pela experiência. Para além do extenso fórum de viajantes (menos estruturado) é possível aceder às experiências de viajantes, dados sobre empresas de transporte, apoio na decisão sobre se é melhor por ar ou mar e alguns conselhos sobre como embalar a moto.



Para usar o motor de pesquisa da Horizons Unlimited que reúne as experiências de viajantes, siga este link.



Monta, desmonta, esvazia, enche

“É para levar, sim”

ESPELHOS E PÁRA-BRISAS

Ambos são elementos que ficam espetados fora da moto, pelo que desmontá-los permite compactar bastante o conjunto, protegendo também a integridade física destes.

BATERIA

Mesmo que digam que a bateria não pode seguir, isso não é verdade. É sempre preciso desligá-la dos bornos e envolver os terminais em fita isolante.

MALAS

A melhor opção costuma ser não desmontar as malas. Estas aconchegam a moto contra a caixa-embalagem, evitando movimento excessivo, além de protegerem a moto de impactos laterais.

VOLUME, NÃO PESO

Para as motos o custo de expedição acaba por ser em função do volume, e não do peso. Quanto menor e mais compacto o conjunto, mais barato será.

Em alguns destinos, quanto mais depressa se sair do local de entrega da moto, melhor. Isso obriga a equacionar se vale a pena tirar a roda e assim compactar o conjunto. Nesse caso, tire a roda da frente e o guarda-lamas, apoiando a moto na protecção de carter ou no garfo (eixo montado e apertado), também a integridade física destes.

RODA DIANTEIRA

SUSPENSÃO

A amarrar a moto, NUNCA comprimir completamente a suspensão, sendo ideal deixar metade do curso disponível.

GUIADOR

Especialmente nas Trails o guiador é bastante largo e mal jeitoso se o objectivo é diminuir o volume. Desmontá-lo é fácil e poupa muito espaço, em largura e altura.

COMBUSTÍVEL

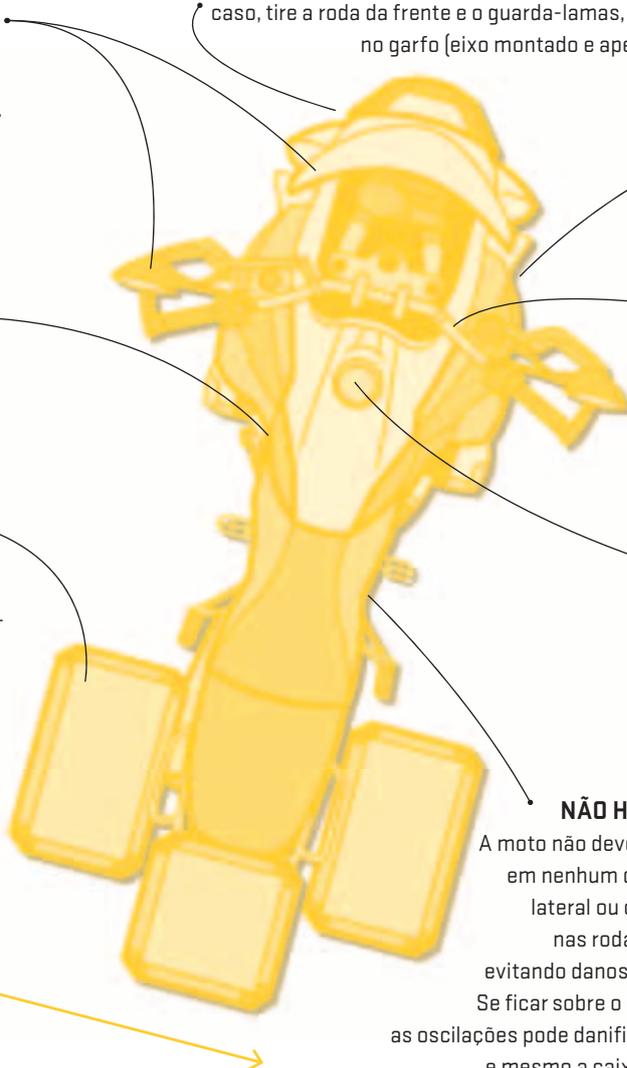
Apenas pode ficar com cerca de 1L de gasolina, o suficiente para chegar até uma bomba de combustível à chegada.

NÃO HÁ DESCANSO

A moto não deve estar apoiada em nenhum dos descansos, lateral ou central; apenas nas rodas e na vertical, evitando danos na suspensão. Se ficar sobre o descanso, com as oscilações pode danificar o descanso e mesmo a caixa-embalagem.

CAIXAS E CAIXOTES

Os *stands* têm com frequência material de caixas com as motos novas e não deverão cobrar por elas, incluindo as correias de amarração que vêm junto.



AMÉRICA DO NORTE		AMÉRICA DO SUL		OCEÂNIA		ÁSIA	
AVIÃO	BARCO	AVIÃO	BARCO	AVIÃO	BARCO	AVIÃO	BARCO
1.600 €	-	700 €	1.400 €	-	2.600 €	1.000 €	-

(M)AR?

