

INFORMOTOCICLISTA

31
Años



VIAJEROS - ENCUENTROS - AÑO XXXII - Nº 454 - JULIO - 2012 - Argentina \$ 23.- Uruguay \$100.- Paraguay Gs. 25.000.-
MOTOCORREO - PRESENTACIONES www.informoto.com / www.informotoclub.com



HONDA CRF 250 L 2012 UNA ENDURO-CALLE CON GARRA

NOVEDADES GILERA
SMX 400 ENDURO Y SMX 200:
TODOS TERRENOS EN 400 Y 200



ROYAL ENFIELD
EN LA ARGENTINA
PASADO Y FUTURO

INFORMOTO **DEL 15** **CLASIFICADOS** **y servicios de** **MOTOS**

PRESENTAMOS
INFORMOTO DEL 15
CLASIFICADOS Y
SERVICIOS DE MOTOS



A partir del 15 de Julio, **INFORMOTO DEL 15 CLASIFICADOS Y SERVICIOS DE MOTOS**, estará en los kioscos de Capital Federal, Gran Buenos Aires, La Plata, Rosario y Córdoba.

Se trata de una publicación dedicada a **cuatro temas fundamentales: Avisos Clasificados, Precios de las 0 km., Motociclistas “Compañeros de Ruta” y Servicios para los motociclistas.**

Cuando iniciamos INFORMOTO el 15 de Mayo de 1981, teníamos una sección de Avisos Gratis para la compra y venta de motos, repuestos usados, cascos, etc. Esa sección continuó a través de los años en la revista gráfica, en 1999 la incorporamos a la www.informoto.com.

En 2009 llevamos la sección Precios de las 0 km. al sitio y levantamos los avisos clasificados de la revista. A través de los “Concurso-Encuesta” que realizamos todos los años, recibimos el pedido de nuestros motolectores de volver a publicar en la revista gráfica avisos clasificados y el listado de los Precios de las 0 km. Decidimos recrear INFORMOTO del 15, que publicáramos hasta 1994 inclusive, aunque en aquellos años, tenía que ver –también– con la actividad deportiva. Luego la TV y más tarde Internet no lo justificaba. Hoy vuelve INFORMOTO del 15, pero dedicado exclusivamente los Avisos Clasificados, los Precios de las 0 km., Motociclistas “Compañeros de Ruta” y Servicios para motociclistas.

Jorge V. Monasterio
Editor

jmonasterio@informoto.com
www.informoto.com

INFORMOTOS **CLASIFICADOS** **DEL 15** y servicios de **MOTOS**



PEDÍSELA A TU KIOSCO AMIGO!



**MUCHOS NECESITAN UNA MOTO, Y VOS VENDES UNA
PUBLICALA EN CLASIFICADOS
CON FOTO, ES RÁPIDO Y FÁCIL**

JULIO 2012

AÑO 1 - NÚMERO 1 - SEGUNDA TEMPORADA
\$9.- Recargo envío al interior \$0,50.-

ISSN 2250-849X



9 772250 849005

Notas de servicios / Precios de las Okm /
Próximos encuentros de motociclistas y más...

www.informotodel15.com

SUMARIO



FOTO DE TAPA:

Tres fotos, tres motos distintas.



5. Editorial

6. **Novedades:** Honda CRF 250 L 2012.

12. Charla de café

14. **Técnica:** Sobre Pistones contrapuestos y cilindros plegados. 2º parte.

20. **Actualidad:** Royal Enfield en la Argentina.

24. **Novedades:** Gilera SMX 400 Enduro y SMX 200 New 2012.

28. **Actualidad:** Informoto en la calle.

32. **Viajeros:** Padre e hijo llegan a Ushuaia en 2 Africa Twin.

40. **Concurso Informoto Club:** Respuestas y conclusiones.

43. Clubes y Agrupaciones

44. Noticias cortas de la web

49. **Motocorreo:** Cartas al Director.

53. La carta

55. Informoto Club

Comercios que ofrecen descuentos a los socios de Informoto Club.

Pruebas de manejo.

55. **Próximas salidas, exclusivas para socios.**

56. **Calendario de los encuentros.**



**PROXIMA EDICION
DE INFORMOTO
N° 455
AGOSTO 2012**

Informoto Digital:

www.informoto.com

01 de Agosto 2012

Revista Gráfica:

En todos los kioscos
de Argentina y Uruguay
01 de Agosto 2012

AÑO XXXII- N° 454

Julio de 2012



Director - Propietario: Jorge V. Monasterio.

Diseño y Diagramación: D.G. Gisela Primozic. - giselaprimozic@yahoo.com.ar

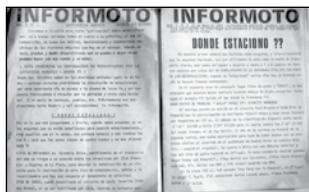
Marketing: Romina Martínez. Móvil: 11 3 325 0929 / rmartinez@informoto.com / martinezromina@live.com.ar

Distribución: Capital/Gran Bs. As. - Pablo Santoro, Homero 1048 - (Bs.As.). www.distrisantoro.com.ar

Interior y Exterior: Distribuidora Interplazas S.A., Pte. Luis Sáenz Peña 1832 (1135), Buenos Aires.

Es una publicación de JORGE V. MONASTERIO Editor con domicilio en Mariano Acha 963 Piso 1 - (1427) Ciudad Autónoma de Buenos Aires). Fax: (011) 4966-2469. E-Mail: info@informoto.com. Pag. Web: [HTTP:// www.informoto.com](http://www.informoto.com)
Publicidad: Tel./fax: (011)4966-2469. Marca Registrada: R.N.P.I. N° 2.058.096 DND de Autor: En Trámite. Pre-prensa: Corrales Fotocromos, Arcamendia 732/4, Buenos Aires (www.corrales.com.ar). Impreso en sistema offset por 4 Colores S.A. - Servicios Gráficos - Santa Elena 944 - Capital Federal - info@imprenta4colores.com.ar
IMPRESO EN ARGENTINA

EN EL PASADO "LA COLUMNA" , HOY "EL EDITORIAL"



Revisando viejas ediciones de INFORMOTO, para ilustrar la nota sobre las "Respuestas y Conclusiones del Concurso-Encuesta del INFORMOTO CLUB", nos reencontramos con "La Columna", que era el Editorial de los '80 y parte de los '90.

El temario de esos editoriales, es similar al que hemos expuesto desde 2003 a la fecha: "guerra a la moto", falta de repuestos, medidas tomadas al azar por las autoridades referidas a la importación, a la industria, a los usuarios, etc. Es decir la temática es recurrente y sin una solución a la vista.

En la edición nro. 201, del Año 9, de Noviembre de 1989, un mes antes que estallara la hiperinflación en todo su esplendor, "La Columna" decía:

"Unos pocos números atrás advertíamos –"advertíamos" es un decir: cualquier cosa menos maestros-ciruela y "lo otro"-. Sobre la circunstancia de que en algún momento habrá de producirse fatalmente una inflexión en la curva estadística de la producción local de ciclomotores, no debida ya a los interminables vaivenes de nuestra circunstancia económica, sino a la saturación del mercado interno. Desde luego es dable suponer un cierto reciclaje del parque existente, más algún crecimiento de la población, más un deseable aumento de la capacidad adquisitiva de ciertas franjas sociales..."

Más adelante...

"De modo que hacíamos notar la importancia de que las terminales proyectasen con tiempo sus futuros pasos para no encontrarse, a último momento y con sus estructuras crecidas y aceitadas, ante un nuevo abismo. Esos proyectos debían crearse a partir de una doble sensibilidad: la que permite identificar el mercado posible, y la otra, la que no se aprende en escuela alguna sino que sale de adentro. Porque para fabricar casi cualquier cosa hace falta una estructura, un capital y un análisis de ventas posibles. Pero para fabricar motos es necesario algo más: sentir el motociclismo como algo propio, y poner ese sentimiento en cada moto terminada".

En los '90, muchos años no publicamos "La Columna", sino que editorializábamos a partir de notas específicas como "Guerra a la Moto", "Parquímetros vs. Motovehículos", etc.

Resultaba muy difícil escribir un Editorial, sin ser repetitivos. Los temas son similares desde que iniciamos en mayo de 1981 INFORMOTO, no hubieron avances, simplemente se cambió la estética de acuerdo al "marketing" del momento.

También, como expresábamos en la edición 201, no pretendemos ser "maestros ciruela", simplemente dar una opinión en base a lo poco o mucho que sabemos, no solamente por ser estudiosos de la realidad, sino por contar con muchos kilómetros recorridos de vida. ●



HONDA CRF 250 L 2012

UNA ENDURO-CALLE CON GARRA



Hacia años que desde las huestes del ala dorada no se había planteado la idea de desarrollar y sacar al mercado una doble propósito de cuarto de litro con tecnología directamente salida de la competición y con el estilo que hoy tienen las cross y enduro. Pero la espera finalmente ha terminado: la CRF 250 L en su primera edición, correspondiente a esta temporada, ha cumplido con ese deseo de muchos, especialmente de los que venían siendo fieles a la marca.

Los constantes cambios de diversos modelos o de familias enteras de motos de una marca, muchas de las cuales componen uno o varios segmentos del mercado internacional, son un síntoma que se está viviendo con frecuencia en esta época. Durante décadas conocimos motos que al escuchar sus siglas, sabíamos de su tipo de uso; en cambio ahora, hay que pensar un poco más antes de darse cuenta qué moto es la que ocupa el razonamiento.

Para Honda, y haciendo un enfoque particular en sus motos de enduro, la cosa ya tiene unos años a cuestas, porque las CRF-

X 250 y 450 fueron reemplazando paulatinamente a las XR-R 250, 400 y 650. Sin embargo, entre las enduro-calle y las de estilo trail, algunas de éstas con mucha orientación endurística, las transformaciones están empezando a asimilarse recién en estos tiempos.

Si hoy hablamos de un modelo de la saga CRF, primero lo asociamos con las versiones de cross, segundo con las de enduro, tercero con las de todo terreno de baja cilindrada para uso en campos privados o en circuitos -generalmente para los chicos que recién empiezan a dar sus primeros pasos en la conducción "off"- y finalmente con la única



representante puramente trail, es decir la CRF 230 L. Esta última ha sido la única que no ha reemplazado a una XR apta para circular en las calles, avenidas, rutas y autopistas, por lo menos en Norteamérica y Oceanía. En Japón, país donde se la construye, su denominación es la de XR 230, así que ha seguido dándole existencia a la sigla alfabética.

Hasta aquí todo puede comprenderse con relativa facilidad, aunque hay otras cosas que tienen relación y que hay que contar.

A esta serie de letras y números habría que agregar que en suelo nipón y en algunos países de Asia-Pacífico y Europa, la XR 250 "a secas" ha sido la herramienta que ha servido para suplir indirectamente la demanda de la XR 250 L (enduro-calle) en cuanto a tener una doble propósito. Lo decimos así, porque es una trail con elementos ciclísticos de mayores prestaciones de los que posee una moto del mismo segmento pero de base de gama, particularmente en el tema de potencia de motor y suspensiones.

Como el caso de las "dos treinta", se podría decir que la XR 250 Tornado representa el sentido inverso de la cosa, ya que dentro de la familia CRF todavía no ha aparecido una moto que la suceda en su feudo, el cual está comprendido por gran parte de América Latina y África, donde su uso está dado tanto para trabajo como para el esparcimiento entre amigos, tanto en caminos rurales, playas, sierras y montañas como en las llanuras desérticas.

Claro está que la Tornado

La combinación de colores puesta de manifiesto aquí es hermosa. En Japón, adicionalmente se la puede conseguir en una modalidad cromática dominada por el blanco.

tiene su complemento con otra trail como la XRE 300 en sus dos versiones (Standard y con frenos antibloqueo combinados o C-ABS), aunque ya sale de la zona de influencia propuesta para las "doscientos cincuenta".

Esta introducción, entonces, es perfecta para darle cabida a la nueva CRF para el público masivo: la enduro-calle 250 L.

FISIONOMÍA CROSSISTA Y ENDURISTA

Las formas que tiene la Honda de enduro-calle sin dudas impacta: un frente dominado por un faro grande Multiconvex, guardabarros de diseño actual y espejos de contorno romboidales le dan un aire agresivo que nos invita a mirarla con detenimiento.

En el puesto de mando podemos decir que encontramos un tablero digital que rompe con las formalidades que impusieron en su momento las enduro de competición o su misma competidora directa, la Yamaha WR 250 R, ya que de lo muy contenido en cuanto a espacio destinado, aquí se ve que el objetivo es totalmente opuesto. Esto, según lo que vemos en la imagen que al respecto ha provisto el fabricante, nos hace pensar en una moto mucho más "sociable", si se quiere.

Para extender la explicación



Mirando su perfil derecho nos damos cuenta que se trata de una enduro-calle.



El motor es una obra de arte moderna y está ajustado a la normativa medioambiental Euro III.



Desde el tablero de datos se puede saber lo que pasa con la velocidad de marcha, la cantidad de kilómetros recorridos totales y parciales, la hora y las funciones de la secuencia de testigos (luz alta, giros, punto muerto, chequeo de motor y temperatura del líquido refrigerante).



Para acceder a la bolsa de herramientas hay que abrir con la llave el panel trasero izquierdo. La imagen también muestra uno de los topes para contener el equipaje con una red o con tensores.

UN ANTECEDENTE INDIRECTO

En la nota hablamos de la Honda XR 250 "a secas" y aquí les mostramos una foto de esta moto, que tomó parte de la posta dejada por la XR 250 L en Japón, Oceanía y parte de Europa entre 2003 (se presentó el 27 de febrero de ese año) y el 2007 inclusive.

Su composición mezclaba rasgos de las XR-R y la CRF 450 R '02, razón por la cual estaba categorizada como una enduro de uso asfáltico, aunque nosotros la encasillamos como una trail con algo más de "pimienta" (trail-enduro), merced a algunos de sus atributos como la horquilla invertida Showa con tubos de 43 mm de diámetro, freno a disco en ambos trenes de rodaje, llantas de



aluminio y un motor monocilíndrico SOHC de cuatro válvulas radiales RFVC (Radial Four-Valve Combustion Chamber) que entregaba 28 CV a 8.000 rpm de potencia máxima y 2,6 kgm a 7.000 vueltas en cuanto a torque máximo. Como dato relacionado al confort, el sistema de arranque era eléctrico. La imagen que acompaña el recuadro corresponde a una de las versiones cromáticas de 2005, la cual se mantuvo inalterable hasta el cese de producción de dicha doble propósito.

Lástima que no la pudimos disfrutar en América Latina como complemento de la XR 250 Tornado. Hubiese sido bueno haber contado con ella.

*En su ambiente más natural,
la Honda CRF 250 L llega
a muchos países para
plantarle cara a la
Yamaha WR 250 R.
Su motor es nuevo y tiene
árbol de balanceo.*



que acabamos de dar, otras fotos refuerzan esta teoría, debido a que es una motocicleta que permite llevar un acompañante. Generalmente, esto no queda reflejado en los informes de prensa que las empresas distribuyen sobre sus todo terreno patentables de baja cilindrada en todos sus segmentos, pero aquí Honda lo ha esgrimido de modo especial con una foto que incluimos en este resumen.

Volvemos al tren delantero para contarles que la suspensión que monta es una Showa, telescópica invertida, cuyas barras alcanzan 43 mm de diámetro y 250 mm de curso máximo. El freno que monta, de accionamiento hidráulico -continuando con la

moda tecnológica de estos días- es de disco lobular de 256 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones.

En el medio y en su parte posterior, la CRF 250 L sigue ofreciendo a la observación de los curiosos componentes llamativos, como un asiento con funda antideslizante, un cuadro de acero bajo la figura de simple cuna con desdoblamiento en su parte intermedia, protector de cárter, horquilla de aluminio hecho en una sola pieza (del mismo material pero extrudido es la guía de ajuste de la cadena de transmisión final), amortiguador progresivo Showa únicamente regulable en precarga (40 mm de diámetro y 240 mm de excursión).



LA YAMAHA WR 250 R



Tenemos que poner una foto de su rival más directa, la WR 250 R de Yamaha (aquí en su edición del '12), puesto que ha sido la que ha revitalizado el sector de las enduro-calle entre las marcas japonesas en los últimos años.

Esta moto, que hemos probado en su momento (los suscriptores de la edición digital de INFORMOTO pueden acceder a la prueba de manejo vía www.informoto.com) tiene una potencia especificada de catálogo de 30,7 CV a 10.000 vueltas y es una moto para quienes les gusta manejar con el motor "enroscado", ya que allí es cuando se la disfruta en múltiples terrenos. Lógicamente, se requiere de una experiencia previa extensa para que se pueda experimentar desde el manubrio lo que decimos.

De esta forma, no podíamos olvidarla, ya que ahora tiene como rival a la CRF 250 L de Honda.

UN EJERCICIO DE CONCEPTO



Cuando Honda se dispuso a mostrar a la protagonista aquí expuesta, hecho que ocurrió en el último Show del Motor de Tokio (Tokyo Motor Show), en Japón, se utilizó el acontecimiento para dar a conocer complementariamente una versión de concepto.

Ella, la CRF 250 L Concept Model, fue un trabajo de personalización hecho por algunas firmas proveedoras de Honda en muchas de sus motos. Así, pues, intervinieron en su creación Acerbis (plásticos diversos), Mugen (tratamiento especial de motor y equipo de escape, además de elementos de cosmética), IRC (neumáticos), D.I.D (ruedas), Keihin (alimentación), Showa (suspensiones), Nissin (frenos) y Sunstar (transmisión final).

De veras, este ejercicio se ve sobrio y muy bonito, a la vez que motivará a muchos a "toquetar" su CRF-L de cuarto de litro.

sión) y freno -también de disco alveolar y de funcionamiento por líquido- de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de solamente 1 pistón.

EL MOTOR DE LA "DOS Y MEDIO L"

Para lograr que el nuevo bastidor pudiera alcanzar las dimensiones que finalmente posee, primero se ha debido trabajar en el desarrollo de la unidad propulsora. Para ello, los ingenieros del Departamento R&D (Research & Development) centraron todas las ideas en máxima: tener una moto que fuera disfrutable en bajo, medio y alto régimen. Entonces, el fruto de toda esa investigación y puesta en práctica ha sido el impulsor que domina este espacio.

El mismo es un monocilíndrico de 249cc de refrigeración líquida y distribución por doble árbol de levas a la cabeza y cuatro válvulas comandadas por cadena, en el que el pistón tiene un tratamiento antifricción por medio de un material especial, a la vez que ha sido recubierto en molibdeno. Para lograr lo que se buscaba en cuanto a la entrega de potencia y torque con la mayor suavidad posible, los ingenieros desarrollistas montaron un árbol de balanceo que -según lo expresado por partes de prensa oficiales- ha dado óptimos resultados, aunque lo más importante lo ha representado una caja de presurización para el aire de la admisión, cuya capacidad es de 5,7 litros. Por supuesto, en todo el proceso ha contribuido una inyección electrónica tipo PGM-FI (Programmed Fuel Injection), ya conocida a esta altura por ustedes y nosotros de tantas motos que Honda ha presentado bajo esta tecnología.

La caja de cambios, accionada por embrague multidisco en baño de aceite, es de seis relaciones, como ya es usual en la mayoría de las doble propósito que existen en el mercado internacional en cuanto a las marcas de mayor prestigio.

LA DINASTÍA SIGUE

Esta debutante, que en Europa y Japón ha sido nombrada como de la temporada corriente y para los Estados Unidos como la primera novedad del año en-



Aquí está la prueba que muestra que es una moto para conductor y acompañante.

trante en lo que es su oferta general, Honda retorna a las enduro-calle de cuarto de litro con una propuesta que, sin dudarlo, hacía falta.

Entonces, creemos que la secuencia histórica que había quedado vacía tras la salida de la XR 250 L, ahora ha sido cubierta directamente por ella, la CRF 250 L. ●



La ciclística en primer plano, donde podemos ver el sistema de suspensión trasera tipo Pro-Link.



Dibujo de computadora del bastidor y del basculante.



FICHA TÉCNICA: HONDA CRF 250 L 2012

MOTOR

Tipo: monocilíndrico vertical inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire con catalizador. Distribución: DOHC y 4 válvulas. Cilindrada: 249cc. Diámetro x carrera: 76 x 55 mm. Índice de compresión: 10,7:1. Potencia máxima (declarada): 23,1 CV/17 kW a 8.500 rpm. Torque máximo (declarado): 2,2 kgm/22 Nm a 7.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica con un inyector de 36 mm de difusor (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: monocuna desdoblado en su parte intermedia de acero de sección oval y rectangular. Geometrías: 113 mm de avance y 27,6° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida Showa con barrales de 43 mm de diámetro y 250 mm. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos de sección decagonal y amortiguador Showa de 240 mm de recorrido regulable en precarga (sistema Pro-Link). Freno delantero: disco alveolar de 256 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones paralelos. Freno trasero: disco alveolar de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón. Ruedas: de aluminio y rayos con diámetros de 21" adelante y 18" atrás y de gargantas de 1,60" adelante y 2,15" atrás. Neumáticos: 3,00 51P adelante y 120/80 62P atrás. Colores disponibles: blanco y negro con gráfica en gris y negro (Japón) y blanco, negro y rojo con gráfica en blanco, gris y negro (mundial).

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.195 mm. Ancho: 815 mm. Altura: 1.195 mm. Entre eje: 1.445 mm. Despeje: 255 mm. Altura del asiento: 875 mm. Peso (vacía): no especificado. Capacidad del tanque de combustible: 7,7 l.

¡CAMARADAS POR SIEMPRE!



Motociclistas: los hay parias y solitarios. Los hay de a pocos, los hay de a muchos. Hay agrupaciones, clubes, asociaciones y todos guardan un elemento en común: la pasión por las motos.

Un grupo de apasionados, que se identifican bajo una misma bandera, son los que conforman la AAMAC -Asociación Argentina de Motocicletas Antiguas y Clásicas-, cuyos miembros se reúnen semanalmente a cenar en su sede de Martínez, en la zona norte del gran Buenos Aires.

La acogedora sede de la AAMAC tiene algo de galpón, taller y cantina. En ese espacio se pueden encontrar algunas motos estacionadas, a la espera de recibir ajustes o restauraciones, varias mesas y bancos -los cuales junto a una barra artesanal hecha en madera rústica dan lugar al comedor-. La decoración se completa con varias fotos de motos clásicas y antiguas más algunos elementos que la AAMAC utiliza cada año cuando concurre a exponer sus máquinas en Auto-clásica, en el hipódromo de San Isidro.

Lugares como la sede de la AAMAC mantienen encendida la llama de la pasión y camaradería entre motociclistas y son una excelente excusa para encontrarse, charlar, intercambiar vivencias y experiencias.

Siendo yo amigo de algunos de sus integrantes tengo el honor de ser convocado a sus cenas de los martes y por esta circunstancia tuve la suerte de ser instrumento para el reencuentro de dos "camaradas"



radar" quienes se habían perdido el rastro y no se veían desde hacía casi 30 años.

El reencuentro se dio entre Guillermo Talevi (el Chef de la foto), por aquel entonces Teniente de Fragata Médico y Juan Nicolau, otrora Teniente de Corbeta. Ambos fueron camaradas en la Marina, más precisamente en la Base Naval de la ciudad de Mar del Plata durante el año 1984. Compartieron poco tiempo juntos en esa base pero lo que vivieron los marcó de por vida por lo que el reencuentro en la sede de la AAMAC fue más que emotivo.

Entre risas y anécdotas se los escuchaba repasar varios nombres y situaciones como cuando Talevi le ofreció venderle su BMW R-60 modelo 1972 a Nicolao a pagarla como y cuando pudiera y, antes de cederle la unidad a pagar, un 3 de marzo de 1985 en la subida de Playa Grande, Talevi se accidentó seriamente y la moto se destruyó en la colisión.

La operación de venta trunca con la BMW destruida es hoy una anécdota entre ambos pero la amistad nacida y alimentada de tiempos compartidos a los veintipocos años, en épocas en donde uno y otro se devoraron la vida juntos, los ha marcado para siempre.

