

INFORMOTO

32
Años



“USTED ESTÁ INGRESANDO A LA REPÚBLICA ARGENTINA”
DE EE.UU. A LANÚS

VIAJEROS - ENCUENTROS - AÑO XXXIII - Nº 465 - JUNIO 2013 - Argentina \$ 33.- Uruguay \$ 100.- Paraguay Gs. 25.000.-
MOTOCORREAS - PRESENTACIONES
www.informoto.com / www.informotoclub.com



MOTO GUZZI

CALIFORNIA 1400 TOURING Y CALIFORNIA 1400 CUSTOM 2013

TOQUE ARGENTINO



ENCONTRARAS

Notas técnicas
Pruebas de manejo
Historicas
Presentaciones
Viajeros
Motocorreo
Clasificados
Noticias
Encuentros
Clubes
Retrovisor
Motoguia
Motociclistas
Deportivas
Revista on-line
Encuesta
Precios 0 km
Agenda
Noticias anteriores
...y Mucho Más!

INFORMOTO - N° 9 - 10 de julio de 1981

Gran Premio de Bélgica "Luky" más cerca de la corona

Texto: José 'Alcibonado' Gribaudo



En el renovado circuito de Spa-Francorchamps se llevó a cabo el domingo 5 una

nueva fecha por el Campeonato Mundial de Velocidad. En esta oportunidad contaron las categorías

500, 250, 200, 125 y sidecars. En la categoría mayor volvió a imponerse el brillante piloto Man-

co "Luky" Lechinelli, como siempre a los mandos de la Suzuki Gamma del equipo Gi-

rina Corsi. Con esta nueva victoria, "Luky" se ha distanciado en nueve puntos de Randy Mamola que se encuentra en la segunda posición de la tabla provisional con 64 puntos. En segundo lugar llegó Kenny Roberts con su nueva Yamaha cuatro cilindros que posee un motor similar al Suzukal es decir cuatro cilindros en cuadrado en lugar de cuatro en línea como era el anterior modelo.

Randy Mamola, piloto oficial del equipo Suzuki Ingles, entró en tercer lugar a más de 17" del parter.

Andrés Spivetti, "patito" del equipo venezolano Veneneta, debe estar más que contento con la obtención de su primer podio. En efecto, el piloto venezolano ha vuelto a repetir lo hecho en Holanda hace una semana: fue segundo en la categoría 250cc. Este excelente desempeño lo ha llevado a sólo un punto de Jean-François Baldé, que se encuentra en la segunda posición de la tabla con 67 puntos. En esta oportunidad, el francés se clasificó en tercer lugar a 27" de Lavetti.

En la mínima cilindrada, es decir, en 50cc, nueva victoria del español Ricardo Tormo quien ante la ausencia (obligada) de Stefan Doderger no hay nadie interviniente en la categoría. Este GP pesa a la anudada lucha presentada

por el holandés Henk Van Kessel al comando de su Kieffer Van Veen.

No se disputó la categoría 125, por lo tanto no participó Vignelli y Pérez. Si permito ha-

cerlo Roberto Venetta con su Girella-Rotax en 250, pero lamentablemente no hemos podido recabar información acerca de él, cosa que esperamos poder hacer

en el circuito de Imola (Italia), donde seguramente estará junto a Vignelli y Willy Pérez que lo harán, como es habitual, en la categoría 125cc.



Clasificación General:

Categoría 500cc:

1. Ricardo Tormo, España, Buellco, en 33.25.22
2. Henri Van Kessel, Holanda, Kieffer, 33.32.63
3. Theo Timmer, Holanda, Buellco, 33.36.64
4. Rolf Blatter, Suiza, Kieffer, 33.58.43
5. Hans Hummel, Austria, Sachs, 34.22.24

Categoría 250cc:

1. Anton Mang, Alemania, Kawasaki, en 50.37.74
2. Carlos Lavetti, Venezuela, Yamaha, 50.45.47
3. Jean-François Baldé, Francia, Kawasaki, 51.16.59
4. Jean-Marc Todin, Bélgica, Armstrong, 51.19.24
5. Didier De Ridder, Bélgica, Yamaha, 51.21.24

Categoría 500cc:

1. Marco Lucchinelli, Italia, Suzuki, en 54.29.37
2. Kenny Roberts, USA, Suzuki, 54.29.37
3. Randy Mamola, USA, Suzuki, 54.46.30
4. Barry Sheene, Inglaterra, Yamaha, 54.47.04
5. Boet Van Dulmen, Holanda, Yamaha, 55.10.56

Categoría Sidecars:

1. Eilano-Wallpöng, Suiza, LCR, 50.28.85
2. Taylor-Johnson, Inglaterra-Guinea, Yamaha, 50.58.80

EN ARGENTINA
X 12 MESES
\$65

EN EL EXTERIOR
X 12 MESES
U\$S10

32
Años

INFORMOTO

D I G I T A L

Desde 1981 a la fecha todas las notas publicadas en la Revista INFORMOTO se van sumando a INFORMOTO DIGITAL para acceder de cualquier lugar del mundo.