O Grant e a Susan são peremptórios: a melhor opção é de longe usar transporte por avião. O que na aparência é mais barato, rapidamente se torna caro graças à imprevisibilidade nos portos e nas taxas que se fazem cobrar, oficiais ou não tanto, as quais chega a ultrapassar o valor acordado de expedição. Em Buenos Aires levantar a moto no porto e no aeroporto pode ser uma diferença de 400 para 60USD.

“Ro-Ro (“roll-on/roll-off”): entra-se e sai-se a rolar para o porão do navio”

DORES

Acresce que de barco tudo é mais lento e nem sempre ficar semanas ou mesmo meses sem a moto não é uma opção atractiva. Não é inusitado que uma previsão de 8 semanas se torne no dobro, já para não falar das greves de estivadores, rebocadores e outras coisas acabadas em dores. Sendo canadiano, Grant conhece mais de perto a realidade norte-americana. Nos EUA começa a ser complicado optar pelo avião, levando a que o vizinho Canadá seja um dos caminhos

E os portugueses que foram?

Como foi a experiência deles?

Ouvir quem já passou pela experiência a partir de Portugal, dá-nos uma dimensão local valiosa.

Na experiência da Dakar Desert Challenge, o transporte por via marítima numa moto desde África pode constituir uma aventura dentro da aventura e os orçamentos vão derrapar. As alternativas são em contentor (20 ou 40 pés) ou em “ro-ro”. O preço e segurança da moto durante o transporte são as principais diferenças. Acompanhar o fecho do contentor e a entrega de um selo de segurança, assegura ao proprietário um controlo no acesso ao interior.

“No Ro-Ro os veículos são inseridos no navio e daí em diante entregamos a alma ao criador.” conta-nos Carlos Palmeiro da Dakar Desert Challenge (DDC). *“Não são raros os testemunhos de roubos ou danos”.*

NÃO HÁ DUAS IGUAIS

A MotoXplorers opta pelo transporte em contentor por mar desde a Guiné-Bissau para Portugal. Aqui a quantidade de motos (grupagem) ajuda a encontrar soluções mais económicas. É tudo tratado em Portugal, desde o aluguer, despachantes e transporte. Mas “não é chave na mão”, lamenta Carlos Martins, sócio-gerente da empresa portuguesa de viagens. Nos anúncios prometem-se facilidades e preços que nunca se cumprem.

Os telefonemas multiplicam-se e pululamos de serviço em serviço, num saltitar que não parece ter fim. As motos são uma dor de cabeça para as empresas de transporte e, por serem poucos os casos, não é negócio. Logo, não interessa. Ao ponto de não haver procedimentos bem definidos

nas empresas. *“Em 5 anos de expedição de motos desde Bissau, o processo alfandegário nunca foi igual, ou sequer parecido”*, diz Carlos Azevedo enquanto leva as mãos à cabeça. Curiosamente, a 1ª vez na estreia foi a que correu melhor.

Para os viajantes solitários uma boa opção será o “ro-ro”, mais barato e com burocracia mais simples. Convém ter o cuidado de não deixar na moto nada que seja fácil de roubar.

DINHEIRO COMPRA TEMPO

Na opinião da DDC a escolha de um bom operador marítimo faz a diferença. Para a África Ocidental a Grimaldi, disponível desde Dakar, assegura também o papel de transitário. Para evitar complicações é recomendável ter um agente local de

confiança e que seja honesto durante o processo, o que não é fácil. Procurando referências é possível encontrar um.

Vencer a burocracia em África exige uma boa dose de paciência. O dinheiro compra tempo mas as burocracias desesperantes não terminam em África. Desalfandegar é caro, demorado, burocrático mesmo nos portos europeus e, entre despachantes, alfândega, e transporte de contentor vazio para parque, tudo pode acontecer.

Sabemos quando começa. Desejamos que termine, mas não fazemos ideia quando. O português Gonçalo Mata na sua viagem Buena York viu-se forçado a esperar quase duas semanas em Buenos Aires pela moto. Viajar com tempo ajuda e não dá direito a ganhar tantos cabelos brancos.



recomendados. Para ambos os destinos, é sempre melhor tratar directamente com as transportadoras de carga directamente e não com o aeroporto.

“AGENTE FAZ ASSIM...”

Na Europa e América do Sul é mais fácil, apesar de ser melhor recorrer a um agente. Os serviços destes não são excessivos e poupa-se muita preocupação e a parte burocrática. A papelada também é uma parte importante do procedimento. Estudar bem quais os regulamentos

de importação nacionais em vigor, garantir se é preciso um “Carnet de passage” (documentação de importação temporária), quais os seguros de doença, transporte e responsabilidade civil que são obrigatórios e, por último, se existe uma quarentena a respeitar, comum em Estados-ilha (Austrália e Nova Zelândia, por exemplo). Conseguir juntar várias motos é o ideal pois reduz significativamente quando se partilha um contentor. Sempre que possível, optem por

colocar a moto dentro de uma caixa com armação (ver esquema). Isso permite colocar mais acessórios e equipamento vosso lá dentro; para além disso, é frequente que coloquem material por cima e assim sempre tem alguma protecção.

CHEGOU!

Nem todos os armazéns onde a moto é entregue autorizam que a moto seja montada aí, obrigando a encontrar forma de a transportar até outro local antes.