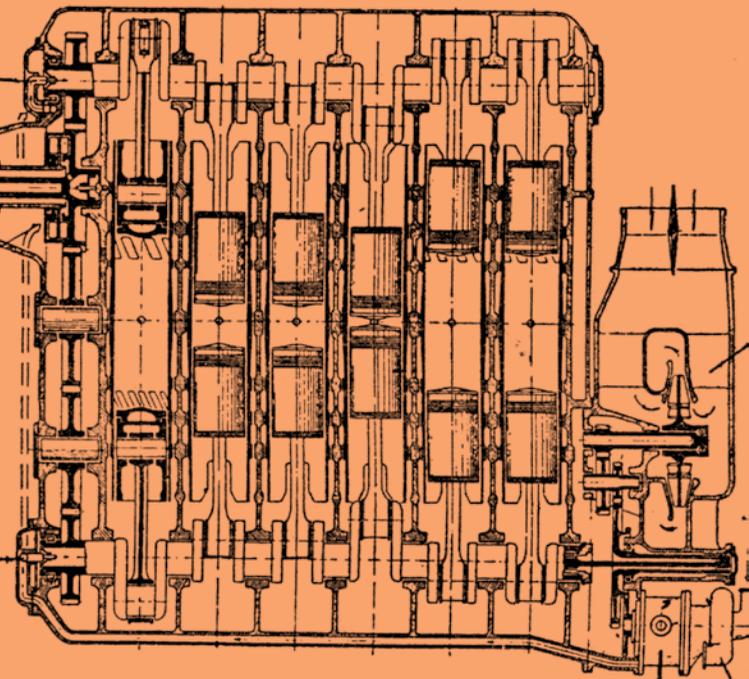
Tanto Juan como Guillermo son actualmente motociclistas apasionados que disfrutan de sus motos todos los días y en todo tipo de situaciones como la de juntarse a cenar entre amigos y celebrar recuerdos que -así hayan pasado 30 años- no se borrarán jamás. ●



“En una emergencia ponete **Poxitas**”



Entrá a
www.poxitas.com.ar,
y enterate de todos los usos que le podés dar.



SOBRE PISTONES CONTRAPUESTOS Y CILINDROS PLEGADOS..... 2ª PARTE

DKW DE POSTGUERRA
La vida de las motos de competición con motor de cilindro plegado fue bastante corta después de la guerra, ganaron algunos campeonatos en Alemania y algunas carreras por Europa pero en 1951 la FIM prohíbe los compresores o supercargadores, dejando fuera a las DKW y a las Puch. La DKW ahora residía en Ingolstadt, Alemania Occidental ya que la planta de Zschopau había quedado dentro del área soviética o como se solía decir "detrás de la cortina de hierro". A pe-



El motor de cilindros plegados tuvo poca actuación en las competencias de postguerra, pero no así en el mercado comercial donde fue utilizado por varias compañías para sus motos. Se pasa revista a algunas de ellas....

quedaron repartidos en ambas Alemanias y las patentes en posesión de la DKW fueron declaradas como reparación de guerra y de uso público. Esto provocó una gran dispersión de los pequeños motores de dos tiempos por todo el mundo. También modelos exitosos de la DKW fueron literalmente copiados en Europa, EE.UU. y Japón.

Otro tipo de circunstancias también tuvieron que ver con la desaparición de los motores "plegados" de DKW y eso fue el desarrollo en materia de motores que realizó MZ. Efectivamente el Ing. Walter Kaaden propulsó una serie de estudios detallados en la resonancia de los tubos de escape, para lograr que la mezcla cruda quedara retenida más tiempo. También utilizó y modificó las válvulas rotativas que había incorporado el Ing. D. Zimmermann (ex-DKW) e incorporó un tercer transfer en la cara del cilindro opuesta al escape, aunque ese tema ya era conocido (Fig. 3). Efectivamente Zündapp lo



Fig.1 Motor de competición de DKW con compresor



Fig.2 DKW 250SS

sar de que dicha fábrica no había sido muy afectada por los bombardeos, los soviéticos la desarmaron completamente y la trasladaron a Ishewsk para montarla en la fábrica IFA que había sido fundada en 1929. En 1956, la parte de motos retornó a Zschopau iniciándose la firma MZ (Motorradwerk Zschopau), mientras IFA se dedicaba a vehículos pesados y al autito Trabant. Equipos y personal

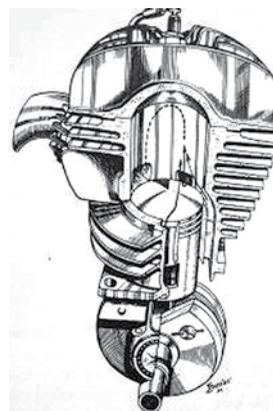
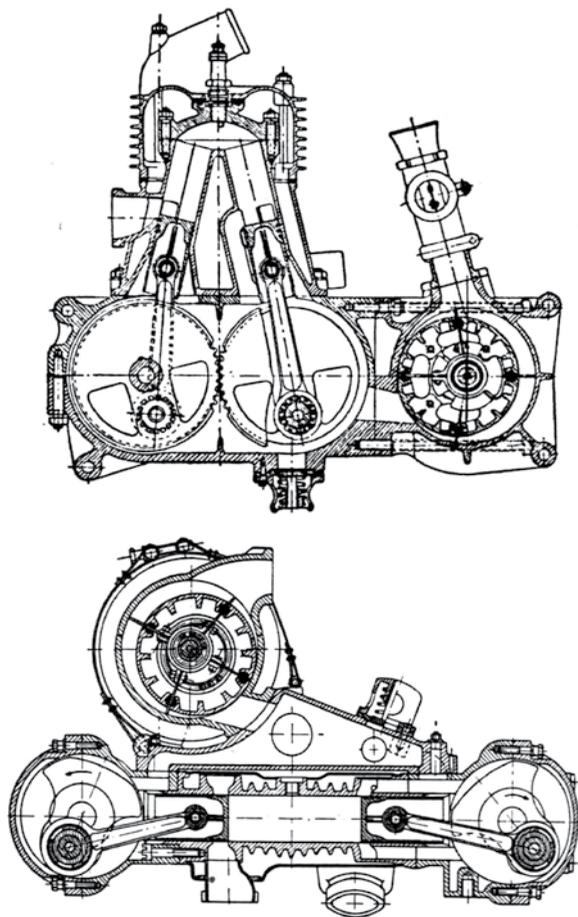


Fig. 3 Flujo de la mezcla con varios "transfers".

había incorporado a su diseño, un trabajo del Ing. Richard Küchen, que fue objetado judicialmente por la DKW que ganó el juicio. Para complicar un poco mas la cosa, la tercera lumbrera también aparece en una patente de la firma británica Scott de 1939, aunque parece ser que había sido usada en los primeros modelos de la firma en la década del 20. Sea como fuere, Kaaden sí la usó y la combinación bien balanceada de todos los elementos llevó a un sorprendente éxito en las competencias internacionales para MZ, a pesar de las privaciones y misérrimos presupuestos que existían en Alemania Oriental para esta actividad. Estando a punto de ganar por primera vez el campeonato mundial de 125cc en 1961 para la DDR (Deutsche Demokratische Republik), el piloto (e ingeniero) E. Degner huyó hacia el Oeste y no sólo se llevó a su familia sino

también planos y piezas críticas del motor. Un año después el mismo Degner ganaba el campeonato mundial de 50 cc con una Suzuki dos tiempos y la era japonesa comenzaba... El motor de dos tiempos con varios transfers, válvulas de admisión y escape sintonizado desarrollaba tal potencia (la MZ 125cc llegó a 200hp/ litro) que no se hizo necesario recurrir mas a las configuraciones de pistones contrapuestos o cilindros plegados para las competencias. Sin embargo estos motores tuvieron cierta aplicación en Rusia, los que también se basaron en diseños de preguerra de la DKW. (ver Fig 4) Nos moveremos a otro país europeo en busca de mas de estos motores.

Fig.4 Motores rusos con compresor rotativo a paletas inspirados en los diseños de la DKW. Arriba; el Vostok S2B, 250cc con 40HP a 7200 rpm y 350cc con 55HP a 6800 rpm.. Abajo ; el GK1 (pistones contrapuestos) en 350cc con 48HP a 7000 rpm.



PUCH

El traslado nos lleva a la vecina nación de Austria, en particular la ciudad de Graz en donde el industrial Johannes Puch había fundado en 1889 una firma dedicada a la fabricación de autos, motos, ciclomotores y bicicletas; la primera moto salió de la fábrica en 1901. El rumbo de la Puch tiene un cambio muy importante cuando en 1923 arriba a la misma el ingeniero italiano Giovanni Marcellino. La historia dice que fue enviado por un grupo de bancos para evaluar la empresa con la idea de rematarla ya que la situación económica después de la 1ª Guerra Mundial era muy delicada. Recordemos que el otrora importante Imperio Austro-Húngaro había sido derrotado y desmantelado. Parece ser que Marcellino lejos de evaluar un remate decidió quedarse en la empresa atraído por su alto nivel técnico. Pero además di-



seña el cigüeñal longitudinal, es decir a lo largo de la moto. Sin embargo los cilindros paralelos seguían montados transversalmente como en el Garelli (ver Fig. 5) . La otra diferencia es que el anclaje del pistón a la biela derecha tenían posibilidad de un pequeño desplazamiento, de manera que en cierta parte del ciclo se producía un desfasaje entre los pistones que se utilizaba para que la lumbrera de escape estuviera cerrada por uno de ellos cuando el otro descubría la lumbrera del transfer con lo cual se evitaba la pérdida de mezcla cruda por el escape. Se podría decir que utilizaba ambos pistones como válvulas de escape y admisión al cilindro, (ver Fig. 6). La admisión al cárter y el escape eran controlados por el cilindro izquierdo y la admisión a la cámara de combustión via transfer, por el cilindro derecho. Estas no eran las únicas peculiaridades mecánicas de este modelo. El cigüeñal tenía en su extremo delantero el magneto, que luego fue reemplazado por una dinamo, y hacia atrás ter-

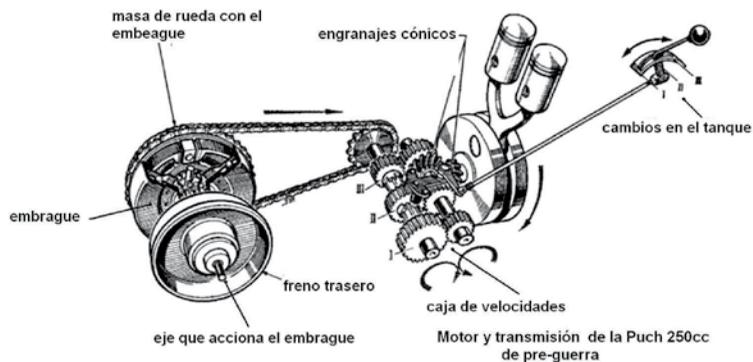


Fig.5 Esquema de la propulsión de la Puch 250 cc de preguerra

señó un motor que sería de ahí en mas el caballito de batalla de la Puch, volviéndola conocida por buena parte del mundo. El motor era nada menos que un dos cilindros plegados con un cámara de combustión común bastante similar al diseñado en 1912 por Adalberto Garelli.(ver primera parte de esta nota). Como en el de Garelli los dos pistones estaban conectados al cigüeñal por medio de una robusta biela en forma de Y, pero mientras el Garelli tenía el cigüeñal transversal como es común en las motos, el Puch po-

minaba en un engranaje cónico que empalmaba con la caja de velocidades que sí era transversal para poder derivar el movimiento a un piñón sobre el lado izquierdo conectado con la rueda trasera mediante cadena. Pero, dónde estaba el embrague?...Pues bueno atrás, en la masa de la rueda trasera, y como toda la fuerza de la propulsión dada por la desmultiplicación de la caja residía ahí, para reducir el esfuerzo de operar el embrague éste era doble: uno primario comandado por el piloto, que a su vez operaba el

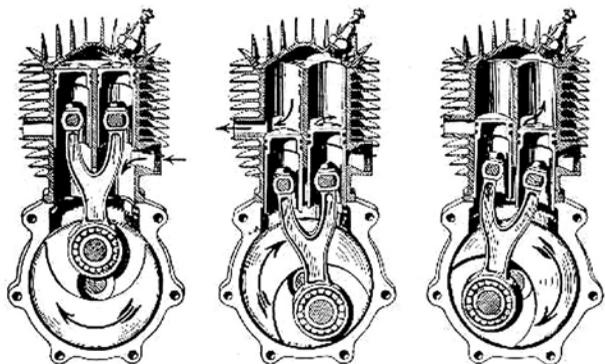


Fig. 6 Esquema del funcionamiento del motor Puch de preguerra.



mas pesado para desacoplar todo. La caja de velocidades se operaba con una pequeña palanca que se situaba sobre el lado derecho del tanque, como era la usanza de la época. (Fig. 7) Si bien las primeras versiones fueron en 122 cc luego

Fig.8 La Puch S 500 de 1936 ; y la Fig.9 (der.) con la leyenda; Fig.9 Esquema del motor de la Puch 500, son dos motores 250 montados uno detrás del otro que tienen un cigüeñal común. La línea indica el eje longitudinal de la moto.



Fig. 7. Puch 250 cc modelo 1940. Notesé A; la palanca de cambios adosada lateralmente al tanque con una larga varilla de transmisión a la caja. B; ubicación del magneto o dinamo en el extremo frontal del cigüeñal. C; la carcasa del cárter que claramente indica que el volante está perpendicular a la dirección de marcha. D; el largo mando hacia el eje trasero para maniobra el embrague y E; la caja de velocidades que está situada en forma transversal a la dirección de marcha.

pasó a ser de 250 cc, constituyéndose una moto emblemática de la Puch. El embrague "trasero" fue mas adelante sustituido por uno monodisco seco como tenían las BMW, pero a pesar de que todo el encuadre favorecía la utilización de un cardán, Puch se mantuvo siempre fiel a la cadena. La lubricación era con aceite perdido pero con una bomba inyectora. Se llegó a fabricar la 500N de dos cilindros plegados (4 pistones) en la misma configuración, cigüeñal longitudinal. (ver Figs 8 y 9)

En 1934 la firma se une a otras y forma el Grupo Steyr-Daimler-Puch A.G. Entre 1935 y 1939 se hicieron 6 modelos, de los cuales 5 eran de dos tiempos con cilindros plegados y uno era de 4 tiempos convencional (un bñxer de 4 cilindros, 800 cc con válvulas laterales). Los motores de motor plegado no tenían mucha potencia pero si un torque grande a bajas vueltas. La biela en Y y los pistones largos y

pesados ponían limitaciones al régimen de vueltas (que no pasaba de las 5000 rpm). Ganaron un campeonato en 1931, pero en general eran superadas por las DKW "Ladepumpe", a pesar de que muchas de las Puch funcionaban con compresores.

Justo antes de la guerra se desarrolla la 350 GS (Gelände Sport) que si bien conservaba las características de las anteriores, es decir montaje del motor con el cigüeñal longitudinal, tenía bielas separadas ancladas a un volante central reemplazando así la biela en Y normalmente utilizada. El embrague era trasero como en las demás. Era un modelo de "turismo" pero orientado a las competencias de "todo-terreno" que curiosamente eran promovidas por las organizaciones deportivas durante el Tercer Reich. Es por eso que el mando de la caja de velocidades era con el pie, aunque también conservaba la palanca al costado del tanque. Por otro lado tenía suspensión trasera mediante un sistema algo engorroso que para uso militar fue eliminado.

En Abril de 1945 finaliza la guerra en Europa con buena parte del territorio destruido. Sin embargo durante 1946 comienzan a salir de la fábrica Puch las primeras motos dando inicio a una exitosa producción que duraría mas de 30 años. Parte importante de esta producción fue constituida justamente por los modelos de motor con cilindro plegado o "Doppelkolbenmotor", aunque hubo un cambio importante en su diseño. A partir de los modelos 1949 los cilindros no están mas uno al del otro sino uno atrás del otro.. (en tandem) Fig. 10. El cigüeñal ahora es transversal (como es común en las motos) y existe una biela maestra para un pistón y una secundaria para el otro que está enganchada con la maestra, un arreglo bastante parecido al de las DKW. El embrague y el generador pasan a los laterales y el carburador se encuentra adosado al cilindro delantero muy cerca del escape para que la mezcla fresca refrigere los metales de esa zona. La admisión siempre es al cárter. El cilindro delantero entonces maneja la apertura de la

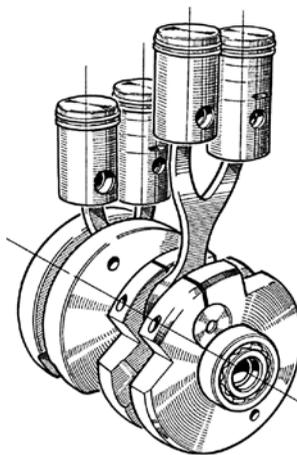


Fig. 10 Motor Puch de cilindros plegados en tandem de postguerra.



lumbreira de escape y el trasero los transfers de admisión a la cámara de combustión. En los primeros años de postguerra la firma EMC radicada en Inglaterra que preparaba las DKW con compresor traídas de Alemania e inclusive había fabricado motos similares, armó motos de competición con los motores Puch de cilindros en tándem, ver Fig. 11.

tiempos. El grupo Piaggio se hizo cargo del sector motovehículos de la Puch.

ISO

Si bien los cilindros con pistones contrapuestos surgen en diversos países, da la impresión de que los cilindros plegados para motos fueran mas bien tema para germánicos (incluyendo a los austríacos) e itálicos. Como para confirmar esto nuestra siguiente visita en busca del ci-



lindro plegado nos lleva a Italia, mas precisamente a Bresso en las cercanías de Milán. La firma había sido fundada por Renzo Rivolta en 1939 en Génova, trasladándose posteriormente a Bresso. Originariamente se llamaba Isothermos, dedicándose a fabricar equipos de refrigeración, pero en 1953 cambia a Iso Autoveicoli S.p.A. fabricando autos y motos finalmente cerrando en 1975. Si bien su existencia fue corta comparada con otras firmas, hubo logros importantes. Inicialmente fabricó motos pequeñas y motonetas,

expandiéndose a mini-vehículos, entre ellos creó el inolvidable Isetta un "ratón alemán" o "microcupé" como se le decía a estos aparatos en épocas de mi niñez. Fabricaron pocos pero dieron licencias a varios países de Europa y Brasil. La versión mas numerosa fue la que produjo la BMW, quien inclusive realizó modificaciones en motor y carrocería. La última etapa fue la de unos gran-turismo con carrocería italianas y grandes motores V8 norteamericanos con la marca Iso-Rivolta. De toda esta variada producción solamente tomaremos los "scooters" y las motos de pequeña cilindrada por que son las que poseían un motor de 2 tiempos con cilindro plegado. Con refrigeración a aire, en algunos modelos forzada por una turbina, el Iso de cilindro plegado era muy parecido a los Puch de la época.

Pistones en tándem, una biela maestra y una segunda conectada a ésta (ver Fig. 12), el esquema de funcionamiento se muestra en la Fig. 13. Recordemos que si no consideramos el compresor ese esquema aparece también en las DKW de competición de pre-guerra. Según se dice estaban muy finamente contruidos (los Iso no eran baratos..) y eran robustos y confiables. Al no dedicarse a las competencias, carecieron del "glamour" de otras marcas pero hicieron bien su trabajo. Esto nos lleva al final de esta segunda parte de la nota, dejando para una tercera y última el caso de otra muy popular marca que utilizó dicho motor hasta casi la década del 70. ●



Fig.11 Moto EMC de competición con motor Puch (1953)

Los modelos comerciales con los cilindros en tándem se fabricaron hasta 1970 e inclusive se exportaron a los EE.UU. que fueron importadas por la firma Sears como la marca Allstate (el modelo SGS 250). Para estos modelos se acuñó el nombre de "Twingle" mezcla de la palabra "Twin" (gemelo, doble, etc..) y "Single" (uno, mono, etc..) Finalmente la producción de motos, ciclomotores y motonetas continuó hasta fines de la década del 80 pero con los motores convencionales de dos

1. Biela madre
2. Bieleta
3. Rodamiento
4. Perno
5. Semi-árbol magneto
6. Semi-árbol transmisión
7. Buje

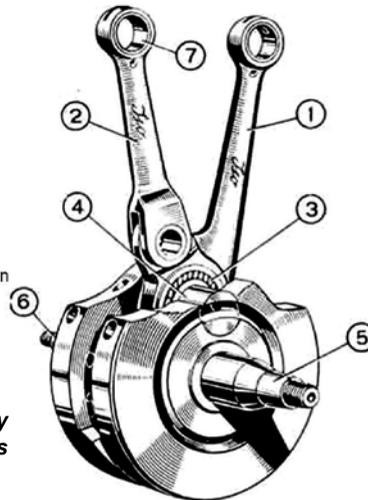


Fig. 12 Biela maestra y biela secundaria de los motores Iso.

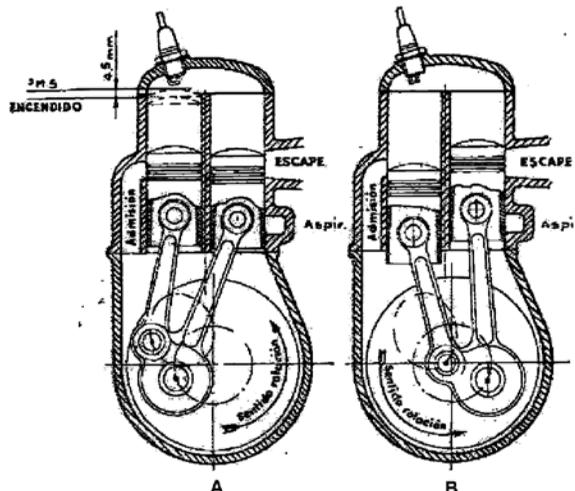


Fig. 13 Funcionamiento del motor Iso, notese que en A el inicio del escape antes que el inicio de la admisión al cilindro y en B el escape cierra mucho antes que el cierre de la admisión.

Vinoteca "I Vini"
Delivery de vinos

Vinos finos
 Vinos regionales
 Espumantes
 Regalos empresariales
 Vinos en damajuanas



ENTREGA A DOMICILIO
 (COMPRA MÍNIMA \$50.-)

15-6191-9299
 ivinivinoteca@yahoo.com.ar

Asuma
 ASOCIACIÓN USUARIOS MOTOVEHICULOS DE ARGENTINA



www.asuma.org.ar

ROMA SPORT Repuestos todas las Marcas

MOTOS



AVANTI
 SAFARI
 KENIA
 SIAM
 ZANELLA
 LEGNANO

HONDA
 SUZUKI
 YAMAHA
 KAWASKI
 GILERA
 INGLESA

TEL.: 4484-3850 / 4651-5036
 De Lun. a Vier. de 8.00 a 12.00 - 14.30 a 19.00 hs.
 Sábados de 8.00 a 13.00 hs.
 AV. VILLEGAS 919 RAMOS MEJIA
 C.P. 1704 - PCIA. DE BUENOS AIRES

INFORMOTO PARA PUBLICAR EN LA REVISTA

publicidad@informoto.com
 Tel/fax 54-11-4966-2469

LM SERVICIOS

BMW - KTM - HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI - KYMCO

ATENDIDO POR ING. MIGUEL A. LIENDO -
 Descuentos a socios del INFORMOTO CLUB
 Asesoramiento sobre rutas a Bolivia y Perú - Auxilio en ruta - coordenadas : S24°09.895 W65°
 19.928 / Juan Carlos Dávalos n° 64 Barrio Los perales San Salvador de Jujuy
 TEL.: 03884261615 / 154750009

DEL OESTE MOTOS

SERVICE Y REPARACIÓN DE MOTOS



AV. VERGARA 3487 (1686) HURLINGHAM
011 4665-8867

RISTOBAT S.R.L.
Fábrica de BATERIAS

MOTOS, JUGUETES, AUTOS, etc.
 Tel. 011- 4246-1778 / Fax 011- 4246-6447
 Cangallo 3984 (1872) SARANDI (B.A.)
 www.bateriasristobatsrl.com.ar
 ventas@bateriasristobatsrl.com.ar



Bidones de 150 cc, ½ litro,
 1 litro, 2 litros para baterías de moto

cargadores de 6 volt y 12 volt de 2 amp con indicador de carga ideal para baterías de moto.

MORELLO
 moto service



52 AÑOS
1960-2012

Mecánica Integral - Electricidad
 ACCESORIOS - NEUMATICOS - ESCAPES - REPUESTOS

YAMAHA
 HONDA
 KAWASAKI
 SUZUKI

Iberá 3452 Buenos Aires / Tel.: 4542-2346

1ª Compañía de Seguros Exclusiva de Motos en el Mundo

EL SEGURO QUE ELIGIERON 1.000.000 DE MOTOCICLISTAS



ATM
COMPAÑÍA DE SEGUROS

Aseguradora Total Motovehicular S.A.
Paraguay 640, Pto. 25, C.A.B.A.
info@atmseguros.com.ar - www.atmseguros.com.ar

Socio: PÉREZ ALEJANDRO JAVIER
Póliza ATM: 348902 25473256/556
Marca: YAMAHA YBR 125
Patente: 823 GRP Año: 2010
Motor: 211EJ87428364
Chasis: WB 327509XBZ09995
Desde 12 hs. 16/11/2011 Hasta las 12hs. 16/11/2012
LA PRESENTE SE DEBITARÁ DE SU TARJETA DE CRÉDITO

- Seguro de RC
- Seguro de Robo, Hurto, Incendio y Pérdida Total
- Auxilio y Remolque
- Asesoramiento Legal
- Argentina, países limítrofes y Perú

ATM
COMPAÑÍA DE SEGUROS



0810.3456.286 (ATM) · www.atmseguros.com.ar

ROYAL ENFIELD EN LA ARGENTINA

PRESENTE Y FUTURO



Roberto González Calderón, de BRM, junto a una Bullet Classic 500 Militar.

Ha pasado algún tiempo importante desde que el relanzamiento de la casa hindú de ascendencia inglesa fue un hecho consumado en nuestro país. Esto permitió, entre otras cosas, conocer los adelantos tecnológicos que RE (Royal Enfield) había alcanzado desde el 2001 a esta parte, además de los nuevos modelos que ya eran habituales en otros países, donde sí se ha seguido una línea en cuanto a la distribución y venta

La vuelta de la marca del cañón tiene en Royal Enfield Argentina a su distribuidor oficial desde hace unos pocos años, pero -sin embargo- en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en la Provincia de Buenos Aires se ha hecho una nueva estrategia de comercialización a través de los dos concesionarios de BRM. Aquí, una pequeña pincelada de la situación actual en estos distritos y en el resto del país.

de estas motos con mucho, pero mucho aire "retro".

Volvamos al medio nacional

y específicamente centremos la atención en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y en la

Provincia de Buenos Aires, dos territorios donde se ha sabido de las RE, pero que desde fines



Realmente, la Militar es muy linda. Nótese la visera del faro delantero, la palanca de puesta en marcha y el asiento con suspensión, imitando principalmente a uno de las RE de los '40 y '50.



central de esta firma, situada justamente en ese barrio capitalino.

IDIOMA "CLÁSICO"

Tanto Roberto como su socio, Ezio Corneli, son viejos conocidos de esta Redacción y a la vez siempre resulta bueno y jugoso hablar con ellos sobre asuntos motociclisticos. Los motivos son puntuales: fueron, son y serán hombres de las motos, saben mucho y sus conceptos son claros cuando se los consulta por determinados temas. Nos pasó muchas veces, pero la última, años atrás, resultó buenísima porque pudimos mostrarles tal vez su joya más preciada



de 2011 ha tenido un cambio de rumbo en cuanto a los puntos de acceso a estas máquinas.

Entonces, una llamada telefónica a Roberto González Calderón, uno de los responsables de BRM (Belgrano R Motors) y nueva cara visible en lo que son las Royal en estos distritos, terminó en un reportaje, una mañana fría pero soleada de martes en la sede

VÍA CORREO ELECTRÓNICO CON LA R.E.A. (ROYAL ENFIELD ARGENTINA)

Durante la charla que mantuvimos con Roberto González Calderón en la oficina que posee BRM en Belgrano R, él nos mencionó a la persona encargada de la parte comunicacional de Royal Enfield Argentina para que extendiéramos nuestras inquietudes sobre el tema del grupo de usuarios y "otras yerbas", y así fue.



Horas más tarde y ya frente a la computadora, a través de los buenos oficios de Internet, dimos con la responsable de esa área, Lucía Álvarez Isasi, para despejar las dudas.

A continuación mostramos las preguntas que le formulamos sobre la actualidad nacional de la marca hindú y sus respuestas.

INFORMOTO: ¿Cuántos concesionarios componen la red en nuestro país?

Lucía Álvarez Isasi: "En este momento estamos operando con 3 puntos de venta principales que son Laboulaye (casa central, Córdoba), Buenos Aires (Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Vicente López) y Mendoza."

I: ¿Qué novedades habrá en el futuro próximo y en el año entrante?

L.A.I.: "Para finales de este año ingresará el modelo Bullet Classic en su ya conocido motor 500cc inyección, en las versiones Tormenta del Desierto y Classic Chrome con detalles cromados en el tanque y los guardabarros, además de la renovación del stock de las opciones Militar y de los colores clásicos."

I: ¿Seguirán comercializando el sidecar como accesorio u opcional?

L.A.I.: "Sí, el sidecar seguirá disponible ya que es una opción muy importante para el amante de las motos clásicas y el único vehículo de su tipo homologado en el país."

I: Por último, ¿están realizando actividades con los usuarios? ¿Hay un club o grupo que los reúna con frecuencia?

L.A.I.: "Hacemos viajes grupales de fin de semana. Digamos que las actividades se centralizan en los puntos de venta por la cercanía que cada concesionario tiene con sus clientes, ya que el país es muy amplio como para hacer actividades en un solo lugar. A la gente de Mendoza, por ejemplo, le encanta juntarse todas las semanas; salen todos los sábados, ¡no se pierden uno! Todavía no tenemos un club que reúna a los usuarios organizado como tal, pero a través de Facebook estamos muy en contacto con ellos y es un lugar para que un propietario pueda encontrar a otro que viva cerca de él. Siempre invitamos a que nos contacten por esa vía; tenemos una página como Royal Enfield Argentina. Nos pueden buscar ahí."



La Electra EFI 500.



La Electra Classic 500.

da, la Honda C77 Dream Touring 305 rodada apenas unos cuantos metros, de la cual Ezio nos contó cómo la consiguieron en nuestro N° 376.

Ahora, más allá de que el motivo de consulta tenía vinculación con las clásicas, no estaba dirigido a una japonesa en particular, sino a las Royal Enfield de actual presencia en el mercado nacional.

INFORMOTO: Para empezar, tenemos que hablar sobre el comienzo de la actividad de BRM junto a esta marca...

Roberto González Calderón: "En noviembre del año pasado firmamos un contrato para vender de manera exclusiva las motos durante los próximos tres años. Esto se produjo a raíz de que Royal Enfield Argentina necesitaba tener una mayor presencia en la zona de Capital Fe-

deral y Gran Buenos Aires, y ahí es donde entramos nosotros, que tenemos experiencia en la venta de este tipo de máquinas de estilo clásico."

I: ¿El alcance es solamente para Buenos Aires, tanto para la ciudad como para la provincia?

R.G.C.: "Tenemos un radio de alcance de hasta 300 km, pero eso no quita que no nos extendamos un poco más. Como ejemplo, pongo a una persona de Mar del Plata, que si tuviera interés en una de estas motos recurriría a nosotros, que somos la cara visible de la marca en esta zona."

I: ¿Cuáles son los actuales modelos que estás comercializando tanto aquí, en Belgrano R, como en la sucursal de Avenida del Libertador, en Vicente López?

R.G.C.: "Los modelos son

tres: Bullet Classic 500 tanto en sus colores tradicionales o en la modalidad Militar, Electra EFI 500 y Electra Classic 500. Además, tenemos el sidecar que es exclusivo para estas motos y adaptable para cada una de ellas."

I: ¿Qué nos podés adelantar respecto de futuras presentaciones?

R.G.C.: "Para fines de octubre creemos que estarán llegando las nuevas motos. Éstas son Bullet Classic en versiones Tormenta del Desierto y Chrome. Creo que van a ser bien recibidas por los usuarios."

I: ¿Están haciendo salidas con clientes?

R.G.C.: "Por el momento no estamos organizando nada particularmente desde BRM, pero Royal Enfield Argentina está realizando desde hace rato actividades con clientes. Sé que

LAS NOVEDADES DE FIN DE AÑO

Tal como lo dijo Lucía Álvarez Isasi, aquí vamos a contarles un poco sobre las nuevas motocicletas que entrarán al mercado local.

En principio son dos: la Bullet Classic 500 Tormenta del Desierto (Classic Desert Storm en la India) y la Bullet Classic 500 Chrome (Classic Chrome). Éstas corresponden a la más bonita -a criterio del autor de esta nota- línea de motos que comercializa RE en la actualidad, y su llegada va a generar especial atención en aquellos propietarios de motos militares y clásicas que buscan una perfecta evocación de aquéllas.

Mucho más por agregar no queda, así que les dejamos unas imágenes para que las vayan contemplando.

ENERO DE 1994: ENFIELD BULLET 500

La tapa corresponde al N° 244 y lo muestra al "Aficionado", José Gribaudo, en plena sesión de prueba de esa moto,



que sin dudas abrió el camino de la marca hindú en el inconciente colectivo de los motociclistas argentinos. Por supuesto que los suscriptores de INFORMOTO DIGITAL pueden ver esta nota ingresando en www.informoto.com.

Más allá de que hagamos una publicidad propia, recomendamos la lectura de esa prueba, que demandó 6 páginas.



han hecho cosas en Córdoba, donde está la casa central, y en Mendoza, pero espero que algún día podamos hacer algo bueno para los usuarios de Buenos Aires y zonas aledañas. Sin embargo, sobre este tema tendrías que hablar con Lucía Álvarez Isasi, de la representación nacional, que te va a explicar mejor este punto."

En esos momentos finales de la pequeña entrevista, mientras degustábamos un rico café con galletitas que nos había acercado Ezio, además de intercambiar impresiones sobre el motociclismo de las clubman, Roberto nos mostró algunos detalles de la Continental GT, la nueva moto de ese estilo que según trascendidos saldría al mercado en 2013. Las imágenes relacionadas a ella corres-

pondieron al de la presentación en sociedad del prototipo, en la pasada Auto Expo 2012 realizada en Nueva Delhi.

Entonces, allí surgió una última pregunta:

I: Está muy buena la moto, perdón, el ejercicio conceptual que mostraron. ¿Tenés fe de que pronto la presentarán al mercado mundial?

R.G.C.: "Sí, y creo que va a ser una buena propuesta porque tiene aire bien clásico y un look deportivo bárbaro. Y para el que quiere algo con calidad, cada detalle, en especial los amortiguadores traseros Öhlins, hace que no pase inadvertida en ningún lugar."

¿CÓMO SON LAS ROYAL ENFIELD QUE SE VENDEN AQUÍ?

Éstas no difieren de lo que se puede ver en la escena internacional y particularmente en otros países de América Latina que gozan de su influencia, como Colombia, Uruguay, Brasil, México y Ecuador.

Como lo pudieron ver en el reportaje, en nuestro territorio el manejo de la casa es llevado adelante por Royal Enfield Argentina, que en los últimos tres años ha estado vendiendo las

motos que Roberto nos ha comentado.

Sin embargo, las denominaciones de las mismas difieren de las que se ven en el catálogo mundial. Por ello vamos a aclararlo para que no se presenten dudas. Así, la aquí llamada Bullet Classic 500 es la Classic 500 en el muestrario propuesto desde el mismo sitio de Internet de la compañía hindú, aclarando que la de especificación Militar es la Classic Battle Green; después está la Electra EFI 500 que en la India se la conoce como Bullet Electra EFI y la Electra Classic 500 como Bullet Electra Deluxe.

Pasando a la parte tecnológica, estas motos son producidas en la planta de Tiruvottiyur (Chennai, también conocida como Madrás), aunque pronto estará lista otra unidad de fabricación en Oragadam debido a la creciente demanda internacional.

En lo que ocupa a su tecnología, la misma es completamente diferente de la Enfield Bullet 500 que probamos en nuestra edición 244, fechada el 15 de enero de 1994. Aquella, que no era Royal por cuestiones de registro de marca (años más tarde se regularizó la situación y las motos de la marca pasaron a ser Royal Enfield) tenía los rasgos de la Bullet de siempre con su motor monocilíndrico de 4T OHV de 2 válvulas, 499cc y caja de cuatro velocidades separada del bloque principal con accionamiento en el lado derecho (una palanca extra situada en el mismo costado posibilitaba encontrar el punto muerto con mayor rapidez en casos que el conduc-

tor considerada oportuno), frenos por campana central en ambas ruedas y el estilo clásico de las RE.

Las de hoy, en contraposición, poseen la misma cilindrada para lo que son las de "medio litro" (hay de 350cc pero no se comercializan en nuestro mercado), aunque muestran la caja y cilindro en un mismo conjunto, tienen las funciones de la palanca de cambio y del pedal de freno tal como si se tratara de una moto actual, inyección electrónica EFI (Electronic Fuel Injection) en vez del carburador (Micarb de 28 mm) y el freno delantero es de disco, amén de los detalles propios de diseño que las hacen diferentes unas de otras.

En cuanto a la gama argentina, la Bullet Classic 500 tiene asiento monoplaza como su rasgo más distintivo, destacando que en la Militar el verde satinado es su carta de presentación; la Electra EFI es la más convencional de todas, la cual puede albergar a un pasajero merced a su amplio asiento; y finalmente la Electra Classic 500 se desmarca de la anterior por diversos componentes o partes de ellos cromados.

A través de estas líneas queremos dar un pequeño vistazo de lo que propone este fabricante en estas latitudes, aunque -a modo de consejo- podemos decirles que si tienen preguntas para hacer sobre las máquinas, lo mejor será que visiten o se comuniquen con los agentes que Royal Enfield Argentina.

La consulta -en este caso y por más que se trate de una evocaciones clásicas- nunca está de más. ●

GILERA SMX 400 ENDURO Y SMX 200 NEW 2012 TODO TERRENO EN 400 Y 200

Desde la central de la compañía, en Carlos Spegazzini, Buenos Aires, han llegado noticias de dos nuevas motos de doble propósito: la más grande es una enduro-calle 400 y la segunda una trail 200, las cuales le dan un poco de aire fresco al ámbito de las novedades nacionales en esta materia. Hasta allí fuimos para fotografiarlas y recabar datos para transmitirlos a ustedes a través de este espacio.

Una nueva era está empezando en Gilera Motors Argentina. No es que haya habido un cambio en la empresa a nivel gerencial o laboral; nada de eso. El tema pasa por lo que se ha presentado días atrás, de lo cual rescatamos a una moto en concreto para sacar el "bocadillo" que da forma a este párrafo.

Es sabido que la cilindrada de los 400cc ha sido uno de los objetivos de la gente de esta compañía. Cuando se produjo el lanzamiento de la SMX en ese cubicaje, finalmente la empresa alcanzó la capacidad de ofrecer a sus usuarios y seguidores una motocicleta mediana, la cual adoptó la forma de una trail asfáltica que puede combinar el manejo en la ciudad con el de la ruta, en una salida de varios días y de muchos kilómetros encima. Hoy, esa trail de uso asfáltico, que tiene el "nickname" agregado de Touring, ha recibido el acompañamiento de una versión de todo terreno en estado puro, la cual está enfocada también dentro de la línea SMX. Con ella, entonces, estamos dispuestos a decir que una nueva era ha llegado para los "gileristas". A ella la hemos bautizado "Cuatrocientos".

De sobrenombre Enduro, ha sido lanzada días atrás, aprovechándose además la ocasión para darle cabida a la nueva generación de la SMX 200, otra doble propósito que se posiciona como una variante

más de elección esta completa familia de motocicletas.

ES ENDURO Y TAMBIÉN DE CALLE

Como les habíamos dicho, nos fuimos hasta Carlos Spegazzini para tener un contacto visual más profundo con ellas. La que primero acaparó nuestra atención –lógicamente– fue la mayor de estas noveles máquinas. Su nombre completo es



Una muestra de que la mayor de las motos aquí presentada es "amigable" con un pasajero. Aquí, el pedalín izquierdo correspondiente a dicho ocupante.



La Gilera SMX 400 Enduro ha reforzado la nueva era que está transitando la casa: la de las "Cuatrocientos".



SMX 400 Enduro y tiene todos los elementos que identifican a una moto de estas características, pero con los componentes válidos para su uso dual: espejos, estructura para albergar la chapa patente y luces de giro.

Técnicamente hablando, su motor es un monocilíndrico de 4 tiempos enfriado por agua de 387cc. En cuanto a la distribución, dos árboles de levas a la cabeza y cuatro válvulas se encargan del proceso de distribución, en tanto que el embrague de discos múltiples bañados en aceite comanda las 6 relaciones de la caja de cambios.

La composición del chasis es muy común y es de doble cuna en tubos de acero de



sección redonda con un refuerzo perpendicular de sección rectangular del mismo material. En el tren delantero, cuya rueda es de aluminio al igual que la tra-



Freno delantero de la SMX 200 New.

veolar con pinza de dos pistones paralelos. Atrás, mientras tanto,



La estructura que rodea a la cartuchera soporta hasta 5 kg de carga.



La cartuchera guarda la bolsa de herramientas. Es amplia y permite llevar algún objeto pequeño extra.



El tablero de datos de la "doscientos" encierra las funciones básicas y además tiene un testigo de la relación de cambio colocada.



El motor de la 400 en un plano cercano, en ambos lados.

el horquilla es de aleación con tubos rectangulares simétricos y calza un amortiguador progresivo que permite un ajuste en extensión y precarga, en tanto que para el frenado se repite la misma especificación del equipo instalado adelante.

Con estas breves características, Gilera potencia su saga "on-off" con esta enduro-calle que sin dudas abre el juego para los que buscan algo menos asfáltico que la versión Touring de la misma cilindrada.

LA 200 "MODERNIZADA"

Tiempo atrás, la SMX 200 marcó el rumbo a seguir para la

compañía. No obstante, la salida de la 400 Enduro ha reforzado el interés y además ha tenido el acompañamiento de una novel generación de la trail "doscientos", llamada New, que esta vez abandona un poco su costado referido a la naturaleza para asimilarse mejor con el paisaje de los barrios, poblados y ciudades.

La razón principal de este fundamento se encuentra—amén de los cambios que muestra su carrocería— en el diámetro del aro de la llanta delantera, que ha pasado de 21 a 19 pulgadas respecto de la que se sigue vendiendo en los concesionarios.

El motor no ha variado mucho en comparación del que se ha visto hasta ahora, con una base "mono" de cuatro ciclos, SOHC con 2 válvulas, la cual alcanza los 197cc, sin dejar pasar los dos tipos disponibles de



FICHA TÉCNICA: GILERA SMX 400 ENDURO 2012

MOTOR

Tipo: monocilíndrico vertical inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido. Distribución: DOHC y 4 válvulas. Cilindrada: 387cc. Diámetro x carrera: 91 x 59,5 mm. Potencia máxima (declarada): 29,9 CV/22 kW a 7.000 rpm. Alimentación: carburador Dashun. Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: doble cuna de acero de sección redonda y rectangular. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida regulable en compresión, extensión y precarga. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos de aleación de sección rectangular y amortiguador regulable en extensión y precarga. Freno delantero: disco alveolar con pinza de dos pistones paralelos. Freno trasero: disco alveolar con pinza de dos pistones paralelos. Ruedas: de aluminio y rayos con diámetros de 21" adelante y 18" atrás y de gargantas de 1,60" adelante y 2,15" atrás. Neumáticos: 3,00 51S adelante y 4,60 63S atrás. Colores disponibles: blanco, negro y rojo.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.155 mm. Ancho: 880 mm. Altura: 1.215 mm. Entre eje: 1.400 mm. Despeje: 300 mm. Altura del asiento: 880 mm. Capacidad del tanque de combustible: 9 l.

FICHA TÉCNICA: GILERA SMX 200 NEW 2012

MOTOR

Tipo: monocilíndrico vertical inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por aire. Distribución: SOHC y 2 válvulas. Cilindrada: 197cc. Potencia máxima (declarada): 13,9 CV/12,2 kW a 8.000 rpm. Alimentación: carburador Keihin. Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Arranque: eléctrico y por patada. Caja: 5 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: monocuna desdoblado en su parte intermedia de acero de sección redonda y rectangular. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos de acero de sección rectangular y amortiguador (sistema Soft Lever). Freno delantero: disco alveolar con pinza de dos pistones paralelos. Freno trasero: tambor central de simple leva. Ruedas: de acero y rayos con diámetros de 19" adelante y 17" atrás y de gargantas de 2,15" adelante y 2,50" atrás. Neumáticos: 90/90 M/C 58P adelante y 110/90 M/C 66P atrás. Colores disponibles: azul, blanco y bordó.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.120 mm. Ancho: 760 mm. Altura: 1.140 mm. Entre eje: 1.350 mm.



Gilera SMX 200 New, una de las doble propósito debutantes de 2012 en el plano nacional.

arranque: eléctrico y por pedal.
 Para el cuadro y el basculante de sistema Soft Lever el acero es el factor común, aunque en ciertos componentes se notan algunos cambios respecto de la SMX 200 tradicional.

Comenzando por el primero, que es la horquilla, vemos aquí que es invertida, mientras que en la convencional es de tipo clásica; dejando para el freno trasero la utilización de un tambor central accionado por una

sola leva (la más clásica tiene un disco accionado por dos pistones paralelos).

A fin de cuentas, el desembarco de una 200 diferente a lo que se había visto en Gilera, sumado a la enduro-calle 400, dan

una muestra notable de la atención puesta por la marca para captar al público de las doble propósito, después de un tiempo en el que las deportivas y customs habían copado el panorama de sus grandes novedades. ●

Fastix®

ALTA TEMPERATURA

SELLADOR SINTETICO

Para sellar juntas resistentes a alta temperatura en motores.

...y asunto sellado!®



TERMOSTATO BOMBA DE AGUA



MULTIPLE DE ADMISION



TAPA CONJUNTO DE DISTRIBUCION



DIFERENCIAL



CARTER



www.fastixaltatemp.com.ar

INFORMOTO EN LA CALLE



Grabador en mano, INFORMOTO salió a recorrer el centro porteño para conocer la opinión de los motociclistas que a diario transitan sus calles. En esta oportunidad realizamos una serie de entrevistas con respecto a una problemática que desde hace meses afecta a los usuarios de las dos ruedas: las trabas a las importaciones de motos o artículos relacionados a ellas.

En los últimos meses, conseguir repuestos originales, baterías, neumáticos, cascos o incluso motos 0 kilómetro se ha vuelto una tarea titánica para los motociclistas. Para colmo, lo poco que se consigue en los comercios especializados tiene sus precios por las nubes.

Por motivos que nunca terminamos de comprender, el motociclismo siempre ha sido vapuleado en nuestro país. El uso de chalecos reflectantes para indicar que no somos ladrones, campañas mediáticas de desprestigio que instalan términos como "motochorro" o, yendo más atrás en el tiempo, "motoquero", nos dan un carácter delictivo que hace que el común de la gente se aleje

de las motos, el medio de transporte más cómodo que existe hoy en día. El más reciente capítulo de esta historia son las trabas a las importaciones.

En INFORMOTO jamás priorizamos nuestra voz por sobre la de los motociclistas; por el contrario, creemos que la mejor manera de enriquecernos es conociendo la opinión del motero "común" que día tras día se enfrenta a este tipo de problemáticas.

La gran mayoría de los usuarios que entrevistamos estaban al tanto de los conflictos a la hora de comprar motos o artículos relacionados, y muchos de ellos los habían sufrido en carne propia. A su vez, también preguntamos acerca de los principales inconvenientes que se sufren transitando a diario la Capital Federal y las respuestas fueron recurrentes: el tránsito, las complicaciones para el estacionamiento y el mal estado de las calles. Lo mismo habíamos oído en encuestas anteriores, y constatamos que es muy poco lo que se ha hecho al respecto en los últimos tiempos.

Creemos oportuno destacar la buena predisposición de los motociclistas entrevistados ante el grabador de INFORMOTO, e incluso la amabilidad y el respeto mostrados por aquellos que, por cuestiones de tiempo, no pudieron contestar nuestras preguntas. Estas fueron las respuestas de los moteros porteños:

CUESTIONARIO:

1. ¿Qué moto/s posee?
2. ¿Está en sus planes cambiarla en los próximos meses?
3. ¿Está al tanto de los problemas para conseguir repuestos originales, neumáticos, baterías, etcétera? ¿Los padeció?
4. ¿Cuáles son los mayores problemas que debe enfrentar a diario andando en la ciudad?

RAÚL

(LOMAS DE ZAMORA)

1. Tengo una Motomel Skua 200 modelo 2011 y una Yamaha YBR modelo 2010. Las dos las tengo desde 0 km.
2. Sí, en realidad lo que quie-



ro es ir cambiando una vez por año por lo menos. Últimamente no averigüé.

3. Sí, estoy al tanto sobre todo en neumáticos. Me está costando conseguir el trasero de la Skua. Empecé a buscarlo hace mucho porque pensé que me iba a costar encontrarlo y ahora lo estoy sufriendo. Por suerte, como tengo la otra puedo ir cambiando.

4. Gracias a dios, más que el tránsito que es lógico -a veces hay más, a veces menos- me la rebusco.

**GUSTAVO
(CIUDAD EVITA)**



1. Una CG 150 2009 y una YBR 125 2012. Las dos las tengo desde cero.

2. No, esta fue la última que compré hace dos meses.

3. Sí, sí, no hay nada. Los repuestos están caros y no se consiguen. De esto no tuve problemas para conseguir, pero compañeros que usan otras motos -motos chinas, brasileñas- sí. Para conseguir esta moto también tardé un montón porque no las estaban entregando, y eso que estas son de fabricación nacional. No sé qué problema tenían. No podía vender la otra, y cuando junté la plata para comprar esta no la podía conseguir por ningún lado. Tuve que ir a

San Martín, al fondo, que les habían entregado cinco. Cuando llegué al día siguiente les quedaban dos. Vuelan.

4. La policía, los "tacheros" que no te dejan espacio... Nos pusieron eso en la 9 de Julio, en la bajada de San Juan (N. del R.: se refiere a las zonas de detención exclusivas para motos junto a la senda peatonal) que no nos sirve de nada. Para llegar ahí tenemos que venir por los costados. Nos tendrían que dejar una vía libre como las que tienen las bicicletas, un carril para que pasemos nosotros. Eso no sirve de nada, para llegar ahí tenemos que llegar primero o sino quedarnos atrás.

CRISTIAN (MORENO)

1. Siempre tuve Honda CG, ésta es una 2012.

2. La cambié ahora, así que no. No tuve problema para conseguirla, pero subieron muchísimo de precio. De una semana

a la otra, subió casi una "luca".



3. Sí, tal cual. Es más, por eso cambié, porque a la que tenía había que cambiarle las

cubiertas, la batería y era mucha plata. Aparte se complicaba conseguir y estaba muy caro. Aumentó todo una "bocha".

4. Te molestan para dejar la moto en cualquier lado y la gente no te respeta ni a palos, nunca. Habría que hacer carriles exclusivos para motos. Eso estaría buenísimo.

**ALEJANDRO
(BOULOGNE)**

1. Una AX 100 y un Kawasaki KLR 250 del '91. También una Tula Rusa 200 2 tiempos y un Zanella 50.

2. Sí, ahora quiero vender la Suzuki, arreglar un poco la



Kawasaki y usarla para laburar y vender el ciclomotor y quedarme con el 2T 200 y el 250 4T.

3. Sí, todo.

Tanto lo básico como las cámaras... cámaras Pirelli no se consiguen y lo que se consigue está mucho más caro. Lo sufro a diario porque al usar la moto para trabajar cambiás repuestos continuamente. Ésta no porque es más común, repuestos hay, pero la japonesa al ser vieja tengo que pagar en dólares y se complica más.

4. Sí, el tránsito y un poco también la gente que no respeta y no anda con conciencia. La semana pasada tuve un choque -por eso estoy con ésta, sino yo usaba la otra para trabajar- se me cruzó un auto y terminé cayéndome al piso y ni siquiera frenó para decirme 'che, ¿estás bien?'. Se fue. Entonces eso es lo principal para que la gente tome un poco de conciencia y esté más tranquila. Nosotros en las motos estamos más indefensos y el tránsito es cada vez peor.

RUBÉN (VILLA DEL PARQUE)

1. Tuve otra pero ahora tengo una Motomel 150.

2. No, tal vez el año que viene. Aún no averigüé, tal vez me pase a una moto de la misma línea pero 200.

3. Sí, por el tema de las importaciones. Por ahora no lo sufrí, gracias a Dios, pero sé que pasa. No sólo con las motos, sino que hay un montón de cosas con las que pasa. Así que me imagino que esto no está exento.

4. El problema de la ciudad es el tránsito, faltarían accesos. Hay muchos vehículos pero den-



tro de todo se puede andar bien.

GUSTAVO (MATADEROS)

1. Una CG 150 2011 y una Twister 2009

2. No, por el momento ya es la segunda.

3. Sí, súper al tanto. Con las motos del Mercosur no, pero con las motos importadas (tengo amigos que tienen motos grandes) no hay nada. Y si hay, hay que pedirlo por pedido y tarda dos o tres meses... cachas, transmisiones, cubiertas, esas cosas.

4. En sí acá en la ciudad es complicado el tema del tránsito, en especial cuando hay cortes y piquetes. Pasan a diario y ya cada vez parece más normal. Uno se termina acostumbrando pero es un "quilombo".

NÉSTOR (PATERNAL)

1. Una XR250 Tornado modelo 2011.

2. No, todavía estoy pagando esta, ja.

3. Uh, sí. Está difícilísimo conseguir repuestos, y lo que hay está caro. Por suerte todavía no lo sufrí.

4. Yo uso la moto para venir a mi trabajo y muchas veces me cuesta encontrar un buen lugar para dejarla. Deberíamos tener zonas para estacionar sólo las motos, me parece.

JUAN (BARRACAS)

1. Tengo una Honda Biz 125.

2. Tengo ganas de comprar una más grande pero todavía no averigüé nada.

3. Sí, ya viene desde hace mucho tiempo. Tengo conocidos que tienen motos grandes y no las pueden usar porque no consiguen determinados repuestos. Que se yo, el gobierno tendría que pensar un poco mas antes de tomar este tipo de medidas.

4. El problema número uno es el tránsito, sin dudas.

FACUNDO (CABALLITO)

1. Mondial RV 125.

2. Si, por una Kawasaki Ninja 250.

3. En principio tuve problemas para conseguir el manual de la moto y no lo pude solucionar, ¡la tengo hace un poco más de un año y no tengo el manual! Y

de los repuestos todavía no tuve que cambiar nada, pero sé que es muy difícil de conseguir y más en mi moto, por ejemplo las cubiertas, ya que es arenera.

4. El problema principal que tienen todos es el del tránsito, pero a la moto tanto no le afecta. Lo que sí le afecta es el poco respeto de los autos y principalmente la poca visibilidad que tienen para con nosotros. También otro gran problema que tiene la moto es el de los baches, algunos son bastante peligrosos ya que nos hacen perder el equilibrio. Pero más allá de esto, yo creo que es el vehículo ideal para esta ciudad.

ERNESTO (FLORESTA)

1. Tengo dos, una CBX250 Twister 2011 y una Yamaha YBR del 2008.

2. No.

3. Lo padecí bastante con la YBR, sí. Igualmente, el tema de las importaciones no afecta sólo a las motos sino que a un montón de negocios. No están dejando entrar nada. Me parece una medida muy desacertada del Gobierno, se acordaron demasiado tarde de que la industria nacional está muerta y creo que esta no es la solución.

4. Nadie se preocupa por las motos. Nos dejaron ese espacio para frenar en la 9 de Julio que no sirve para nada. Lo que tendrían que hacer es carriles exclusivos para motos en las avenidas más importantes. Si están las bicisendas que se usan muy poco, también tendría que haber "motosendas", que estoy seguro de que siempre estarían transitadas.

IGNACIO (MATADEROS)

1. Una Bajaj Pulsar 200.

2. No, no, por ahora no.

3. Estoy al tanto, pero por suerte no lo sufrí. Esta es una moto chica y, hasta ahora, todo lo que necesité lo conseguí. Igual sé que con las motos grandes es otra historia, hay muchas cosas que no están entrando y los precios son súper caros.

4. A la gente, que maneja muy mal. Acá se maneja pésimo; yo creo que deberían ser más exigentes cuando le dan el registro a la gente, hay muchos que son un peligro.

NICOLÁS VILLA URQUIZA

1. Gilera Smash R125.

2. En los próximos meses no, está en mis planes cambiarla dentro de un año aproximadamente.

3. No estoy al tanto, las veces que tuve que comprar repuestos los conseguí fácilmente en un local cerca de mi casa que vende repuestos originales y a buen precio.

4. En la ciudad los mayores problemas son el tránsito, por una parte, y los baches. El estacionamiento en la moto no es problema porque la dejamos en cualquier parte. Lo que más preocupa son los autos y el peligro que hay apenas te tocan.

MARCELO (COGLAN)

1. Una Patagonian Eagle 250.

2. No la quiero cambiar, pero sí comprar una nueva. Empecé a averiguar por una Honda CG 150 nueva y vi que están muchísimo más caras que hace un par de meses.

3. Hasta ahora pude conseguir las cosas que necesité pero sé que el problema existe, al igual que en todos los rubros por el tema de las trabas a las importaciones.

4. La policía... Me hicieron varias multas por estacionar mal en la calle Maipú, justo enfrente de mi "laburo". También el estado de las calles es muy malo, y eso puede provocar todo tipo de accidentes.

JUAN MARTÍN (ALMAGRO)

1. Una Motomel Xplora 250 modelo 2010 y una Honda NX4 Falcon modelo 2008.

2. No, con estas dos estoy bárbaro.

3. Por supuesto, estoy al tanto y lo sufrí. La NX4 la tuve parada un buen tiempo porque no conseguía un repuesto, y cada vez que necesito algo tengo que pagarlo mucho más caro que hace unos meses.

4. Es difícil estacionar "legalmente", pero si uno deja la moto sobre la vereda no hay problemas. El centro está superpoblado de autos desde hace muchos años, yo creo que una solución fácil sería no permitir el ingreso de camiones en las horas pico. ●

GILERA®



www.gilera.com.ar

G1



VC 200 R



VC 150



SMASH R 125

NUMERO 1 EN VENTAS



GILERA MOTORS ARGENTINA: Líneas rotativas (011) 4797-7210

Fábrica y Oficina: Carlos Spegazzini Marconi 805 (B1812CDE) Ruta 205 km. 43,5 Tel.: (02274) 430241

Centro Repuestos: Av. Rivadavia 10766 - Capital. Tel.: (011) - 4641-2444- repuestos@gilera.com.ar

www.gilera.com.ar - motos@gilera.com.ar



PADRE E HIJO LLEGAN A USHUAIA EN DOS AFRICA TWIN

Transcurría el mes de octubre de 2011, y a poco del regreso de una vuelta por Salta acompañando a un amigo que probaba su BMW por primera vez en el ripio de la 40 -que será tema de otro relato-, surgió la idea de viajar al sur en

enero. El primer problema a resolver era la 'visa doméstica' para viajar con mi hijo en moto en el tradicional mes de las vacaciones familiares. La conseguimos, pero no fue nada barata.

Luego quedaba tener un bosquejo de la ruta a seguir, sin nada

muy estructurado, atento a que veríamos sobre la marcha las distintas alternativas posibles y los lugares a visitar.

La preparación de las motos no significaba ningún problema, dos Honda Africa Twin, una de 1997 y la otra de 2001, en perfecto mante-

nimiento y uso habitual para viajes. No las usamos en ciudad, así que sólo necesitaban una revisión general, cambio de lubricantes y filtros, cubiertas nuevas para ambas, y protegerlas para no deteriorarlas en los caminos de ripio. De allí en más, sólo disfrutar del viaje. ¡Allá vamos!



DIA 1 - CORDOBA A Catriel (RIO NEGRO) - 1.050 KM.

Partimos de casa en la Ciudad de Córdoba a las 5 am en un intento de tener algunas horas más de fresco, que duró sólo hasta terminar el cruce de Altas Cumbres. Luego, desde Villa Dolores en adelante, todo fue calor y viento con tierra. Nada destaca-

do para contar a no ser el encuentro con una chica que en solitario también viajaba hacia el sur en una Honda V-men 125 muy cargada, y que en Santa Isabel (La Pampa) había decidido quedarse a esperar a que pare el viento con tierra, ya que para una moto liviana era realmente complicado.

Por nuestra parte, cargamos combustible y continuamos viaje para cumplir la etapa del día hasta Catriel, donde arribamos junto con una tormenta que nos permitió llegar al hotel. Creo que para este recorrido, dado el calor -unos 42 grados-, lo importante fue la hidratación permanente -unos cuatro litros de agua cada uno- y viajar a no más de 120 km/h para cuidar la mecánica y las cubiertas.

DIA 2 - Catriel a Temuco (Chile) - 700 KM.

Arrancamos a las 8 hs, luego del desayuno. El cansancio del día anterior se hacía sentir. Paramos en Barda del Medio y Zapala para cargar combustible y pusimos rumbo al paso de Pino Hachado. Ahí sí comenzaron los caminos lindos. Pavimento en muy buen estado hasta la aduana argentina, organizada pero algo lenta cuando llegan los buses, de ahí un corto tramo de ripio en buen estado y asfalto hasta la aduana chilena, con las mismas falencias que la anterior.

Acá tengo que contarles que la zona del paso es muy ventosa y, por falta de experiencia, paramos en una curva con muy buena vista a sacar las primeras fotos. Cuando nos detuvimos para intentar poner la pata de la moto, el viento nos tiró a ambos al piso con moto y todo, sin ninguna consecuencia más que el ataque de risa ante lo ridículo de la situación. Luego de franquear la aduana chilena continuamos viaje a Temuco, primero por rutas en perfecto estado y luego por autopista con peaje. Temuco es una ciudad como cualquiera, con buena oferta hotelera, pero atención, luego de las 22 hs no hay ningún lugar para comer abierto; todo termina muy temprano. Es sumamente aburrida, así que fuimos a dormir al hotel Bayern, con muy buena atención y estacionamiento cerrado y cubierto (\$320 la doble con desayuno).

DIA 3 - TEMUCO A PUERTO MONTT - 380 KM.

Salimos a la ruta no muy temprano porque el tramo previsto era corto y sobraba tiempo. La totalidad del recorrido era por autopista, en perfecto estado y bien señalizada. Nos tocó lluvia en todo el viaje, no obstante la calidad del pavimento y el correcto manejo de los chilenos permite mantener un cruceo de 110 km/h sin problemas. Llegamos a Pto. Montt al mediodía, y enfilamos directo a la Oficina de Turismo, donde nos atendieron muy bien, ayudándonos a buscar hotel en forma telefónica, hasta dar con uno cerca del centro (Hotel Puerto Sur) con cochera y todas las comodidades. Allí fuimos, dejamos el equipaje, nos sacamos los equipos de viaje, que con tantas horas y kilómetros de lluvia no estaban cómodos, y aparte, había dejado de llover. De allí directo al puerto, a las oficinas de Naviera Austral, para decidir, de acuerdo a las posibilidades de embarque, cuál ruta seguir de las tres alternativas posibles: 1) Cruce a la Isla de Chiloé y nuevo embarque desde Quellón a Chaitén (descartado porque salía el día jueves, era lunes y no había lugar). 2) Embarque directo de Pto. Montt a Chaitén, que son aproximadamente 12 hs de navegación. Tampoco había lugar y salía el día viernes. 3) La tercera es la vencida. Recorrido por Ruta 7 Carretera Austral hacia el sur, con tres embarques (balseos), que en temporada tienen dos horarios diarios. Tampoco había posibilidad de sacar los tickets por anticipado, pero en la misma empresa nos recomendaron que dado que viajábamos en motos, y éramos sólo dos, fuéramos de todos modos a los lugares de embarque y que seguramente los encargados de acomodar los camiones, buses y autos nos harían lugar. No quedaba otra que jugarse, es parte del viaje.

En vista de que no teníamos nada más que hacer, nos fuimos directo al puerto turístico. Teníamos que comenzar la degustación de mariscos chilenos y conversar de las alternativas de viaje para el día siguiente. Aprovechando que el tiempo había mejorado partimos a conocer Frutillar, Llanquihue y Puerto Varas, un recorrido total de cerca de 100 kilómetros. Son poblaciones realmente

bellas, con entornos súper cuidados y, como siempre, con la amabilidad de su gente. Regresamos a Pto. Montt, descansamos, cenamos en el hotel y a dormir. Había que salir temprano porque a las 8 hs cortaban la Ruta 7 con motivo de la vuelta ciclística a Chile, y abrían el paso recién a las 11 hs, demasiado tarde.

DIA 4 - PTO. MONTT A HORNOPIREN A CHAITÉN - 250 KM POR TIERRA + NAVEGACIÓN.

Fue uno de los días más divertidos, emocionantes y agotadores de todo el viaje. Valieron la pena cada uno de los minutos vividos y los kilómetros recorridos y navegados. Paso a contarles... Salimos de hotel a las 7 hs (nos perdimos el desayuno), con frío y nuevamente lluvia. Realmente había que tener muchas ganas de andar en moto para salir de viaje en esas condiciones, pero allá fuimos. Tomamos la Carretera Austral (Ruta 7), cuyo primer tramo -de unos 30 km- está pavimentado, y luego siguen unos 40 km de ripio en buen estado hasta Arenas. Hicimos el primer embarque de sólo 30 minutos, con la suerte de que justo al llegar estaban cargando los vehículos. Muy despacio pasamos por al lado de la cola que estaba esperando hasta que los operarios del barco nos vieron, y sin problemas nos indicaron que esperáramos a un costado. Cuando hubieron cargado todos los autos y camiones nos indicaron que subiéramos. Nos habían dejado un lugar al costado, así que pagamos el pasaje (\$70 moto y tripulante) y desembarcamos en Rampa Puelche.

Eran las 8.45 hs y teníamos por delante 60 km de ripio. Comenzó a llover y la próxima balsa partía a las 9.30 así que hubo que acelerar. Pero como suele ocurrir en estos casos, llegamos a Hornopirén directo al puerto para ver como el ferry se alejaba lentamente a no más de 300 metros de distancia del muelle; un par de puteadas y paciencia, el próximo salía a las 16.30, con dos horas de atraso por la carrera de bicicletas. En la naviera nos volvieron a confirmar que no había lugar hasta el viernes, pero que esperáramos su llegada para hablar con el personal encargado de la carga. Como no habíamos desayunado,



buscamos un barcito -muy cálido- y de paso averiguamos si había lugar para quedarnos a dormir, plan B por si había que esperar al día siguiente para embarcar. Hornopirén es un lugar pequeño pero con bastantes servicios, estación para reponer combustible (el más caro de todo el viaje a \$9,50), ferretería para comprar grasa para las cadenas y varios lugares con alojamiento.

Fuimos al embarcadero un par de horas antes para conversar con la gente del barco en cuanto llegaran para ver si nos hacían lugar. Primero estuvieron un pocos fríos en el trato, sin dejar de ser amables, pero luego nos aseguraron un lugar para ambos, a pesar de que había una larga lista de espera de autos en nuestra situación. Allí llegó un japonés

residente por cuestiones laborales en Santiago de Chile, en una Yamaha XTZ 1200 toda equipada, cuya moto anterior había sido una Africa Twin que aún extrañaba. Lo curioso fue que a pesar de entender perfectamente español, al momento de cargar le pidieron que sacara las valijas laterales para acomodar mejor la moto por la falta de espacio y obviamente las valijas irían en algún otro lugar del barco, a lo que se negó, así que quedo en el muelle mirando como partíamos. Ojo, la próxima balsa salía al otro día a las 9.30 hs... no sabemos cómo siguió la historia porque no volvimos a verlo en otro lugar.

Una navegación de cuatro horas entre caletas y fiordos fue el premio a la espera. Disfrutamos de paisajes para nosotros

nunca vistos, y luego de estar un rato con la fiata contra el vidrio el capitán nos permitió el acceso al puente de mando. Todos allí muy amables.

Desembarcamos rápidamente en Vududahue, y de allí había un tramo de apenas 10 kilómetros hasta el próximo embarque en Fiordo Largo (el costo de este tramo está incluido en el costo del anterior, de unos \$100 cada moto y pasajero). Enfrentamos una nueva navegación de unos 30 minutos cruzando un fiordo para desembarcar en Caleta Gonzalo. De allí sólo restaban 60 km hasta Chaitén.

Esto suena fácil, pero se complicó apenas tocamos tierra, cuando comenzó a anochecer y nuevamente a llover, sobre un camino de ripio en regular estado que transcurría entre montaña y cornisa. A esto ya se sumaba el cansancio de marchar todo el día, pero nos armamos de paciencia y seguimos para adelante.

La llegada a Chaitén fue cerca de las 22 hs, con mucho frío y bajo la lluvia. Hay que tener en cuenta que Chaitén fue arrasado en el 2008 por un alud luego de que entrara en erupción el volcán Puyehue, y de a poco lo están reconstruyendo por lo que aún le



faltan servicios, aunque son muy voluntariosos.

La búsqueda de alojamiento fue una aventura aparte: no había lugar en ningún lado, los que conocen habían reservado, así que luego de dar muchas vueltas, a pesar de que el lugar es chico, dimos con un hotel que básicamente servía para poder cambiarnos de ropa, secar los equipos y poder dormir en una cama. Después de una cena también básica, nos fuimos a dormir.

DIAS 5 Y 6 - CHAITEN A COYAIQUE - 450 KM.

Sin dudas el trayecto más

bonito del viaje. Cargamos combustible y arrancamos. El primer tramo hasta Termas del Amarillo es de pavimento, y de allí comienzan unos 160 km de ripio en buen estado, salvo las zonas en las que se está trabajando en la pavimentación y hay que tomar desvíos, que con precaución se superan sin problemas. Encontramos detenidos sacando fotos a dos cordobeses en sendas Honda Transalp. Charla de rigor y continuamos avanzando hasta La Junta. Repusimos combustible, algo para comer y seguimos hasta Puyuhuapi. Allí nos dirigimos a la Oficina de Turismo para averiguar sobre los costos de alojarnos en el complejo termal, pero estaba fuera de presupuesto, así que, tras un almuerzo tardío, continuamos hacia Coyhaique. El camino continúa siendo de ripio, no muy ancho, entre montaña y cornisa, con vistas a los lagos donde se ven los criaderos de salmón.

Hay que tener en cuenta que los vehículos locales circulan muy rápido y salen de las curvas de cualquier modo; nosotros nos salvamos por poco de tener un accidente grave con una camioneta que venía de frente. Antes de llegar al cruce que lleva a Puerto Cisne hay una trepada en medio de la selva y con vista a las montañas cargadas de glaciares que es imposible de olvidar. Desde el cruce en adelante empieza el asfalto, muy lindo para manejar y disfrutar, que se extiende por unos 150 km hasta Coyhaique. Como siempre, fuimos directo a Turismo donde nos indicaron el Hotel San Rafael. Éste dispone de cabañas y habitaciones, es sumamente cómodo y las motos quedaban en el acceso frente a nuestra habitación. El precio era de \$380 la doble, muy razonable.

Así, decidimos que ese sería el punto para tomarnos un día de descanso y pasar dos noches. La ciudad, si bien no es grande, tiene de todo. Es muy limpia y ordenada, cuenta con una excelente gastronomía y lugares cercanos para visitar en moto o simplemente a pie. Nos sorprendió la existencia de árboles de cerezas en las calles, cargados de frutas exquisitas.

Caminamos mucho, y al pasar nuevamente por la Oficina de Turismo a agradecer la recomendación de hotel nos contaron que nuevamente estaba funcionando

la navegación desde Puerto Ibáñez a Chile Chico, cruzando el lago Carreras (el segundo más grande de Sudamérica). Analizamos las alternativas de viaje y fuimos a sacar los pasajes para el día siguiente, en el único cruce diario a las 19.30 hs.

DIA 7 - COYHAIQUE A LOS ANTIGUOS (ARGENTINA) - 160 KM + NAVEGACIÓN.

Nos levantamos tarde y desayunamos tranquilos ya que sólo teníamos por delante 120 km de buen pavimento hasta Puerto Ibáñez, con visita al Cerro Castillo, que imaginábamos más grande y con mejores servicios. Nada de eso, es limpio y ordenado, pero no había nada que hacer y apenas eran las 15 hs. Conseguimos una bolsa de cerezas y nos fuimos dormir la siesta a la plaza, muy arbolada y tranquila. Como a las 18 hs enfilamos hacia la zona del embarcadero, donde hay un pequeño bar en el que se puede tomar y comer un sánduche, y a su vez está la boletería donde se pueden sacar pasajes, pero conviene siempre tenerlos sacados desde el día anterior. A veces no hay lugar y el cruce es sólo una vez al día, pero en general para las motos siempre hay un lugarcito.

Llegó el momento de embarcar y, como ya era costumbre, las motos fueron al último rincón que queda junto a la rampa. La navegación en sí es muy bonita, el lago es de un azul intenso y el ferry, absolutamente nuevo. De hecho, había sido botado sólo unos días antes, ya que el servicio estuvo interrumpido y comenzó a funcionar nuevamente el 1 de enero.

Dos horas después llegamos a Chile Chico, que no pudimos recorrer porque teníamos reserva de hotel en Los Antiguos. El arribo a puerto no daba tiempo al cerrarse las aduanas a las 22 hs, así que había que apurarse, salir del pueblo y luego recorrer unos 15 km hasta la primera. Llegamos a la aduana chilena apenas cuatro minutos luego de las 22 hs y ya estaba cerrada, pero el personal nos hizo señas para que avanzáramos y en dos minutos habíamos hecho los trámites para salir de Chile. Ahora había que llegar a la aduana argentina, situada a unos 6 km de distancia

sobre pavimento. Partimos rápido y al llegar, como era de esperar, estaba cerrada con una barrera. Nos acercamos caminando y nos atendió un gendarme que, de bastante mal modo, nos dijo que ya estaba cerrado y que no había quien nos hiciera el trámite por lo que teníamos que quedarnos en el lugar, o sea entre las dos aduanas. Tampoco podíamos volvernos a Chile, que sabíamos que había cerrado. Intentamos vencerlo pero no había caso. De pronto se nos ocurrió mirar afuera de las oficinas y allí estaba la mujer encargada de aduana (AFIP). Hablamos con ella y sin problemas nos dijo que podía hacer el trámite, así que fuimos nuevamente a la oficina. El gendarme que tenía que hacer migraciones se hacía el distraído acomodando unos papellitos, lo llamamos y no tuvo otra que recibimos las visas. No era más que eso ya que ni siquiera las miró y selló. De ahí volvimos al mostrador de aduana, la señora nos verificó los papeles de las motos y por fin pudimos seguir camino hacia Los Antiguos, que está a sólo 4 km de la aduana. Este fue el único incidente negativo con la gente de Gendarmería, en todos los demás cruces de frontera fuimos atendidos correctamente.

Pasamos por la estación de servicio para asegurarnos el combustible para el día siguiente y arribamos al hotel. Habíamos reservado desde Chile en el Hotel Viejo Cerezo (\$280 con desayuno y cochera cerrada): sencillo, pero todo en orden. Nos duchamos y salimos a cenar. Mi hijo había hecho esta ruta en solitario el año anterior y le llamó la atención cuánto había progresado el lugar. Tras una buena cena nos fuimos a dormir. Lo que venía sería duro.

DIA 8 - LOS ANTIGUOS A EL CHALTÉN - 600 KM

Luego del desayuno partimos temprano, recorrimos un poco el lugar y arrancamos hacia Perito Moreno, donde debíamos abastecernos nuevamente a pesar de que son pocos kilómetros. Nos habían anticipado que probablemente en Bajo Caracoles -distante a 128 km- no habría combustible, y si bien en Perito Moreno había combustible no pudimos conseguir nadie que nos venda unos bidones. Por suerte la en-

cargada del bar nos regaló un bidón de detergente vacío más una botella de gaseosa de 2 litros que debían ser suficientes; no teníamos otra cosa para usar.

Allí tomamos la Ruta 40 hacia el sur. El pavimento está en construcción, así que el piso es variado, en parte pavimentado, con algunos desvíos y el último tramo hasta Bajo Caracoles, totalmente de ripio. Llegamos a la estación de servicio, bar y hotel -todo en uno- y afortunadamente sí había nafta, por lo que llenamos los tanques y seguimos.

De Bajo Caracoles hasta Las Horquetas fueron unos 158 km. También está con el pavimento en construcción, así que se recorre casi todo por desvíos, con piso bastante suelto y muchas huellas. Ya comenzaba a sentirse el viento y la conducción se ponía más difícil y técnica. No se puede viajar muy rápido ante una eventual caída, pero tampoco muy despacio para mantener el equilibrio dinámico de nuestras motos que son bastante pesadas. El ritmo ideal estaba en el orden de los 90/100 km/h.

Desde La Horqueta hasta el desvío a Gobernador Gregores hay asfalto, en buen estado pero absolutamente desolado. Llegamos al cruce, donde tampoco hay nada, tomamos a la derecha por la Ruta 29, que luego empalma con la 40, y desde ahí la cosa se puso más fea aún. Son 180 km hasta Tres Lagos de ripio en mal estado, con muchos y gigantes huellones. El viento era muy fuerte, al punto de que a pesar de circulábamos a unos 90 km/h, en más de una oportunidad nos cruzó de huella y estuvimos a punto de salirnos del camino. El tramo es muy cansador, riesgoso porque el palo puede venir en cualquier momento, y sin ninguna posibilidad de asistencia. Pero los viajes son así, y a pesar de todo valió la pena recorrerla.

Aclaro que los tramos más complicados son aquellos donde se está trabajando en la pavimentación, entonces lo que está muy feo son los desvíos. Cuando se recorre la Ruta 40 original, en lo que hace al piso no hay problemas, sin dejar de tener mucho cuidado con el viento. De todos modos, este tramo nos llevó menos de tres horas, lo cual no está nada mal para como estaban las

cosas.

Llegamos a Tres Lagos y volvimos al asfalto, pero la mala noticia fue que en la estación de servicio no había ningún tipo de combustible desde hacía una semana. Descansamos un rato y decidimos, luego de dividir el bidón de 4 litros entre las dos motos, dejar la botella de reserva y seguir hace El Chaltén, que quedaba más cerca que El Calafate y donde nos dijeron que había nafta (no gas oil). Con mucho viento cruzado y a veces de frente arrancamos a baja velocidad tratando de reducir el consumo. Unos 60 kilómetros antes de El Chaltén mi hijo me indicó que su Africa había necesitado abrir reserva, así que paramos y agregamos los 2 litros de la botella. De este modo al menos nos asegurábamos de que uno llegara hasta la estación de servicio a buscar combustible y volviera. Arrancamos con ritmo lento y logramos llegar juntos a El Chaltén, directo a cargar nafta. En mi Africa entraron casi 22 lts. de su capacidad máxima de 23 lts.

De allí al Hotel Los Ñires, (\$240 con desayuno y excelente atención), ducha y a caminar por el pueblo, hermoso por donde se lo mire. Exquisito guiso de cordeiro de cena con un buen vino en "Como Vaca", rodeados de turistas de todo el mundo y algunas motos en el camping que quedaba al lado del hotel. Nueva caminata nocturna por el pueblo y a dormir.

DIA 9 - EL CHALTEN A PUERTO NATALES - 500 KM.

Me levanté temprano, y el premio fue ver el amanecer con el Cerro Fitz Roy totalmente despejado. ¡Unas vistas increíbles! Hice una nueva caminata y desperté a mi hijo para tomar el desayuno. De todos modos no había apuro, la etapa era relativamente corta y por asfalto.

Luego de las fotos de rigor, salimos a ritmo de paseo. Bordeamos el Lago Viedma, pasamos el Lago Argentino y continuamos por la 40 hacia Esperanza. No entramos a El Calafate porque ya habíamos estado en dos oportunidades en otros viajes y preferíamos disponer de tiempo y recursos para conocer lugares nuevos.

En Esperanza repusimos nafta y seguimos con rumbo a Río Turbio. No obstante, antes de llegar encontramos un cartel que



nos indicaba otro paso fronterizo llamado Cancha Carreras. Un lugareño se detuvo con su camioneta al vernos detenidos mirando el mapa y nos dijo que el cruce era bonito, estaba habilitado y que el ripio de sólo 20 km estaba en perfecto estado. Lo más interesante es que era muy poco transitado y nos llevaba directo al Parque Torres del Paine, así que hacia allí fuimos.

Nuevamente entramos a Chile y, como ambos trámites aduaneros fueron rapidísimos, tuvimos tiempo para una recorrida por el parque mencionado, que en definitiva fue corto, sólo hasta el lago Sarmiento para tomar unas fotos. Lo demás quedaría para otro viaje. Ese Parque es muy grande, y según nos informaron recorrerlo lleva tres días, la entrada cuesta \$150 y los servicios de alojamiento y comidas son muy caros. Como dato curioso, el tránsito es tan escaso que la aduana del lado argentino no está informatizada, sino que lleva un registro en libros escritos a mano, como hace tiempo no veía. Luego resultó que en la aduana de San Sebastián (Isla de Tierra de Fuego) no pudieramos verificar en el sistema la entrada a Chile de las motos pero, advertidos y sabiendo del tema, se rieron y no hubo problemas.

Volvimos hasta la entrada del Parque y tomamos la Ruta 9 chilena rumbo a Pto. Natales, que nos recibió con un bonito atardecer en su costanera. Fuimos en busca de la Oficina de Turismo que, estando cerrada, nos obligó a la búsqueda mediante el boca en boca. Así dimos con un hotel bastante confortable por \$340,

donde el único inconveniente era que las motos quedaban en el estacionamiento abierto a la calle. Nos dijeron que no habría problemas con eso y así fue: a la mañana siguiente todo estaba en su lugar. Como siempre, ducha y a recorrer el lugar. Pto. Natales es sumamente tranquila, prolija y limpia. En la costanera pudimos ver un grupo grande de motociclistas brasileños sacando fotos. Hicimos una caminata y fuimos a cenar a "Los Pioneros", un lugar típico, con excelentes platos de mariscos y pescados. Un buen pisco de entrada y lo demás fue sólo disfrutar de un buen momento con vista al mar.

DIA 10 - PUERTO NATALES A PUNTA ARENAS - 250 KM.

A eso de las 9 hs salimos a la ruta, que tenía un buen pavimento y paisajes entretenidos. El único problema era el viento, muy fuerte y de costado, cosa que según nos dijeron otros moteros es lo normal en esa zona.

Legamos a Punta Arenas cerca de mediodía y fuimos directamente al puerto para sacar los pasajes a fin de embarcarnos al día siguiente hacia Puerto Porvenir, ya en la Isla de Tierra del Fuego. Sin embargo, resultó que los lunes está cerrado, y nos indicaron que si estábamos en temprano en el puerto de embarque no habría problema para viajar. Así fue.

De allí a nos dirigimos Turismo a buscar hotel, que en este caso no fue tan simple, pero en definitiva dimos con la hostería Fitz Roy, a dos cuadras de la Plaza de Armas. Nos ubicamos en



una cabaña o departamento en la parte trasera, sin nada de lujos pero con comodidad para cinco personas. Como sólo éramos dos nos cobró \$300 sin desayuno. Las motos dormían frente a nuestra habitación y lejos de la calle.

Dejamos el equipaje y las motos en el hotel y fuimos en taxi a conocer la zona franca, donde realmente hay de todo y en muy buenos precios. Sobre todo puedo destacar los accesorios de motos y autos y todo lo relacionado al camping. Punta Arenas es ya una ciudad mucho más importante que la anterior, pero mantiene el orden del tránsito y el centro histórico está muy bien conservado. A la hora de la cena dimos con un restaurant español frente a la Plaza de Armas con mariscos espectaculares, así que continuamos con nuestra gira gastronómica. Luego, a dormir.

DIA 11 - PUNTA ARENAS A PUERTO PORVENIR A USHUAIA

Nos levantamos bien temprano y recorriendo la costanera fui-

mos hasta el embarcadero a sacar los pasajes que no habíamos podido comprar el día anterior. A pesar de llegar una hora y media antes del horario de embarque ya hacían cola autos y camiones. Siendo motos no hubo problema para conseguir lugar. Embarcamos últimos y cuando comenzábamos a atar las motos a la cubierta se acercó el capitán y nos dijo que la navegación sería tranquila, que no hacía falta fijarlas. Esto nos llamó la atención porque otros moteros que hicieron el viaje en sentido contrario en días anteriores nos contaron que pasaron una navegación muy movida en el estrecho de Magallanes. Obviamente el capitán tenía razón y ese día, excepcionalmente, fue una navegación extremadamente calma, con cero vientos y olas, lo que nos permitió disfrutar del sol y el aire marino.

Luego de dos horas de calma navegación desembarcamos en Porvenir, ya en la Isla de Tierra del Fuego pero en territorio chileno. El lugar es pequeño, con servicios básicos como la estación

de servicio.

Buscamos una panadería para prepararnos el desayuno ya que no encontramos ningún bar abierto. Mientras degustábamos unos sánduches con jugos de fruta llegó una pareja austriaca en sendas BMW 650 que venían desde Ushuaia. Nos contaron que el camino, que si bien no era en su totalidad el que nosotros pensábamos tomar, estaba en buen estado, a pesar de ser de ripio.

Arrancamos y apenas salimos del pueblo comenzó el ripio. Seguimos por Bahía Inútil hasta Onasini. El camino está en muy buen estado y tiene una gran belleza, va bordeando el mar y en algunos momentos casi se mete por la playa. Hay muy poco tránsito y ningún poblado, sólo a lo lejos se ven algunas construcciones rurales. De Onasini, que no es más que un cruce de caminos al que le han puesto nombre ya que no hay nada, hasta San Sebastián, donde están las aduanas, el camino está mucho más transitado, y por esto el piso es un poco más movido. Al llegar a la aduana chilena

nos encontramos con un grupo de moteros de Buenos Aires que habían viajado por Ruta 3.

Hicimos los trámites correspondientes muy rápido y seguimos viaje. Desde allí hasta la aduana argentina hay 12 km de ripio, que vaya a saber por qué curioso motivo, a todos les agarra la ansiedad y van muy rápido, lo cual no tiene mucho sentido porque hay que hacer nuevamente los trámites aduaneros, esta vez en la aduana argentina de San Sebastián.

Todo fue muy rápido y organizado, el único detalle fue que como habíamos salido del país por Cancha Carrera y allí la aduana no está sistematizada, las motos no estaban registradas como salidas a Chile. Tras una breve explicación todo se solucionó rápidamente.

Justo a la salida del complejo comienza el pavimento y la primera estación de servicio del ACA, donde llenamos los tanques y seguimos viaje. Con mucho viento en todo el tramo, pasamos de largo Río Grande y fuimos direc-



to a Tolhuin con la visita obligada a La Panadería. Degustamos un café con cosas ricas que ofició de almuerzo y merienda a la vez y, ya con nuevas energías, seguimos camino. Bordeamos Lago Fagnano y nos detuvimos en Paso Garibaldi a sacar unas fotos; desafortunadamente las vistas se encontraban opacadas por un incendio de bosques cercanos, producto de la sequía que castigaba la zona en ese tiempo.

La ruta llena de curvas y tránsito de todo tipo nos obligó a circular muy tranquilos y con cuidado. Así, lentamente y emocionados llegamos a Ushuaia. Nos dimos un abrazo sentido con la primera mitad del objetivo cumplido; la otra era volver a casa sanos y sin problemas.

Avanzamos hacia el centro de la ciudad, directo a la Oficina de Turismo, donde a pesar de atendernos con mucha cordialidad y la mejor disposición, fue imposible conseguir un alojamiento más o menos bueno y no muy lejos del centro. Nos dieron una guía local de hoteles para que sigamos intentando. Al cabo de varias llamadas dimos con el Hotel Mustapic (\$400 la doble con desayuno), ubicado a sólo una cuadra de la calle central, muy cómodo y limpio. Como no tiene

estacionamiento, las motos estuvieron tres días en la calle. De todas maneras allí no hay problemas de seguridad, y el hotel está justo al lado de la delegación de la Policía Federal. Lo más destacable del Mustapic es que el desayuno lo sirven en el último piso, con una hermosa vista panorámica hacia la ciudad y el puerto.

DIAS 12 Y 13 - USHUAIA. PASEOS Y DESCANSO

Por suerte las motos no necesitaban más que engrasar las cadenas. Hasta aquí no habían tenido ningún problema, pero eso sí, las tratamos con cuidado pensando siempre que estábamos lejos de casa y no iba a ser nada agradable romperlas o tener una caída y golpearlas.

Fuimos al Parque Nacional, hicimos un almuerzo con lo que compramos en una fiambrería a orillas del Lago Roca y a la vuelta pasamos por lo de Gustavo (Ushuaia Motos) a comprar dos bidones por precaución. Gustavo, amante de las motos, tiene un negocio bastante surtido, un poco alejado del centro, pero que vale la pena conocer. Con unos mates de por medio, conversamos sobre encuentros, recorridos y viajes. Un tipo muy amable.

A la noche nos reencontra-

mos con unos amigos cordobeses que desde hace muchos años están radicados en Ushuaia. Fue una cena súper amena, con un montón de recuerdos y el compromiso de seguimos viendo.

El segundo día paseamos por el centro, aprovechando a hacer algunas compras. Al ser zona franca, hay algunas cosas en muy buen precio. Más tarde buscamos las motos y fuimos hasta el Glaciar Le Matriel, con muy buenas vistas y cercano a la ciudad, donde además están las primeras pistas de ski. Luego bajamos al centro y comimos un exquisito almuerzo en un restaurant muy típico ubicado frente a la estación del ACA en la costanera. Como se puso frío y nublado, la mejor opción era una buena siesta, así que allá fuimos.

Por la tarde caminamos por la costanera y ordenamos el equipaje para salir de vuelta el día siguiente. Teníamos por delante unos 3.300 km para llegar a casa. Nos contactamos con Claudio del foro Suzuki VStrom y fuimos jun-

tos a cenar, lo que se transformó en una invitación de su parte. Fue una grata sorpresa conocerlo, es increíble la forma que se brinda con los visitantes. Cenamos un cordero espectacular, buen vino, larga charla y nos fuimos a dormir, ya que la idea era salir temprano por la mañana. No fue así, pero no importaba a esta altura del viaje.

A este respecto, resultó increíble la hospitalidad de los patagónicos de Ushuaia: todos te invitan, organizan reuniones y tratan de solucionararte cualquier inconveniente que se te presente.

DIA 14 - USHUAIA A PUERTO SAN JULIAN

Salimos a la ruta como a las 9 hs, luego de cargar combustible y hacer las últimas fotos. La marcha fue tranquila, disfrutando el paisaje que ahora sí estaba despejado. La Ruta 3 tenía algunos tramos rotos y desvíos por reparación. Luego de pasar Tolhuin comenzó el viento, que aumentaba a medida que avanzábamos hacia el



norte. Cruzamos Río Grande y, tras cargar combustible, llegamos a la aduana de San Sebastián. Por ser sábado había mucha más gente, lo que demoró un poco el trámite, pero nada alarmante. Continuamos hacia Onaisini y allí giramos a la derecha para tomar la balsa al continente. Nos sorprendió que en territorio chileno, además de que el río está en buen estado, ya están avanzando hacia el sur con el pavimento, así que en un tiempo no habrá más río en la isla, ni chileno ni argentino, ya que también nos dijeron que se han licitado los 12 km de río entre las dos aduanas.

Avanzamos a buen ritmo y llegamos a las 15 hs a la balsa, que como había pocos autos tomamos de inmediato, desembarcando luego de unos 20 minutos de navegación. Desde allí, directo a la aduana de Monte Aymond.

El viento había calmado, así que viajamos bastante relajados hacia Puerto Gallegos. Llegamos a las 18 hs, cargamos combustible y, como estaba agradable para seguir en marcha, llamamos a un hotel de Pto. San Julián, a unos 370 km. Reservamos y volvimos a la ruta. Si bien no había nada de viento, ese tramo se hizo un poco largo. Llegamos a las 23 hs, ya con la noche cerrada y mucho tráfico, ayudados por la excelente luz que tienen las África.

Dejamos las motos en el hotel (llamado Bahía, \$300 la doble con

muy buen desayuno), el equipaje en la habitación y buscamos dónde cenar.

DIA 15 - PTO. SAN JULIAN A COMODORO RIVADAVIA - 450 KM

Salimos del hotel a eso de las 8hs, dimos un breve paseo por el lugar, cargamos combustible y salimos a aprovechar el día que no tenía una gota de viento. A decir de la gente del lugar, esto era absolutamente excepcional.

Unos 60 km antes de Caleta Olivia comenzó la lluvia, primero muy suave y luego, ya llegando a dicha ciudad, más copiosa. Fuimos hacia el centro y nos detuvimos en una estación de servicio, repusimos combustible y decidimos esperar un rato a ver si la tormenta pasaba, pero consultamos por internet y los pronósticos no eran alentadores, así que luego de un rato resolvimos seguir hasta Comodoro Rivadavia.

Si bien eran sólo 80 km, la lluvia y el tránsito hicieron que fuéramos muy lento. Ya en esa ciudad continuaba lloviendo, por lo que no teniendo ningún apuro buscamos un hotel (Austral, \$500 con cochera cerrada y desayuno) y nos fuimos a dormir una hermosa siesta mientras se secaba la ropa.

Por la tarde paseamos por la ciudad, más tarde cenamos y nos fuimos a dormir.

DIA 16 - COMODORO RIVADAVIA A RIO COLORADO - 900 KM

Por suerte fue otro día sin viento. Salimos a las 8 hs y avanzamos a buen ritmo a pesar del tránsito abundante. Paramos en el ACA de Garayaldes pero no había nafta, por lo que seguimos unos 20 km más hasta otra estación (Shell) que sí despachaba. Volvimos a parar en Sierra Grande para cargar nafta y luego en Conesa, ya que sobre la Ruta 3 no había combustible en ningún lugar.

Unos kilómetros antes de Río Colorado noté que el voltímetro digital de mi moto me indicaba un exceso de carga, lo que podía ser un problema en el regulador de voltaje. Como faltaba poco, continuamos y ya en el hotel verifiqué con el tester que efectivamente estaba cargando de más. Retiré la cache correspondiente para acceder al regulador y me dispuse a cambiarlo por uno nuevo que llevábamos de repuesto.

Esto nos llevó menos de 20 minutos y el único problema de todo el viaje había sido superado. Luego, con más tranquilidad, verifiqué que en realidad el problema no estaba en el regulador en sí, sino en la ficha de la que se había desoldado uno de los cables. Conseguimos un hotel sencillo pero cómodo y limpio, en el que pudimos dejar las motos junto a la ventana de la ha-

bitación. Como siempre, ducha, cena y a dormir.

DIA 17 - RIO COLORADO A CORDOBA - 1000 KM

Regresamos a la ruta a las 7 hs y a poco de salir comenzó la lluvia. El problema no fue la lluvia en sí, y aunque el tráfico lo complicaba un poco, tampoco era lo más peligroso. El tema es el estado de las rutas, que están totalmente huelladas por los camiones y se forman charcos que se extienden por kilómetros. No se toma verdadera dimensión de su pésimo estado hasta que uno se encuentra en esas circunstancias.

En Realicó cargamos nafta y aprovechamos a almorzar, haciendo tiempo para ver si paraba la lluvia, pero nada que ver. Luego de una hora todo seguía igual, así que decidimos seguir viaje. A los pocos kilómetros apareció otro frente de tormenta.

Seguimos en la ruta, pasamos dos frentes de lluvia más, efectuamos la última parada en Río Cuarto, llamamos a casa contando nuestro avance en el viaje y como a las 19 hs llegamos a Córdoba.

Atrás habían quedado 17 días de viaje y 8.500 kilómetros únicos e inolvidables con mi hijo, en dos motos que son verdaderas leyendas, compañeras de aventuras absolutamente confiables.

Un abrazo, buenas rutas y mejores viajes a todos. ●



**CONCURSO
ENCUESTA
DEL INFORMOTO CLUB**

**RESPUESTAS Y
CONCLUSIONES**

Todos los años, o por lo menos “casi” todos, hacemos un Concurso - Encuesta a través de los Socios del INFORMOTO CLUB para que nos respondan breves cuestionarios.

A fines de octubre de 2011, subimos a la www.informotoclub.com el anuncio de un Concurso-Encuesta con las siguientes preguntas:

OPCION 1:

¿Dónde adquiere el ejemplar de la revista INFORMOTO todos los meses?

OPCION 2:

Si no consigue la revista con facilidad en su localidad, ¿en qué kiosco la quisiera recibir?

SECCION 1:

Técnica

SECCION 2:

Pruebas de Manejo

SECCION 3:

Presentaciones

SECCION 4:

Viajeros

Las dos primeras opciones son para obtener información de primera mano, y así mejorar la distribución a través de los kioscos de diarios y revistas.

Realmente no tenemos información fehaciente en qué kiosco del país se vende la revista. Tampoco lo saben otros editores.

El sistema de distribución de diarios y revistas en Argentina se quedó en el tiempo, a pesar de contar con más tecnología que hace cincuenta años.

Nosotros contamos con dos distribuidores, uno que se ocupa de Interior y Exterior y el otro de Capital Federal y Gran Buenos Aires.

El método de distribución es similar, pero no igual.

En Capital Federal y Gran Buenos Aires existe lo que se llaman “recorridos”, cada uno de estos recorridos atienden una cantidad de kioscos de distintas zonas o barrios. Visualmente, se ponen de manifiesto en los camiones de diarios y revistas que vemos recorriendo los kioscos por la mañana temprano.

La revista, seguimos en Capital y Gran Buenos Aires, se “anuncia” 48 horas antes de que salga a la venta. Se envía una planilla a todos los kioscos con

los títulos que salen al otro día, y se solicita la devolución de los ejemplares no vendidos. El kiosquero o canillita tilda la casilla correspondiente a los títulos que le interesan y al otro día recibe un paquete con lo solicitado. Aquí hay dos cuestiones a tener en cuenta: si no hubo ventas en dos o tres ediciones, directamente el recorrido no la lleva. Si la venta es de, por ejemplo, 1 ejemplar de manera constante, envían 2.

Puede pasar que el canillita se olvide de marcar un título y la revista no llegue al kiosco. También, que el kiosco deba “paquetes” anteriores y por eso en alguna ocasión no le bajan revistas.

Por supuesto que a nosotros como editores nos interesa que la revista esté en todos los kioscos, pero lamentablemente no depende ni de nosotros, ni del distribuidor, ni en gran parte del recorrido.

Muchas veces los lectores nos hacen saber que no consiguen la revista en un determinado barrio, y sabemos que no puede estar en todos los kioscos por las razones expuestas más arriba. Le indicamos al lector que nos consulta que se la encargue al kiosquero, y que además nos dé los datos del kiosco para que podamos agilizar el trámite. No siempre logramos el objetivo.

En el Interior -como se le dice a todo lo que está fuera de Capital Federal y Gran Buenos Aires- el método es casi parecido. Los transportes llevan las revistas a los agentes de las diferentes provincias, estos a su vez las reenvían a sub agentes y luego a los kioscos.

Ante la dificultad de conseguir los ejemplares en algunas localidades, nos ocupamos de que lleguen a esos lugares.

Como podrán ver los amigos motociclistas, esto de hacer una revista no es cosa fácil, a pesar de contar con una experiencia de más de 31 años, sin contar los medios en los que hemos trabajado anteriormente.

Estas son las razones que nos llevaron a formular las preguntas de las opciones 1 y 2.

SECCIONES DE 1 A 4

Solicitamos que los moto-

lectores voten alguna de estas secciones, pero para no quedar "rengos" con la información los invitábamos a que sugirieran temas que les gustaría ver en la revista INFORMOTO.

Ganaron por amplia mayoría las notas de viajeros, en segundo lugar las notas Técnicas, en tercero las Pruebas de Manejo y quedaron cuartas las Presentaciones.

Lo interesante, además de estas votaciones, son las sugerencias de los lectores, que vamos a analizar y dar las respuestas necesarias a las mismas.

Para hacer más fáciles las respuestas, agrupamos las sugerencias por tema. Hay muchas sugerencias similares; para no ser repetitivos, tomaremos una de ellas.

PRUEBAS DE MANEJO Y COMPARATIVOS

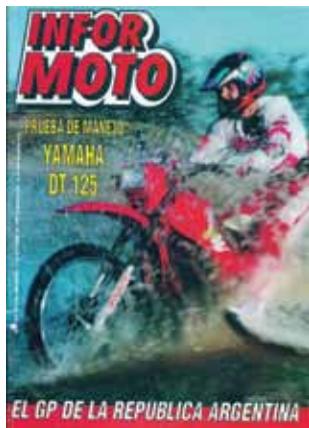
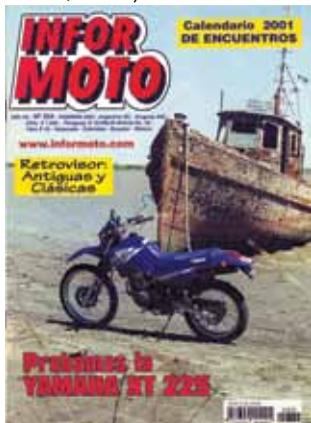
Me gustaría que se publicaran más pruebas de manejo.

Más tests a fondo de motos en todos los terrenos, ya que me gusta mucho el trail por tierra.

Me gustaría ver tests de motos. Me gustaría que puedan testear las Bajaj, hay varios modelos en Argentina y me gustaría ver un test hecho por ustedes.

Tabla comparativa de modelos 0km (CM3, HP, Peso, Nº cil, capacidad del tanque, altura, etc.)

De motos de cilindradas 125, 200, 250 y una opinión calidad/precio más un puntaje del 1 al 10 de cada componente importante (motor, suspensión, chasis, andar).



Una aclaración, en INFORMOTO hacemos "Pruebas de Manejo", no "Test Drive". El idioma oficial de nuestro país es el castellano, por lo que nos parece muy tonto utilizar términos en inglés contando con una lengua muy rica para definir las cosas.

En la década del '90 y la debacle de 2002 teníamos promedio dos motos de prueba por mes. Años en que había menos "marcas" en el mercado. Las motos de origen chino recién después del '98 comenzaron a tener presencia masiva en el mercado.

La terrible crisis que se inició en diciembre de 2001 y se profundizó en 2002 paralizó el mundo de la moto. Cuando comenzamos a caminar nuevamente en 2003 ya habían cambiado sustancialmente las condiciones.

Pudimos probar varios modelos de Honda, lo mismo que de Yamaha y BMW, un par de Suzuki y Kawasaki, alguna Mondial y una Zanella. Pero a un promedio de tres pruebas al año. Realmente muy poco.

Se dan distintas circunstancias hoy que no se daban antes; una de ellas es que "supuestamente" tenemos que probar una moto en una semana, cosa que no aceptamos, ya que es imposible hacer una evaluación correcta de la misma. Necesitamos al menos 15 días.

Los consumos, por ejemplo de un scooter, se hacen en ciudad ya que es una moto netamente ciudadana. Con una carga o dos no se tiene un dato mínimamente cierto, dado que influyen muchos factores a la hora de evaluar un consumo. Por ejemplo: no es lo mismo an-

dar en Buenos Aires un sábado o un domingo por la zona céntrica que en horarios pico. Para tener un valor de consumo cercano a lo real necesitamos recorrer al menos 700 kilómetros, y eso no es fácil de hacer en la ciudad.

Luego están las pruebas de frenado, de aceleración y de comportamiento en las autopistas. No tenemos que olvidar que los accesos a la ciudad generalmente son ese tipo de vía o "casi".

Algo complicado también es la sesión de fotografías: encontrar lugares, seleccionar de 400 o 500 tomas de toda la Prueba de Manejo las 10 o 12 fotos que vamos a utilizar en la nota.

Esto con una moto netamente ciudadana como es un scooter o "motoneta" como le decíamos en los '60, pero también nos toca probar otro tipo de motovehículos.

Las motos hasta 400 cc., se utilizan para ir todos los días al trabajo o a la facultad como lo que son, un medio de movilidad. Pero también para ir de vacaciones, para hacer viajes y en el caso de las Trail, salir al campo y recorrer caminos de tierra, de ripio, arena, montaña, etc.

Las pruebas de manejo se adaptan a cada tipo de moto: business (formato clásico), turismo (tipo Twister, Fazer 250), trail (Tornado, Falcon, XTZ) y custom.

Dadas las características especiales de esta parte del mundo, donde las motos deben adecuarse a nosotros y no al revés, debemos, además de las pruebas ciudadanas, salir a la ruta. Comprobar los consumos en esa condición que difieren en mucho con los de la ciudad, el comportamiento con viento de frente, cruzado, en caminos de tierra o lo que corresponda al tipo de moto. En fin, no es una cosa que se resuelva satisfactoriamente en una semana.

Lo mismo ocurre con motos de gran turismo, hay que salir a ruta y hacer unos dos o tres mil kilómetros como para dar una opinión cierta.

Las pruebas llevan tiempo y dinero. El tiempo no depende de nosotros; si la empresa que nos entrega la moto para probar pretende que en una semana hagamos un trabajo bien hecho,

directamente no retiramos el motovehículo. También hemos tenido "sugerencias" inadmisibles, como ser "corregir la nota la empresa por si nos equivocamos". Eso se llama censura previa, y en dos casos hemos llegado a que nuestros abogados se ocuparan del tema.

Con respecto a las "comparativas", hay muy pocas motos comparables de diferentes marcas en nuestro país. Aquí tenemos que tener en cuenta el precio, y que la moto no sea un "clon" de Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki o cualquier otra marca que tiene la propiedad industrial del modelo.

En los '90 hicimos algunos comparativos, uno de ellos fue entre la Honda Transalp 650 y la BMW GS 650 F, también en baja cilindrada con la Honda New Titan, la recién llegada Yamaha YBR 125 y la Kymco Pulsar 125. Estas notas, como las Pruebas de Manejo, se pueden ver en la www.informoto.com Suscriptores.

En cuanto a la última sugerencia, no podemos dar puntajes ni opiniones de motos que no hemos probado concienzudamente.

También hay que tener algo en cuenta: los que probamos las motos en INFORMOTO tenemos diferentes físicos, los hay altos, los hay de piernas largas, los hay de piernas cortas, los hay flacos, los hay gordos, entonces, lo que para uno es cómodo con una posición de manejo ideal, para otro es una tortura. Nosotros siempre que probamos una moto decimos que "es como la pilcha, te va o no".

Los puntajes son muy subjetivos, no hay motos decididamente malas, se puede hablar más de accesorios y gustos personales que otra cosa. Además, supongamos que probamos todas las motos unos 5.000 km. No podemos aseverar que la calidad es óptima, que el mantenimiento es mínimo... ¿Qué pasa a los 50.000 km. de uso?

NOTAS DE MOTOS DE ÉPOCA

Más notas de motos de época.

¡Deseo ver más notas de motos clásicas!

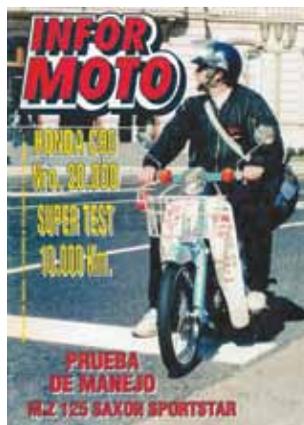


de servicio no solamente en las ciudades, sino también en las rutas. Lo que funcionaba hace dos años, ya no está activo. Nos ha pasado en varias oportunidades calcular que llegábamos a un lugar para cargar combustible y notar que la estación de servicio no estaba más. Es más, en marzo veníamos de Jujuy hacia el Chaco, el GPS nos cantaba una YPF y lo que encontramos fue una selva cerrada y ni vestigios de población.

Otro tema son los precios; es algo que hay que pedir días antes de salir de viaje para no encontrarnos con una sorpresa.

PRESENTACIONES

Presentaciones de motos más cercanas al presupuesto medio argentino, entre 20 y 60 mil pesos. Gracias.



Hemos presentado todos los modelos que se comercializan en Argentina en esos valores. No podemos volver a presentar lo que ya hemos mostrado en años anteriores, muchos de los modelos tienen más de 10 años en el mercado, con mínimas modificaciones estéticas.

BENEFICIOS PARA LOS SOCIOS DEL INFORMOTO CLUB DEL INTERIOR

Que los socios de INFORMOTO tengamos más beneficios en el interior como descuentos en repuestos, encuentros y no solamente para los de Buenos Aires.

El Seguro de ATM es para toda la Argentina, Motos La Esquina hace descuentos del 10%



en repuestos Honda y Yamaha, con envíos a todo el país. También Miguel Liendo en Jujuy tiene en cuenta a los Socios del INFORMOTO CLUB. Sin embargo, estamos "renegos" con otros descuentos.

No es fácil conseguir quién quiera dar descuentos a los Socios y que cumpla con lo que pacta con nosotros.

UNA SECCION PARA LAS AGRUPACIONES



Una sección donde las distintas agrupaciones puedan enviar sus fotos. Y de las actividades que llevan a cabo.

La Sección existe y se llama "Clubes", pero solamente nos envían correos para que subamos la información a la www.informoto.com.

Hace años que no nos envían fotos y nos cuentan de las Agrupaciones que integran. La publicación es totalmente gratuita.

Simplemente esperamos que nos escriban... ●

INFORMOTO no es una revista de "motos de época", aunque a través de los 31 años de vida hemos publicado infinidad de notas, historias, datos técnicos de este tipo de motovehículos.

Si bien es bueno recordar de dónde venimos, también es bueno mostrar el presente y el futuro.

Cada generación despierta a este mundo de las dos ruedas y un motor, con las motos que son de su época. Los "antiguos" de INFORMOTO, que las únicas motos a las que podíamos aspirar en baja cilindrada eran modelos italianos (tanto importadas como fabricadas en el país), en "alta" cilindrada, lo que quedaba de fines de los '40 y principios de los '50 de origen británico, en su mayoría en estado lamentable. Pero, para la generación de los que hoy tienen entre 40 y 50 años, sus íconos son las japonesas de los '70, más alguna que quedó de los '60.

Incluso, para nosotros que superamos los 60 pirulos, recién comenzamos a viajar en moto sin quedarnos tirados, sin necesidad de llevar el taller a cuestas, con las japonesas de fines de los '70. También con las alemanas de esos años, pero claro, había muy pocas, muchas de ellas ex - Policía Federal Argentina.

TURISMO EN MOTO

Turismo en moto: una guía de alojamiento y servicios al motociclista, guías de viajes con mapa, precio de hospedajes y lugares a visitar.

Nos encantaría hacer una

guía con alojamientos y servicios al motociclista, con los precios, etc., pero en parte está hecha.

Cuando viajamos probando motos ingresamos a la página de cada provincia por la que vamos a transitar, buscamos la sección turismo y aparece el listado de hoteles, hosterías, hospedajes, campings, etc.

En cuanto a las rutas, nos fijamos en internet en www.ruta0.com. Si nos quedan dudas, les preguntamos a Socios del INFORMOTO CLUB. Si vamos para el Norte, a Miguel Liendo. Si viajamos por el Litoral a Eduardo Cooke, si vamos para Neuquén a Armando Colomo, y a la Patagonia, al amigo Julio "El Ballenero" Groba. También buena fuente de información es Jorge "El Pollo" Cuatrocchio de la Posta del Viajero en Moto de Azul.

Para que todos puedan tener acceso a esa información creamos en la www.informoto.com la sección "Motociclistas", para que se conecten entre ellos. Desde hace unos años se fueron cerrando las estaciones

CLUBES Y AGRUPACIONES

Informe: Daniela Rodríguez Supervisor Marketing Motocicletas - Honda Motor de Argentina S.A.

MAXIMIZANDO LA EXPERIENCIA DE PERTENECER



Mediante un evento exclusivo para los miembros del CLUB CG, Honda Motor de Argentina agasajó a sus clientes y confirmó de esta manera la oficialización de su 6to. Club oficial de la gran familia Honda, "el Club CG Argentina".

El pasado Domingo 3 de Junio, a orillas de la laguna de Lobos, 44 usuarios de las motocicletas CG 150 Titán y CG 125 asistieron al evento exclusivo comandado por los pilotos oficiales del Honda Racing Rally team, Javier Pizzolito y Pablo Rodríguez. Luego de un desayuno en el Camping Bahía de los Lobos, los participantes asistieron a un curso de manejo a cargo de estos dos grandes referentes del Dakar en Argentina, con el objetivo de brindar herramientas para mejorar las

maniobras de frenado y curvas sobre las Honda CG.

Por la tarde, posterior a un delicioso asado, los participantes disfrutaron de actividades recreativas por equipos, en donde debieron poner a prueba la concentración, el equilibrio y fundamentalmente su capacidad de trabajar en equipo.

Algunas de ellas consistían en remar en bote para obtener agua en un recipiente que llevaron posteriormente sobre el casco, en donde debieron conducir por un circuito de destreza especialmente diseñado.

La definición de los juegos fue mediante una competencia de remo, en la que los grupos, por eliminación directa, debieron competir en botes, uniendo ambos muelles, transportando las diferentes partes de un cartel distintivo del Club Honda CG, para armarlo sobre la costa opuesta.

La jornada culminó con una merienda, en la que todos los

asistentes que completaron el evento obtuvieron un obsequio distintivo oficial, un voucher con un descuento exclusivo en el Service de sus motocicletas (Gentileza del concesionario exclusivo Honda Guillón), y el orgullo de pertenecer a la gran familia Honda.

Una tarde de camaradería, diversión y alegría a pleno sol, que se escondió con las Honda CG sobre la ruta, emprendiendo el regreso a casa.

Mediante estas actividades Honda Argentina desea fomentar la alegría y diversión de sus clientes, instruir sobre la concienciación en el manejo responsable, y fidelizar a todos aquellos que eligen y viven la marca, a través de experiencias vivenciales con la empresa y sus referentes.

Agradecemos, a todos los acreedores de motocicletas Honda que forman parte de nuestra gran familia. ●

CAM

Informe: Analía Rocha

Les envío la comisión directiva de la CÁMARA ARGENTINA DE LA MOTOCICLETA, elegida en Asamblea el pasado 17 de mayo, por el periodo 2012/2014 donde fue reelecto en sus funciones de Presidente el Sr. Arturo Scalise.

Presidente:
ARTURO SCALISE
Vicepresidente:
JOSÉ FRANCO
Vicepresidente 2:
JUAN CARLOS MAS
Secretario:
JUAN LAFFITTE
Tesorero:
CLAUDIO SABATINI
Revisor de ctas:
JOSÉ ROMAY
Vocales:
RICARDO RIBATTO
CRESPO
DAVID KOSTZER
ORLANDO LENOIR
PABLO ZANI

VESPA PRESENTÓ LAS NUEVAS LX Y S 125

La firma italiana Vespa presentó en Roma los nuevos modelos LX 125 y S 125. En ellos, el principal punto a destacar es la incorporación del motor de tres válvulas que ya habíamos visto en el prototipo Quarantasei presentado en el salón EICMA 2011.

Si bien la estética mantiene el aspecto retro característico de la marca, la adición de una válvula extra permite, en conjunción con el sistema de inyección electrónica, una importante mejora en el rendimiento del motor. En ambos modelos otorga 11,6 CV de potencia a 8.250 rpm y un par máximo de 10,7 Nm a 6.500 rpm. De esta manera, supone una ganancia de aproximadamente el 10% en ambos modelos.

La tercera válvula permite un mayor desahogo de la mecánica, lo que se traduce en un menor consumo: 1,8 litros cada 100 kilómetros a una velocidad constante de 50 km/h.

El modelo LX es el más clásico de los dos, con un aspecto muy similar a su antecesora. Los únicos retoques radican en la rueda delantera y en la alfombra del suelo plano. La versión S, en tanto, exhibe un carácter más deportivo y juvenil. Se destaca por su frontal, inspirado en las Vespa Primavera de las décadas del 70 y 80 con faro cuadrado. A su vez, incorpora llantas negras, un asiento sin el asa cromada y otros detalles deportivos.



APRILIA PRESENTÓ EL NUEVO SR MOTARD

Aprilia dio a conocer el nuevo SR Motard, un completo scooter que hereda toda la experiencia de la firma italiana tanto en materia deportiva como en el área de los scooter -encabezada por su popular modelo Typhoon-. Disponible en 50 y 125cc, esta interesante máquina apunta al público joven que se desplaza a diario por la ciudad.

Se destaca por su aceleración, velocidad y capacidad de frenado, otorgada por un disco de 220 mm con pinza de doble pistón flotante delante y un tambor de 140 mm detrás. La versión de 125cc incorpora un motor de 4 tiempos con una entrega de potencia súper favorable y lineal, mientras que el modelo de 50cc 2T brinda una ligereza que lo vuelve muy sencillo de usar para los jóvenes que realizan sus primeras incursiones con las dos ruedas.

Cuenta con un chasis realizado en tubo de acero, que incorpora una horquilla telescópica hidráulica delante y un monoamortiguador hidráulico de doble efecto anclado al grupo motor, que realiza las veces de basculante detrás. Sus llantas de 14" le otorgan un aspecto deportivo propio de las Aprilia de competición.

Dispone de un manillar cómodo y funcional, con el grupo de luces incrustado en el escudo delantero y un pronunciado guardabarros delantero, marca distintiva de la firma. Debajo de su amplio asiento hay un importante espacio en el que cabe con comodidad un casco integral.

En Europa, su precio rondará los 1700 euros.



HJC PRESENTÓ EL NUEVO CASCO ARTY

HJC Helmets presentó su nuevo modelo Arty, un atrevido casco que, por su diseño y colores, no pasará inadvertido. Construido con la mejor tecnología disponible, sus extravagantes colores -púrpura metalizado, marrón metalizado y amarillo fluorescente- lo hacen óptimo para los motociclistas más osados.

Su calota está fabricada en policarbonato, con una estructura aerodinámica que reduce el coeficiente de resistencia al aire. Su diseño de tipo jet ofrece una amplia pantalla -con protección ultravioleta- que permite una excelente visibilidad.

El interior de este moderno casco está confeccionado con el tejido desmontable SilverCool. El mismo dreña la humedad y minimiza al máximo el calor interior. Está disponible en los talles XS, S, M, L y XL, y su precio es de 169,90 euros -en el caso del modelo amarillo fluorescente, asciende a los 179,90 euros-.



JAPÓN: SUZUKI PROMOCIONA LA NUEVA BANDIT 1250 F

En concreto, no se trata de una novedad mundial, sino que a la GSX 1250 FA que nosotros mostráramos en su momento en las páginas de la revista, en suelo japonés la han presentado esta temporada como novedad con el nombre que figura en el título.

En sí, lo que ocupa a la promoción de esta moto es una oferta interesantísima, cuyo paquete está compuesto de maletas y baúl con sus correspondientes anclajes, además de las gráficas "Grand Tourer", por solamente ¥ 69.825. Ese precio es inmensamente menor al que en plaza puede encontrarse por estos artículos, ya que la suma que en realidad se tendría que pagar por todos ellos sería de ¥ 139.650.

La validez de esta serie de productos ha comenzado el pasado 1º de junio y culminará el venidero 31 de octubre, teniendo como objetivo incentivar el mototurismo de asfalto en todo Japón a través de una Suzuki.



DAINESE LANZA LA REVISTA DIGITAL LEGENDS

En medio de los festejos por su 40º aniversario, la firma italiana Dainese lanzó la nueva revista digital "Legends". Dicha publicación cubre la trayectoria de las principales leyendas de la historia del motociclismo.

La primera edición relata el sueño de Lino Dainese de crear su propia compañía dentro del mundo del motociclismo. A su vez, incluye a Giacomo Agostini, el piloto con más títulos conquistados, que a sus 61 años mantiene encendida la llama de la pasión por las dos ruedas. La revista Legends deja un ojo en el presente, con una entrevista a Nicky Hayden y a Paul Basagoitia, estrella del mountain bike.

La revista digital Legends es producida por The Church of London, que desde hace años colabora con las ediciones de Dainese.



LAS DEPORTIVAS DE LOS '50 Y '60 ESTARÁN EN EL MUSEO NACIONAL DE ARTE DECORATIVO

El auge de las exposiciones de motos de carrera de velocidad que año tras año se desarrollan en Europa y en los Estados Unidos, próximamente tendrá eco en nuestro país.

En efecto, del 4 de julio al 2 de septiembre venidero el Museo Nacional de Arte Decorativo (Avenida del Libertador 1902, CABA) será epicentro de la muestra de la Colección Scalise, que llevada adelante por Don Arturo Scalise y su hijo Claudio le brindará a los visitantes la posibilidad de tener acceso a algunas de las motos más emblemáticas de las décadas del '50 y '60, las cuales han hecho historia en el mundo de la competición. Más allá de ello, los interesados incluso podrán conocer anécdotas e historias varias relacionadas con alegrías y tristezas que dejaron estas máquinas, algunas ya contadas y otras no tanto en estos días. La "expo" abrirá sus puertas al público de martes a domingo de 14 a 19 hs, agregando que la entrada será libre cada martes comprendido en su período de vigencia, el cual mencionamos al principio de esta noticia.

Desde esta Redacción felicitamos a la familia Scalise por la iniciativa, la que sin dudas permitirá a los aficionados un contacto más directo con las motos y con muchos protagonistas del motociclismo argentino de todos los tiempos, incluyendo seguramente a algunos a los que Don Arturo ha ayudado en sus campañas mundialistas, como Hugo Vigneti, René Zanatta, Walter Catania, Néstor Amoroso, Sebastián Porto, Matías Ríos y Leandro Mercado.



NOVEDADES: SYM JOYMAX 125 Y 300CC

La firma taiwanesa SYM presentó en Israel su nuevo modelo Joymax en las versiones 125 y 300cc. Se trata de un imponente scooter "gran turismo", que tiene como objetivo sustituir al popular GTS como scooter de referencia de la marca en el mercado.

La versión 125cc estará disponible tanto con carburador (más económica) como con inyección (con precio más elevado pero de menor consumo). Si bien ha recibido varios cambios en su exterior y se ha reforzado su chasis, el motor se mantiene casi idéntico al del GTS.

En el modelo de 300cc, por otro lado, los cambios son más sustanciales: el motor ha sido totalmente rediseñado y se ha cambiado por completo la parte ciclo y la carrocería.



De diseño moderno y atractivo, el nuevo Joymax incorpora una serie de elementos de confort como la calefacción, la pantalla envolvente y de fácil lectura, los espejos panorámicos con LEDS incorporados, el ancho asiento con respaldo regulable o el amplio espacio de carga bajo el asiento que permite alojar dos cascos integrales.

El modelo llegará a Europa a finales del mes de junio. Aun no se ha dado a conocer su precio oficial.

MUY IMPORTANTE INFORMACION SOBRE EL MOTOCROSS NACIONAL

Informe de la oficina de Prensa de CAMOD

El día 12 de junio de 2012, se realizó una reunión con los pilotos de Motocross Sebastián Sánchez, David Caramella, Marcos Trossero y el ex piloto Omar Seibel. Como resultado de ésta reunión quedó conformada la Comisión Nacional de Motocross, que tiene como misión principal ser el único representante oficial (con voz y voto dentro de CAMOD) de los pilotos que participan en el Campeonato Argentino de la especialidad.

La Comisión Nacional de Motocross propone y Camod acepta que la categoría MX1 sea incorporada a la actual temporada del Campeonato Argentino, a partir del mes de agosto (6ta. fecha del Campeonato), en las condiciones en que está participando en los provinciales (sin limitaciones técnicas). También propone una escala de premios que se acuerda que no es posible aplicar por el momento y que se irán haciendo todas las gestiones (con los organizadores) para lograr los mejores premios posibles.

Al final de la presente temporada la Comisión Nacional de Motocross (que es la única representante legítima de los pilotos y reconocida por ésta Confederación) y la Dirección Deportiva de Camod, se hará una reestructuración definitiva de la especialidad para el Campeonato 2013.



REPUESTOS ORIGINALES HONDA DESDE 1960
REPUESTOS ORIGINALES YAMAHA
ENVIOS AL INTERIOR

AV. PUEYRREDÓN 900 – C.A.B.A. –
Tel. (011) 4963-3007 / motoslaesquina@gmail.com

INFORMOTO

**PARA PUBLICAR
EN LA REVISTA**

publicidad@informoto.com

Tel/fax 54-11-4966-2469


**Vespa
Club
Buenos
Aires**

(personería nro. 1506)
Afiliado a la FIV
E-mail: vespaclubbuenosaires@yahoo.com
www.geocities.com/Vespa Club BA
Mensajes 4377-6594


Repuestos y Accesorios Originales

Agente Oficial

HONDA - YAMAHA

www.motorbikesargentina.com
motorbikesargentina@hotmail.com
CUENTAS CORRIENTES
CERRITO 134 - C.P.1010
CAPITAL FEDERAL
TEL/FAX: 4381-9998

**SEGATTO MOTOS
Restauración
De
Motocicletas**


MONTEVIDEO 1581 Ciudad Madero
TEL: 4442-9043 CEL:5978-3962
E-MAIL: GCFSEGATTO@HOTMAIL


WAGNER
**50 AÑOS
EN EL MOTOCICLISMO**
**PROVEEDOR DE
TERMINALES**
**VENTA A
DISTRIBUIDORES**
FABRICA DE: MANUBRIOS, PUÑOS, ACELERADORES, MANIJAS Y ANTIPARRAS

E-mail: wagnermanubrios@fullzero.com.ar

Av. Rolón 983 - (1609) BOULOGNE (Bs. As.) - Tel. (011) 4766-8311 - Fax: 0800-888.8311


www.informotoclub.com


motorman
*Producimos la línea de indumentaria
para motociclismo más vendida del país.*

Reciba asesoramiento personalizado sobre la vestimenta adecuada para su moto en los exclusivos locales de C.A.B.A.:

**motorman
CITY** Av. Córdoba 3101

**motorman
SHOP** Av. Pueyrredón 925

**motorman
NITRO** Lavalle 523

 O visite www.motormanweb.com.ar y conozca los más de 250 puntos de venta en todo el país

EXCLUSIVO PARA SUSCRIPTORES



123

Pruebas de motos

82

Presentaciones

183

Notas de viajes

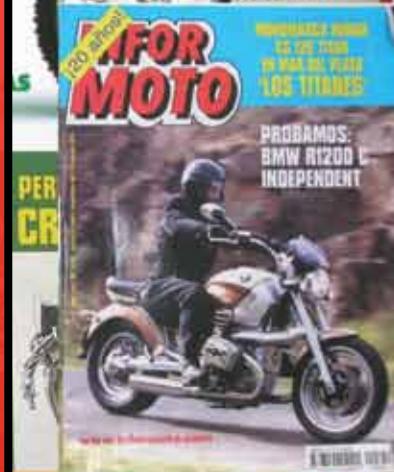
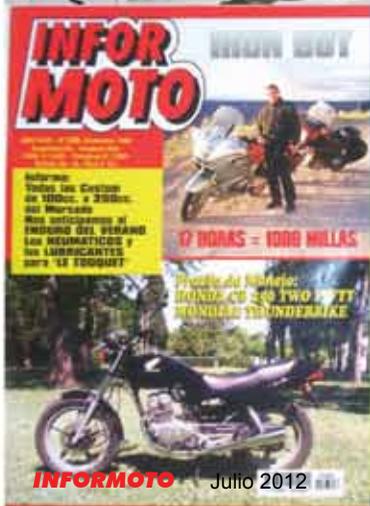
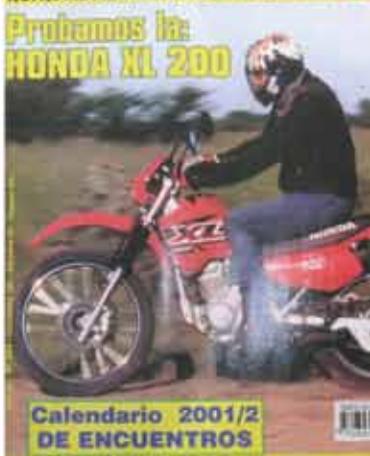
124

Notas técnicas

119

Notas históricas

www.informoto.com



INFORMOTO PARA PUBLICAR
EN LA REVISTA

publicidad@informoto.com
Tel/fax 54-11-4966-2469

FAIRING

El Placer
de conducir CALIDAD
motocicletas LIDER

EN LAS MEJORES
CASAS DE MOTOS

ENVIOS AL INTERIOR
PEDIDOS AL (011) 4545-2052



PARABRISAS
CUPULAS DE CARENADOS

Pietcard

FÁBRICA DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS PARA MOTOCICLETAS

TODO NUESTROS PRODUCTOS
SON DE INDUSTRIA ARGENTINA
Y CUMPLEN CON LA
REGLAMENTACIÓN DE LA LEY N° 26.457

www.pietcard.com.ar

ANALÓGICOS
**PROBADOR
C.D.I.**

CAPACIDAD DE PRUEBA
DE LOS SIGUIENTES TIPOS DE CDI

CDI analógicos c/ aliment. de cte. alterna con punto fijo
CDI analógicos c/ aliment. de cte. alterna con autoavance
CDI analógicos c/ aliment. de 12 V. con autoavance
CDI analógicos c/ aliment. de 12 V. con punto fijo
CDI c/ bobina de alta incorporada
Bobinas de alta para CDI



nuevo!

PIETCARD ELECTRÓNICA S.R.L. Administración, Ventas y Fábrica: Av. Las Heras 1692 - (S3085ASP) PILAR - Santa Fe - Argentina - Tel.: (033) + 54 (3404) 470192

**YAMACENTER
BOULOGNE**



AGENCIA OFICIAL EXCLUSIVA DE
YAMAHA MOTOR ARGENTINA S.A.
REPRESENTANTE DE YAMAHA MOTOR CO.,
LTD SHIZUOKA JAPAN

YAMAHA

Motorcycles - Repuestos
Servicio Técnico

Av. Rolón 983 (Márquez y Panam.)
1609 - Boulogne - Tel.: 4766-7739
E-mail: yamacenter@fullzero.com.ar

RM REMO
MACCAFERRI S.R.L.

Concesionario Oficial
MOTOCICLETAS - REPUESTOS

Piaggio - Vespa - Repuestos
IMPORTACION DIRECTA - Modelos nuevos y antiguos
Moto Guzzi, Aermachi, Motobi, Gilera, etc.
ENVIOS A TODO EL PAIS



MEDRANO 275 - 1178 Capital Federal - Tel. 4983-4194 - Fax 4983-6327

**informate en
www.informoto.com**



Centro de Atención al Cliente:

JAWA - CZ DE ARGENTINA

De Roberto Martínez
UNICO IMPORTADOR Y REPRESENTANTE
DE LA MARCA **JAWA EN ARGENTINA**

**Repuestos Originales - Taller
Atención a Concesionarios**

Fructuoso Rivera 6243 - Capital Federal
Tel/Fax: 011 - 46059615
e-mail: jawaczar@arnet.com.ar

ALMA GEMELA

¡Hola! Me llamo Luis, vivo en la ciudad de La Plata -partido de Gonnet- y tengo un taller



de motos. Mi pasión por ellas comenzó desde muy chico. Tengo cuatro hijos; uno de ellos (Mauricio) trabaja conmigo en el taller y es mi compañero de viaje en muchas oportunidades.

Corría el año 2007 y decidimos ir hacia Diamante, al encuentro que nunca habíamos ido. Lo teníamos que hacer con tiempo para poder viajar tranquilos. Salimos el sábado 1/9 a las 7 hs (el encuentro comenzaba el miércoles 5), en la "Ponderosa" (Zanella 175cc año 1970) yo, y en una Mondial S2 50cc mi hijo Mauricio.

Después de haber manejado casi 300 kilómetros vimos una ciudad (San Nicolás) y decidimos entrar a buscar algún lugar donde poder descansar

nuestros cuerpos y recuperar fuerzas para seguir al otro día hasta nuestro destino.

Encontramos una costanera al lado del río que se veía tranquila, y ahí nomás armamos nuestra carpa y nos entregamos a los brazos de Morfeo. En un momento sentí una presión sobre mis cansados pies y me di cuenta de que era un perro. Lo dejé porque tal vez estaba tan cansado como nosotros y quizás lo único que buscaba era sentirse acompañado aunque más no fuera por una noche. Me dormí tranquilo porque sentí que este pequeño nos cuidaría... tal vez era nuestro "ángel de la guarda".

Al despertarnos el día domingo el perro ya no estaba, pero no podíamos irnos debi-

do a la densa niebla que había. Vimos una gran iglesia y entramos, esperando a que la niebla se disipara y buscando algo de protección para nosotros y nuestras motos para el resto del viaje.

El cielo se despejó y partimos hacia la autopista Buenos Aires - Rosario. A la altura de Arroyo Seco nos pasa un Fiat Palio, tirando un carro de color celeste, y pensé "mirá ese carro...".

A eso de las 18.30 hs llegamos a Diamante. En el predio vimos que había lugar de sobra para acampar, ya que todavía faltaban varios días para el encuentro.

Nos instalamos cerca de dos muchachos, padre e hijo, igual que nosotros (lo supe después). Él, Esteban, su

hijo, Federico. Me arrimé y noté que al lado de su carpa había una moto Vulcan 500 y ese carro celeste que nos había cruzado muchos kilómetros atrás... ¿casualidad?

Al preguntarle de dónde eran, me dijo: "de San Nicolás". La ciudad en la cual habíamos parado a descansar... ¡otra casualidad!

Comenzamos a charlar, y me comentó que había fabricado ese carro para traer la moto ya que, al igual que nosotros, había decidido llegar con tiempo a Diamante. Sentí que teníamos muchas cosas parecidas: veía a su hijo muy parecido a uno de los míos (los dos con la misma cantidad de hijos), y ambos compartíamos el mismo oficio (tornería), andando entre los fierros todo el día. Y sobre todo, compartíamos la misma pasión: las motos.

Compartimos charlas, mates, asaditos, y veíamos cómo iban llegando cada vez más motos de todos colores, modelos y cilindradas. Parecían "jinetes montados sobre caballos de metal" que llegaban sin cesar. Ahí también conocí a Cacho (Olavarría), Jorge (Venado Tuerto), Sergio (hermano de Esteban que llegó después en auto con Ana, la señora de Esteban).

Cuando se fue aproximando el fin del encuentro y cada uno debía volver a su casa nos intercambiamos teléfonos, quedando en volver a comunicarnos.

Recuerdo como si fuera hoy cuando me dijo que entrara en San Nicolás para hacer noche en su casa y seguir viaje a la mañana siguiente hacia La Plata. Sin conocernos nos albergó sin ningún tipo de problema.

Con el paso del tiempo me di cuenta de que él era mi "alma gemela", por la gran cantidad de cosas que teníamos en común. Lo que hizo que nuestra amistad se hiciera fuerte, sincera. Siempre estamos en contacto para saber uno del

otro, a pesar de la distancia. Siempre recuerdo Diamante 2007, porque conocí gente con la cual se hizo una gran amistad, y por eso sentí la necesidad de contárselos en algunas palabras.

También conocí a Elvio y Marisa (Los Surgentes - Pcia. de Córdoba), y a Carlitos y Gladys (San Nicolás), con los cuales aún tengo contacto.

Y todo gracias a una misma pasión: las motos.

Luis De La Colina
Gonnet - Ciudad de La Plata

PAMPEANO DE MACACHIN

¡¡Muchas felicidades por los 31 años de manual para motociclistas!! Cada mes es muy esperado por muchos de nosotros en todo el país, y cuando la tenemos en las manos parecemos perros con dos colas. Es un lástima que hayan perdido auspiciantes, pero volverán, y es una pena que el gobierno no se dé (o mejor dicho no quiera darse) cuenta de que hay gente que está perdiendo sus trabajos por culpa de que la importación está cerrada. No es sólo moto y chau; son todas las cosas. Bueno, basta de páldas... Los vuelvo a felicitar por su cumple ¡¡y a seguir para adelante por muchos años más!! Desde Macachín, La Pampa "El Ruso" Sánchez

FELICITACIONES POR ESTOS 31 AÑOS!!

Muy buenas las notas y la revista toda.

"Sigamos" por más.

Saludos,
Nicolás

ME QUIERO HACER SOCIO

Hola, soy aficionado a las motos y quisiera hacerme socio de su prestigiosa revista, de la cual soy adicto lector desde hace cinco años. Desde ya muchas gracias.

Luis César Euliarte
Chepes - La Rioja

R: Julio, para asociarse al **INFORMOTO CLUB** debe ingresar a la www.informotoclub.com **Asociate**, y si quiere suscribirse a **INFORMOTO DIGITAL**, debe ingresar a la www.informoto.com **Suscribase**.

HONDA ARGENTINA Y LA HONDA NC 700 X

Quisiera info sobre la Honda NC700S. ¿Saben si Honda Argentina tiene previsto comercializarla en nuestro país? (Dicho sea de paso, después de que se arregle esta incertidumbre con los dólares). Es de diseño igual a la Crossrunner pero con motorización distinta. Veo de buen criterio el baúl porta casco en el lugar donde habitualmente estaría el tanque de combustible ya que ahí se puede llevar la documentación de la moto. Un poroto que se anotan los diseñadores de Honda.

Atte. Marcelo, esperando cada mes el nuevo número aunque siempre repasando los anteriores.

R: Dada la situación económica del país, las trabas a las importaciones y el cepo al dólar, no creo que tengamos grandes anuncios en materia de motos de alta gama. Si creemos, que a la brevedad tendremos anuncios de nuevos modelos nacionales de la marca del Ala Dorada.

ME QUIERO CONTACTAR CON PABLO GARCIA

Hola Jorge: Te escribo para pedirte un favor. Me gustaría contactarme con Pablo García, el autor de la nota llamada "No se quiere lo que no se conoce..." del número de abril (451). Si podés facilitarme su mail, te lo agradezco. Te cuento que soy un motorista viajero empedernido. Entre otras travesías hechas, ustedes me publicaron en el año 1996 una que titulamos "De Corrientes a la Argentina", en la que recorrimos más de 17.000 km uniendo las 4 localidades más extremas del país. Entonces tenía 25 años.

Hoy, ya con 40, volví a mi antigua pasión y por supuesto a la revista. ¡Te mando un abrazo y felicitaciones por el trabajo que realizan!

José Turpin

R: Ya le reenviamos su mail a Pablo para que se comuniquen con Ud.

UNO DE LOS GANADORES DEL CONCURSO - ENCUESTA

Ante todo feliz cumpleaños (se me hizo tarde). Quería agradecerles por este medio a ustedes y a Cristian de Alter por el premio recibido.

Aprovecho para felicitarlos por la revista, la sigo mes a mes.

¡¡Gracias de nuevo!!

Diego Matías Ferrero

SOBRE UNA YAMAHA CRYPTON RUIDOSA

Hola amigos. En el mes de mayo les envié un comentario sobre mi moto -una Yamaha Crypton-, preguntándoles por un ruido que ésta producía y me pidieron más datos sobre la misma. La moto es modelo 2007 con un cuidado de mantenimiento un tanto exagerado -¡es mi primera moto!-. El ruido lo percibo prácticamente desde 0 km. Nunca se clavó el motor, no fuma aceite y tiene muy buen andar. Con ella realizo viajes de 380 km a Buenos Aires desde la Costa, fui a Tandil, etc, sin ningún problema y nunca me dejó en la calle. Como en la otra oportunidad, destaco que el ruido se nota cuando arranca en frío o en caliente, cuando acelero sin marcha no despiden ningún tipo de humo por el caño de escape, el consumo de nafta es normal, no le cuesta arrancar y tiene 26.000 km. Realmente, el único problema es ese ruido.

Muchísimas gracias por su atención.

Buenos vientos, Gustavo Luzardo

R: Si bien ya le contestamos en esta misma Sección, en la edición de Mayo, Ud. nos agrega un dato más. Es muy difícil, no teniendo la

moto a mano dar un veredicto cierto del inconveniente que nos comenta.

IMPORTACIONES CERRADAS Y DÓLAR CARO

Hola Jorge y Staff, ¿cómo están?

Quiero dar mi humilde opinión con respecto al tema de las importaciones y el dólar alto. En cuestión, los otros días fui al local de mi distribuidor amigo de repuestos, y entre mate y mate, le pregunté si había el roce de cadena para mi NX4, original o importado. Y la respuesta fue no.

También comento que hasta hace más o menos quince días estaba acercándome a cambiar mi Falcon por un KLR 650, y el aumento del dólar paralelo, que no debería existir, me "bajoneó" mal. Además de que en el banco no puedo comprar ni cien.

Jorge, he leído sus últimos comentarios en el inicio de la revista y vi lo de la caída de las pautas publicitarias y me preocupé aún más.

Pregunto, ¿en que va terminar todo esto? Yo quiero creer que va tener un final bueno, siendo relativamente optimista. O sea, ¿de una vez por todas tendremos una política de estado que piense en futuro, y que si dios quiere se dé vuelta la cosa para que de una vez por todas nuestro hermoso país tenga identidad?

Sólo nos queda esperar, es lo que presiento. Pero por favor que nuestra señora Presidente vea que los que aportamos también andamos en moto, y que también son un medio de transporte, además de que lo de los "motochorros" realmente nos duele.

Sé que Ud. ya vivió situaciones similares, y que esto en algún momento va terminar. Pero ojalá algún día seamos una Argentina potencia.

Saludos y buenos vientos, Pablo González - Socio Nº 5300

R: Pablo, Ud. se preguntará del "éxito" musical de Ignacio Copani "lo atamo con alambre", sin duda es una descripción cierta de cómo

nos manejamos en todos los órdenes de la vida. Estudiamos para zafar, hacemos que trabajamos para zafar, "flaco.. ¿qué te puedo cobrar?" y te la mandan a guardar... No hay responsabilidad alguna en la habilitación de un taller de motos, es muy difícil que se entregue una factura y menos detallando el trabajo. ¿Ud. sabía que en Italia o Alemania para habilitar un taller de reparación de motocicletas (también con los autos pasa lo mismo) debe haber un Ingeniero Mecánico responsable?.

También dirigimos una pyme, un club, un municipio, una provincia, un país, de la misma manera. "Segual" como decía el gran personaje de Juan Carlos Altavista "Minguito Tinguitella".

Dadas estas características no es extraño que vivamos atados con alambre y a los pochazos.

Hoy estamos en la era del marketing, la venta de imágenes pero no de cosas concretas y reales, seguramente en un par de años estaremos en otra etapa distinta. La realidad en cualquier momento se presenta como un muro infranqueable, chocaremos contra ella porque nos repararon mal los frenos y no tenemos un plan B.

Lo de los "motochorros", sin duda alguna surge de que el uso de motovehículos masivamente le "arruina" el negocio a algunos. Todavía el ataque en la Ciudad de Buenos Aires y en el Conurbano contra la moto es débil, pero el día que realmente se quiten los subsidios al transporte, y los porteños tengamos que pagar el boleto lo mismo que cualquier otro habitante del país, vamos a estar plagados de motovehículos. El crecimiento exponencial del parque de Colectivos, no va a tener sustento, muchos van a darse cuenta que se "acabó la fiesta" y viene el mozo con la cuenta.

PRIMER MOTOENCUENTRO EN RIO GALLEGOS

Buenas tardes, antes que

nada quiero saludarlos y deseárselos que los éxitos de su nuestra revista continúen.

El presente mensaje no es totalmente desinteresado. Es para pedirles si pueden publicar los datos del Primer Motoencuentro de Río Gallegos, organizado por Agrupación Los de Siempre y con el auspicio de la Municipalidad y el Concejo Deliberante de Río Gallegos. Se realizará los días 7, 8 y 9 de septiembre. Habrá premios, menciones, juegos de destreza, competencias entre agrupaciones, bandas en vivo, asado el sábado a la noche y algunas sorpresas que se reservan para esa fecha. Los contactos para tal fin son: 02966-1553-4662 (Lucho), 1546-4810 (Daniel), 1541-6356 (Enzo), 1552-8000 (Sergio), o al e-mail: losdesiempre_rg@hotmail.com.

Agradeciendo desde ya su publicación, los saludo con un fuerte abrazo motero, esperando en algún momento conocerlos personalmente.

Jorge A. Ferrari
Socio N° 8636

A LOS saltos por un "KANGURO"

Hola Jorge, Marcelo, ¿cómo están?

Este mail es medio personal, primero que todo para agradecerles la mención que me hacen en el artículo de C. Stoner. ¡Creo que mis viejos agotaron la revista en Rosario regalando ejemplares a todos los familiares y vecinos! Fuera de broma, un Gracias con mayúscula. Nunca fue mi intención el ser nombrado.

Ya que los tengo agarrados de la oreja les cuento que me pareció fabuloso el artículo del Lic. Juárez de la edición de junio. Nunca se me hubiera ocurrido ver el motor de una Puch de la forma tan sencilla como él la presentó. Diez puntos ahí. Por otro lado, les cuento que yo he tenido la suerte de trabajar en grupos generadores con los motores del estilo "Delta" que él menciona y realmente son impresionantes por varios motivos. El que más resalta es por lo pequeños que son; comparados con la cilindrada, si fuera

un motor linear o en V sería largo de acá a la esquina.

Otra cosa notable es la total falta de vibraciones. Lo sentís rugir y nada más, vibran más los generadores en full carga que el motor.

Pero lo más notable es el torque que producen: a menos de 2000 rpm no te arrancan la casa de los cienientos... te empujan el barrio entero.

Son realmente interesantes y, aunque no lo crean, muy sencillos para trabajar. Yo me dedico a la parte generación de corriente, pero los que hacen mecánica los aman por lo nobles y sencillos. Fíjense, no hay válvulas, cambias cojinetes sin desarmar mucho, trabajan con poca presión de aceite así que no pierden y tienen un supercargador en la toma que no acarrea los problemas de los turbos por los excesos de temperatura. Es realmente un diseño muy inteligente.

También en la nota menciona los motores Kompresor, de la DKW. Hace ya unos años tuve la suerte de ver una en marcha en un encuentro de motos vintage en Eastern Creek, acá en Sydney, y el sonido de este motor en la recta principal es algo que no te lo puedes olvidar nunca. Es como un Banshee... imagínate estar en un castillo en Escocia en una noche de mucho viento, el silbido del viento colándose por las puertas y ventanas es el "Banshee".

Y si no me equivoco, después de haberlo corrido en unas oportunidades a las escuderías inglesas sólo les quedaba esperar que se rompa, porque alcanzarla ni lo soñaban. Así que hicieron lo que cualquier organizador inglés hubiera hecho: prohibirlas, alegando que el cilindro delantero funcionaba como supercargador y tuvieron el mismo final que anteriormente habían tenido las BMW y la Gilera 4 anterior a éstas.

En fin gente, muchas gracias nuevamente por el excelente trabajo en la revista y hasta pronto. Un abrazo del "corresponsal australiano".

Me suena como muy grande el título, mucho hueso para

poco perro. Rubén Hourcade
Sidney – Australia

R: No quisimos decirle "Corresponsal Kanguro o Saltarín".

Ud. le alegró la vida al Licenciado Juárez, si quiere conocerlo ingrese a la www.corsariosdelplata.com.ar allí lo verá con vestimenta de época (época de ñaupá) recreando las Invasiones Inglesas.

OTRO GANADOR DEL CONCURSO - ENCUESTA

SRES. DE INFORMOTO:

Soy uno de los ganadores de las botas Alter en el sorteo del cumpleaños de la revista.

Ya tengo las botas en mis manos, la verdad que son muy lindas... Me vinieron de 10 ya que no tenía calzado adecuado para viajar.

Quiero agradecerles a ustedes y a Alter por el premio y la excelente atención que me brindaron.

¡¡Saludos y gracias!!
Gonzalo Masuero

VOLVIO EL CHASSIRETE "ROSAGARASINO"

Estimado Jorge y Equipo:

Aún tengo muy fresco en la memoria aquel día del '91, cuando viajando con mi Z750 y mi amigo Nacho con su SR650 rumbo al motoencuentro de Tandil, en un cruce de la 51 (creo que con la 7) se acercó ese señor canoso que, transpirando pasión por todos los poros de su piel, se puso a explicarme como hacer una curva usando "contramanillar", con codos pegados al tanque. Claro, en ese entonces todavía la Kawita se defendía dignamente como una 7 y medio excitante.

No salía de mi asombro, luego de algunas pruebas, al comprobar que este señor tenía razón.

Vaya... ¿hacer fuerza en el manubrio en sentido contrario a donde quiero doblar? ¿Pero qué es esto? Y me preguntaba quién sería aquel individuo tan apasionado.

Y así fue como conocí a ese señor, de nombre Jorge y que



con el correr de los años terminaría siendo amigo y hasta en algún momento mi "jefe" también.

Una vez más la moto me dio la oportunidad de conocer gente, y en este caso a nada menos que el director de INFORMOTO.

Desde entonces, he sentido siempre una gran admiración por la revista, ya que si bien leía por esos años publicaciones españolas llenas de fotos a color y pruebas de manejo con fierros por esos días impensables acá, INFORMOTO no cejaba en su afán de llevarnos la información de lo que por ese entonces acontecía en nuestro tan variante y querido país.

Hoy es fácil hacer una publicación sobre motos, siendo que se han

vendido tantas y tanta gente disfruta de ellas. Pero por aquel entonces, la cosa no era tan fácil.

Por eso, mi querido amigo Jorge, deseo transmitirle a Ud. y a todo su

Equipo mis más sinceras felicitaciones por mantener siempre firme la publicación, antes en B&N, después en color, pero siempre, siempre, demostrando que es una revista hecha por motociclistas, que sienten y piensan como tales. Muchas otras que he comprado han pasado al tacho de la basura ni bien terminaba de leerlas. Pero créame, todavía tengo todas las INFORMOTO que he comprado desde aquellos años.

Gracias Jorge por mantener siempre en alto las banderas de los verdaderos motociclistas.

Nuevamente mis felicitaciones a todos los que hacen la revista.

Con mucho afecto,
Javier Marchese
Rosario

R: Oiga diga, Don Chassirete, nos va hacer poner colorados...

Le cuento, el que enseñó a "Dire" como llevar una moto japonesa de los '80 en curva, fue un gran campeón argentino, el recordado sanjuanino Fernando "Peringa" Cerdera. Algo no común en un campeón, el de transmitir sus conocimientos de manera simple. Ante nuestra dificultad para llevar a buen ritmo la moto en ruta, ya que veníamos a 120 km/h o un poco más, queríamos doblar y el cuadro comenzaba a retorcerse, ya no sabíamos que hacer. Endurecíamos la suspensión trasera y cambiamos el líquido de la delantera, colocábamos una traba de barrales puesta en las botellas de la horquilla delantera, el consabido amortiguador de dirección, etc. pero la moto entraba en un "baile infernal".

El "Peringa" nos enseñó a hacer el contra manillar, además de llevarnos a la cola de su moto por el Circuito 5 del Autódromo de Buenos Aires, allá por 1981. También aprendimos a frenar y a sentarnos en la moto.

Veníamos de la "escuela" de las viejas motos inglesas e italianas, con escasa potencia, escasos frenos, escasa suspensión, escasa confiabilidad y neumáticos que ante la palabra lluvia, patinaban. Los que iniciamos INFORMOTO en 1981, ya contábamos con más de 20 años de experiencia sobre dos ruedas y un motor, de muy chicos nos "rompíamos los cuernos" en el campo.

EL "GALLEGO" FERNANDEZ RODEADO DE ZOQUETES

Con el gallego Juan Carlos Fernández, el domingo pasado en San Andrés de Giles, mi hijo fue 5° en la serie y 9° en la final, entre 22 motos en



110cc. Bien.
Enrique "Zoquete" Courtade
Mercedes – Bs. As.

R: Si señor, al famosísimo "Gallego" Fernández, no le alcanzó con la reunión de los "Viejitos Piolas", se fue a Giles a acompañar al "Zoquete" Courtade y a su hijo. Dicen que lleva "Castrol Racing" (de ricino) en la sangre.

CRISTIAN EL "CLASICO"

Estimado Sr. Jorge Monasterio: Escribo estas líneas para agradecerle infinitamente toda la info e historia en la edición n°453 de INFORMOTO sobre motociclismo y motonetismo clásico. Hermosa la nota de tapa, un ejemplar inigualable la AJS 500 modelo 20, la singular historia de la travesía montado en una Siambretta AV 175 (para mí, más linda que la TV), el resurgir de una marca histórica dentro de las 2 ruedas como Horex (qué linda que es la Horex "Imperator" del 55) y la frutilla del postre, la nota sobre la reunión de las históricas 12 horas en motonetas. Gracias y mil gracias por mantener viva la historia del motociclismo y motonetismo clásico; los amantes de las dos ruedas clásicas, de parabienes.

Les mando un fuerte abrazo y me voy a andar en mi CB 450 DX, la "Cabezona", recién entregada por Mr.Blem. Aprovecho este correo para agradecerles y felicitarlos a Carlos y Roberto Morello de Motos Morello por el trabajo artesanal y profesional que han realizado

en la restauración de mi Honda, que quedó de maravillas. ¡¡Nuevamente felices 31 años de éxitos y por muchísimos años más!!
Saludos cordiales,
Cristian Sani
Socio N° 7248

R: Cristian, en INFORMOTO cada tanto "mechamos" con notas de motos clásicas, recordando para los distraídos que de acuerdo a los reglamentos F.I.M. (Federación Internacional de Motociclismo) una moto con más de 25 años de edad, ya pasa a resultar una Clásica.

Lo felicitamos por haber restaurado la Honda "brasileira", quedan pocas, y con el afán destructor de muchos improvisados en la mecánica, no tendremos que mostrar a las nuevas generaciones.

Sobre la "AV", nuestro Motonello le adjudica la autoría al ex Negro hoy Gris Iglesias, quién corriera en las 12 horas con preparación de Osvaldo Meriggi.

En cuanto a la restauración de su Honda, el que realmente se quemó las pestañas fue Roberto Morello, Carlitos es el jefe y como corresponde mira, pero la mano de obra artesanal y profesional... Sin dudas Roberto es el verdadero artífice. Carlos se dedica más a su estética personal.

OTRO GANADOR MAS DEL CONCURSO ENCUESTA Y VAN...

Jorge y Cristian, muchas gracias por las botas Alter recibi-

das por participar en el concurso INFORMOTO. Son muy buenas y reemplazarán a las viejitas Alter que usaba. Saludos a todo el equipo desde Jujuy. (a) "Carlitos"
Miguel A. Liendo
San Salvador de Jujuy

R: Cuentan las viejas, que en el barrio Los Perales de San Salvador de Jujuy, se escucha cantar a un cordobés "Tengo mis zapatos rotos y es de tanto caminar, llevo mi guitarra al hombro, voy camino a la ciudad.

Me decían mis amigos que nací para triunfar, lejos ya quedó mi pueblo, voy camino a la ciudad".

Es cierto que le quedó lejos el pueblo, Córdoba está como a 800 km. de San Salvador de Jujuy, además nació para triunfar...

¿Dónde escuchamos eso de "vamos a triunfar, a triunfar"? Por algo lo bautizaron "Carlitos" y no los va a defraudar.

"EL ROSARIGASINO" DE LA BEEME

Hola Jorge y gente de Informoto.

Como ustedes saben soy suscriptor de la revista y tengo a la sección "Viajeros" y "Pruebas de Manejo" como las predilectas. Pero mi perfil técnico, hizo que centrara la atención en la Nota Técnica de la edición de Junio. Me encantó la nota, realmente muy pero muy buena, y me recordó esos motores que solamente los ví en mis épocas de estudiante de Ingeniería Mecánica hace unos cuantos años atrás.

Marcelo Carranza
"El Rosarigasino"

R: Don Marcelo, el Profesor Licenciado Ricardo Enrique Juárez, se va agrandando con los correos felicitándolo por las notas. Es como si le agregáramos levadura. Paren un poco con los elogios, que nos sale caro.

¿Cómo ve recordar con una Salida del INFORMOTO CLUB las épocas de "Mendieta"? Tendría que ser para Octubre, suponemos que para esa época no tendre ●

... A PROPÓSITO DE LOS 31 AÑOS DE INFORMOTO

Realmente nos traicionan los años, cuando iniciamos INFORMOTO no había Fax, ya los "cables" daban lugar a los "télex", mucho menos Internet, así que cada llegada del correo significaba un montón de cartas. Bueno, eso de un "montón de cartas" era lo esperado, pero la realidad se reducía a dos o tres, a lo sumo. Realmente envidiábamos lo que ocurría en la vieja redacción en la que trabajábamos para, con el sueldo, poder llevar a cabo este proyecto propio.

Por eso decíamos "Cartas al Director", "Cartas de Lectores", para que luego termináramos en el "Motocorreo". No nos sale "Motomail".

Del Motocorreo elegimos una "carta" en especial, la que nos enviara nuestro amigo y colaborador José Antonio "Aficionado" Gribaudo.

**ME ANUNCIASTE:
"JOSÉ VOY A HACER UN
REVISTA DE MOTOS"**

Hola Jorge:

Parece mentira que ya hayan pasado más de tres décadas de aquel día en la redacción de la calle Córdoba de la revista Moto, cuando me anunciaste: "José, voy a hacer un revista de motos".

Firme y convencido arrancaste con la hoja fotoduplicada doblada al medio y... no paraste más; a pesar de todos los inconvenientes habidos en todos estos años seguiste firme "como pata 'e catre". Hemos compartido muchas cosas, lindas y no tanto y espero seguir compartiéndolas.

Cabeza dura pero con convicciones claras ¡métele nomas!

Felicitaciones.

Un abrazo

José

Sí José, pasaron 31 años



de ese día, mucha agua bajo el puente, historia de la que fuiste y sos parte.

Tengo que responder en primera persona, aunque no sea el estilo de una revista, pero es el adecuado a una carta personal.

La historia comenzó cuando trabajabas en "La Moto Deportiva", en la calle Montevideo casi Viamonte y vendías las Gilera Macho y Spring. También cuando compartimos -yo como "diseñador"- el stand de Jawa en la Expo de 1978 y vos como ¿vendedor?

En esos años tuviste el contacto con un "marchant" de arte que tenía el local en Arenales

casi Callao, quien con un par de socios publicistas iniciaban la aventura de hacer una revista de motos. Era la ya desaparecida revista Moto.

José, empezaste haciendo una nota, luego otra, luego toda la revista, yendo a llevar a tipear los textos en la IBM compossor, luego corregirlos, luego a revisar los astralones y más tarde las pruebas de imprenta que hoy les dicen "improof". En esa época todavía a las motonetas se les decía motonetas y no Scooter. ¿Será que es más "cool" scooter que motoneta? ¿O porque el Pochó había andado en motoneta?

Recuerdo el día que que-

daste tirado en el piso de la redacción -de un solo integrante, vos- con un cólico renal y no te moriste porque no te tocaba. No fuiste auxiliado por cierto personaje que se decía "artista", socio de la agencia dueña de la revista.

Alguna colaboración hice cuando la redacción estaba en la calle Cangallo -hoy Perón-, pero el espíritu era netamente comercial. Cosa muy difícil de digerir para un periodista. Eso de que "hay aviso, hay nota" no le cierra a un "escriba" profesional.

Algún "sapo" que tuviste que tragar, cuando te "corrigeron" una prueba de una moto... ¿Quién lo



comercios

DESCUENTOS A LOS SOCIOS DE INFORMOTO CLUB
BUSCARLOS EN: WWW.INFORMOTOCLUB.COM



suscribite



Por sólo \$30.-
(por 6 meses) ó **50.-** (por un año)
www.informoto.com

PRUEBAS DE MANEJO (publicadas al 01/04/2012) todas las semanas incluimos más



próximias salidas

EXCLUSIVO PARA SOCIOS
www.informotoclub.com

NOVIEMBRE 2012 - 9, 10 Y 11

VILLA ELISA – Provincia de Entre Ríos - Salida del INFORMOTO CLUB

Cupo máximo: 50 personas - Inscriptos: 48

Ampliaremos



MOTOCICLISTAS "COMPAÑEROS DE RUTA"

Entrá en www.informoto.com/motoc_m/index.html

Motociclistas, es un nuevo "botón" para aquellos que busquen "Compañeros de Ruta" en la www.informoto.com (sitio de la Revista). Puede participar cualquier motociclista, sea o no socio del INFORMOTO CLUB. Esta es una manera de que se relacionen motociclistas de todo el país. Estarán On-line unos 30 días.

PRECIOS DE LAS 0 KM.

Actualizados en la Web www.informotodel15.com
También en la nueva publicación
INFORMOTO del 15 CLASIFICADOS y servicios de MOTOS



calendario encuentros

ACLARACION NECESARIA Como puede comprenderse, INFORMOTO no tiene responsabilidad acerca de la información sobre encuentros que le transmiten los distintos organizadores. Se limita a transcribir con la mejor buena fe todos los datos de interés que surgen de las gacetas recibidas, pero obviamente no puede hacerse cargo ni de los datos citados ni de su posterior cumplimiento; y sólo puede lamentar si en ocasiones, por los motivos que fueren, no hay satisfacción de todas las partes.

SOBRE LOS ANUNCIOS DE ENCUENTROS....

Por Jorge V. Monasterio

Este es el texto que continuamente publicamos en el sitio www.informoto.com Noticias:

MOTOENCUENTROS: ANUNCIOS EN INFORMOTO

De la Revista INFORMOTO

IMPORTANTE: Los anuncios donde no se especifiquen mails y teléfonos de contacto **NO SERÁN PUBLICADOS.**

Los **ANUNCIOS** de: Encuentros, Motoasados, Salidas, etc. los publicamos, como desde hace 31 años, **GRATUITAMENTE** en la Revista INFORMOTO y desde el '99 en la versión digital (este sitio). Los mismos deben tener **FORMATO DE TEXTO** únicamente.

En **ENCUENTROS** encontrarán la siguiente leyenda: Para publicitar anuncios de Encuentros, Salidas, Travesías y Exposiciones haga click aquí

Luego de "hacer click" aparecerá un cupón que deberá llenar con los datos requeridos y dentro de las 24 horas de recibido será incluido en la sección **ENCUENTROS.**

Luego de que verifiquemos la veracidad de los mismos **SIN EXCEPCION**

JULIO 2012 - 9

TANDIL - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA MOTOASADO EN TANDIL PARA EL 9 DE JULIO

La Agrupación Motosierras Tandil los invita al motoasado que realizaremos el 9 de julio 2012; recuerden que ya se encuentran las entradas a la venta con gran demanda hasta el momento; ya que se venden en varias ciudades a través de depósito bancario, el cupo máximo es de 250 personas sin posibilidad de ampliarse; por eso les pedimos que a través de la página www.motosierrastandil.com.ar o a través del mail motosierrastandil@yahoo.com.ar compren sus entradas; porque por las consultas ya realizadas seguro quedará gente afuera con ganas de haber participado.

La entrada tiene un valor de 70 \$ e incluye entrada; asado y chorizo, vino y gaseosa, café y postre; quienes vengán deberán traer cubiertos ya que solo proveemos platos y vasos plásticos.

Los esperamos.

AGOSTO 2012 - 4

HUANGUELEN - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA MOTOCENA

Imperdible EN HUANGUELEN segunda motocena de numerosos pringles-huanguelen el 4 de agosto, lugar para acampar bajo techo, sorteos, entrega de distinciones, y con la mejor onda del grupo, desayuno gratis los esperamos amigos motociclista. Contactos: Veronica: 02923463841 y Lizandro: 02914078652 mi facebook Veronica Becker

SEPTIEMBRE 2012 - 5, 6, 7, 8 Y 9

DIAMANTE - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS ARGENTINA

XVII MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL DIAMANTE 2012
Desde el miércoles 5 al domingo 9 de septiembre la localidad entrerriana de Diamante recibirá a miles de motos para la XVII Edición del Motoencuentro Internacional Diamante 2012. Este tradicional evento, que cuenta con el apoyo de la Municipalidad de Diamante y la Subsecretaría de Turismo y Desarrollo Terrenal, se realizará en el Balneario Valle de La Enseñada. Habrá shows de importantes bandas en vivo, juegos de destreza, exhibiciones, caravanas, menciones y muchísimo más. Para mayor información, ingresar al sitio www.turismodiamante.gov.ar.

SEPTIEMBRE 2012 - 7, 8 Y 9

RIO GALLEGOS - PROVINCIA DE SANTA CRUZ ARGENTINA PRIMER MOTOENCUENTRO DE RÍO GALLEGOS

Organizado por AGRUPACION LOS DE SIEMPRE. con el auspicio de la Municipalidad y el Consejo Deliberante de Río Gallegos. A realizarse los días 7, 8 y 9 de setiembre. donde habrá, premios, menciones, juegos de destreza. Competencias entre agrupaciones, Bandas en vivo, asado el sábado a la noche y algunas sorpresas que se reservan para esa fecha. Los contactos para tal fin son: 02966 1553 4662 (Lucho), 1546 4810 /Daniel), 1541 6356 (Enzo), 1552 8000 (Sergio), o al e-mail: losdesiempre_rg@hotmail.com Contacto: losdesiempre_rg@hotmail.com

OCTUBRE 2012 - 6

VILLA CONSTITUCION - PROVINCIA DE SANTA FE ARGENTINA

1° MOTOEVENTO-ORGANIZADO

Primer evento de todo tipo de moto que se realizara en la ciudad de Villa Constitución santa fe, esmerado servicio de cantina, banda de rock, stand de indumentaria de motos, artesanos, los esperamos a compartir un sábado distinto pronto daremos más información saludos a todos los amantes de las dos ruedas más informaciones al tel 03400 479894 nextel 563*5094 5094

NOVIEMBRE 2012 - 9, 10 Y 11

AVELLANEDA - PROVINCIA DE SANTA FE ARGENTINA

1° MOTOENCUENTRO CIUDAD DE AVELLANEDA, SANTA FE.

Desayuno gratis, cantina las 24 horas, viernes cena gratis, música, bandas en vivo, entradas a boliches gratis, paseos turísticos, exposición de motos antiguas. Un predio para acampar con excelentes baños y comodidades.

Organiza Los Templarios A.R. Adhiere Municipalidad de Avellaneda.

Por consultas:

Pío 03482-15 665143

Romeo " -15 630874

Bigote " -15 513685

Hugo " -15 523053

Por Mail: lostemplariosar@hotmail.com

También estamos en FACEBOOK

NOVIEMBRE 2012 - 10 Y 11

MACACHIN - PROVINCIA DE LA PAMPA ARGENTINA

PRIMER MOTOENCUENTRO EN MACACHIN

A realizarse en el predio municipal, donde hay lugar para acampar, duchas, agua caliente y fría, se realizarán juegos y muchas cosas más!! Evento avalado por la Municipalidad de Macachin. Los esperamos con la mejor onda!!! Organiza Agrupación Pistones Calientes consultas a los siguientes números: 02954-15-530139 (Daniel) y 0254-15-305387 (Julian) Contacto: rusodelapampa@gmail.com

NOVIEMBRE 2012 - 16, 17 Y 18

SANTA ELENA - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS ARGENTINA

11° MOTOENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL

Lugar: complejo polideportivo "el aguara" recitales en vivo, pileta, sanitarios, buena sombra, cantinas y seguridad las 24 hs, caravanas, boliches, iluminación... muchas mujeres y un buen show de acrobacias en dos ruedas!!!!

Organiza: Los demonios moto club Informes:

Luciano: cel: 03437-15403017 tel: 03437-480115

Ariel: cel: 0343-155144132

Diego: cel:03437-15483513
Chato: cel:03437-15609669 / Email: losdemoniosmotoclub_1@hotmail.com
Facebook: /losdemoniosmc

NOVIEMBRE 2012 - 16, 17 Y 18

GENERAL PINTO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA - 10° MOTOENCUENTRO

10° motoencuentro de Agrupación "Despistados del Camino" de General Pinto. (Lugar Parque Municipal "Martiniano Charras") se llega por ruta 188 km 255. (desde el lado de capital. junin ,lincoln, GRAL PINTO. desde el otro lado, Gral Villegas, Ameghino, granada, GRAL PINTO) Celebraremos los 10 años de la agrupación, habrá juegos, Bandas de Rock, Caravana por la ciudad, sorteos, duchas con agua caliente, leña gratis, muchas sorpresas, desayunos gratis, y mas, si ya nos conocen, saben que no los defraudaremos, y si vienen por primera vez seguro volveran. Proximamente, mas informacion.

tel de contacto: Maisón 02355 15 577762 / Guille 02355 15 516758 /

Fernando 02355 15 526422 / Marisa 02355 15 519516. / Facebook: despistados del camino

DICIEMBRE 2012 - 1 Y 2

SAN VICENTE - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA 2° GRAN MOTOENCUENTRO LOS PERDIDOS DEL CAMINO

Del 30 de Noviembre al 2 de Diciembre

En el predio del Club Bochofilo Bochazo, bandas, juegos, caravana, boliches, mencion a todas las agrupaciones, quincho buffet, arboleda asadores, show de strippers, camaras de motoviajeros, el 1° fue un exito este ni te cuento!!!! Los esperamos, face "Los Perdidos Del Camino", contactos: bayo 0349216623707, pato 0349215674942, mole 0349215610760.

DICIEMBRE 2012 - 6, 7, 8 Y 9

SANTA ROSA DE CALAMUCHITA - PROVINCIA DE CÓRDOBA ARGENTINA

MOTOFEST ARGENTINO 5° EDICION

Del 06 al 09 yo Olaff los espero para como todos los años pasar un finde entre amigos y fia, el lugar increíble a orillas del rio son un escenario y sonido al nivel que te mereces, las mejores marcas presentes en el predio con las bandas que mas nos gustan a los motociclistas, los espero, buena ruta y muchisimas gracias x su amistad... Olaff Contacto: olaff_elvikingo@hotmail.com

DICIEMBRE 2012 - 6, 7, 8 Y 9

LOBOS - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA 4TO. MOTOENCUENTRO LOBOS

Organizado por "Lobo Solitario".

lugar de encuentro: Hipódromo Municipal, calle suipacha y goyena.

El predio cuenta con excelente arboleda, duchas (con agua caliente), leña, cantina las 24 hs, recitales los cuatro días, con la actuación especial de "Asesinos del Pentagrama" y sorpresas, caravana por la ciudad sorteos y premios. con la entrada un alimento no peresedero que sera para el comedor Lorenzo Maza",

"La lluvia no nos para". "Usar Casco Salva Vidas, Usalo!

tel martin 02227-15472764 / marcelo 02227-15460220

mail: unidosxdosruedas@hotmail.com / Contacto: unidosxdosruedas@hotmail.com

FEBRERO 2013 - 1, 2 Y 3

TAPALQUE - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA 4° MOTOENCUENTRO TAPALQUE 2013

Agrupación Motera y Municipalidad de Tapalqué invitan a todos los motociclistas a concurrir al 4° Motoencuentro que organizamos con las ganas de siempre, para que pasen un lindo fin de semana. Lugar camping municipal con hermosos baños con duchas, agua caliente, muy linda arboleda, Fogones y leña. Habrá caravana sorteos menciones show de acrobacia en moto, bandas. Contactos Gustavo 02281-502270 / Negro 02281-15669952 / Mail: gusspezia@hotmail.com

MARZO 2013 - 15, 16 Y 17

OLAVARRIA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA MOTOENCUENTRO AGRUPACION AMIGOS

Predio: Club La Candela

Los invitamos a nuestra ciudad para disfrutar de un finde con Amigos. Los dias lunes 11 y martes 12 son feriado de carnaval, asi que no podés faltar.

Face: Agrupaamigos - mail: agrupaamigos_2011@hotmail.com.ar

MUCHOS NECESITAN UNA MOTO
Y VOS VENDES UNA



PUBLICALA EN CLASIFICADOS CON FOTO
ES RAPIDO, FACIL Y GRATIS

Los avisos con fotos GRATUITOS
son exclusivos para los socios
de Informoto Club



PARA ASOCIARTE,
ENTRA A WWW.INFORMOTOCUB.COM/ASOCIATE
PARA PUBLICAR TU AVISO
ENTRA A WWW.INFORMOTODEL5.COM

División
Motos



Rectificado y bruñido a super medida con una sola herramienta abrasivos diamantados.
Único proceso que garantiza exactitud geométrica y rugosidad adecuada.
Lo abalan más de 45 años de fabricación de máquinas para rectificación de motores en la industria Argentina.



Parque Industrial Piñanós
Av. Nicolás Milazzo 3251
Piñanós - Buenos Aires
Tel. Fax: (011) 4207 0061 / 9185

ventas@famabrunidoras.com.ar
www.famabrunidoras.com.ar

en moto

Programa Radial

Conduce José Antonio Gribaudo
39 años en el motociclismo
por AM 1090 RADIO DECADAS
También la podés escuchar por la internet
www.decadasm1090.com.ar

RADIO DECADAS
Av. Jaureche 1052 Hurlingham
Tel (011) 4 452 5153 / 4 452 5193
enmotoradio@yahoo.com.ar
Lunes y Viernes de 12 a 13 hs.

 www.clubsiambrettabsas.com.ar
"Un club apasionado por la Siambretta"

Club Siambretta Buenos Aires
Reuniones Mensuales: Primer sábado de cada mes en Parque Yaggyon, San Martín, Bs. As.

R & R MOTOS

Desde 1960

Motocicletas BMW de 1930 a 1981

Service - Repuestos - Restauraciones

Tel/fax. (011) 4572-9767
E-mail: bmwryr2002@yahoo.com.ar



REVIT!

www.revitargentina.com.ar



www.informotoclub.com


...camino al andar seguros.



NUEVA CIMA RUTA TRIP JOY DELTA

info@alterindumentaria.com.ar / www.alterindumentaria.com.ar / 011.4692.6909

PROTECCION ARGENTINA

INFORMOTO

PARA PUBLICAR EN LA REVISTA

publicidad@informoto.com Tel/fax 54-11-4966-2469


Asuma
ASOCIACIÓN USUARIOS MOTOVEHICULOS DE ARGENTINA

www.asuma.org.ar

Tener más tiempo para vos, hace que cualquier fin de semana sea largo.

Nueva Honda Biz, ahora con arranque eléctrico y renovado motor de 125 cc.



La Honda Biz busca siempre mejorarse, incorporando un nuevo motor de 125 cc que permite realizar trayectos medios y largos con total facilidad, su mayor velocidad de respuesta y maniobrabilidad la convierten en una gran aliada para sortear libremente el tráfico de la ciudad. La calidad que ya conocías, ahora potenciada.

www.hondabiz125.com