SUSCRIBITE A INFORMOTO DIGITAL
LA REVISTA DIGITAL DE INFORMOTO

www.informoto.com

ACCEDERAS A UN EXCELENTE ARCHIVO QUE SE ACTUALIZA DIARIAMENTE



FORMÁ PARTE DE LA COMUNIDAD

- Mejor precio
- Respuesta inmediata
- Auxilio y remolque en todas las coberturas
- Mayores coberturas
- Granizo incluido siempre
- 10 cuotas y 2 de descanso



Conocé nuestras promociones en
[facebook.com/ATM.Seguros](https://www.facebook.com/ATM.Seguros)

atmseguros.com.ar / 0810 3456 286

SUMARIO



FOTO DE TAPA:
Sobre la Moto Guzzi, el
Ing. Miguel Ángel Galluzzi
(h), con su creación.



**PROXIMA EDICION
DE INFORMOTO
N° 466
JULIO 2013**

Informoto Digital:
www.informoto.com
01 de Julio 2013
Revista Gráfica:
En todos los kioscos
de Argentina y Uruguay
01 de Julio 2013



5. **Editorial**
6. **Pruebas de manejo:** Honda Biz 125 ES.
12. **Turismo Rail Porteño:** Gouin.
16. **Novedades:** Moto Guzzi: California 1400 Touring y California 1400 Custom 2013.
20. **Noticias Cortas de la Web**
22. **Aniversario:** 102 Aniversario de la creación del Cuerpo de Policía de Tránsito de la Policía Federal Argentina.
24. **Técnica:** Si tres fuera casi igual a dos.
30. **Viajeros:** de E.E.U.U. a Lanús.
38. **Viajeros:** 4400 km. por San Luis, Córdoba, Mendoza y Chile en Twister. Ultima parte.
42. **Salidas Informoto Club:** Ibicuy - Entre Ríos.
46. **Actualidad:** La manía de reformar y hacer peligrosas a las motos.
48. **Noticias Cortas de la Web**
50. **Motocorreo:** Cartas al Director.
55. **Calendario de los encuentros.**
56. **Noticias Cortas de la Web**
57. **Informoto Club**
Pruebas de manejo.
Comercios Adheridos a Informoto Club
58. **Listado de precios de las 0 km.**



AÑO XXXIII- N° 465
Junio de 2013



Director - Propietario: Jorge V. Monasterio.
Diseño y Diagramación: D.G. Gisela Primozic. - giselaprimozic@yahoo.com.ar
Marketing: publicidad@informoto.com Tel/fax 54-11-4966-2469
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.
Impreso en sistema offset por 4 Colores S.A. - Servicios Gráficos - Santa Elena 944 - Capital Federal - info@imprensa4colores.com.ar
IMPRESO EN ARGENTINA

UN HERMOSO GESTO DE LOS SOCIOS DEL INFORMOTO CLUB

El aniversario de INFORMOTO lo festejamos en Ibicuy, y los Socios del INFORMOTO CLUB, ayudaron a que los chicos de la escuela de Mazaruca, tuvieran calzado nuevo para superar este año escolar.

Botas de goma, zapatillas y otros regalos más, fueron aportados por los motociclistas.

Los “Maistros” Juan García, a su vez director y Martín Carriega, fueron los encargados de llevar a la escuela de Mazaruca, donde

hacen patria educando a los chicos, las botas.

Las imágenes valen más que mil palabras y son el editorial de este INFORMOTO de Junio de 2013. La moto del “maestro” en el barro, los chicos con sus botas, completan un hermoso aniversario de la revista. ●



HONDA BIZ 125 ES UN "M LLAMADO BIZ 125 ES



El escenario argentino de la motocicleta tiene, desde hace más de 20 años, a las cubs como protagonistas indiscutibles en la mayoría de las reuniones de motociclistas. La oferta de éstas, que en los años '90 comprendía motorizaciones de 2 y 4 tiempos y en algunos casos hasta de formatos deportivos (en la Redacción recordamos como una de ellas a la Suzuki RU 120 Akira), ha pasado a estandarizarse dentro de la tecnología "cuatrotiempista" en la habitual presentación de diseño destinada a brindarle máxima utilidad a

quienes las conducen o van en el espacio del pasajero.

Como es común de una moda o bien de una nueva corriente que se establece, los motociclistas tuvieron que adaptarse a la situación. Así, quienes en la década del '80 gozaron del manejo de un ciclomotor, inmediatamente se volcaron a manejar una cub.

El cambio, que en muchos de ustedes ha sido altamente positivo porque la practicidad que brinda una moto de estas características sigue siendo notable —y lo seguirá siendo— en el traslado diario, todavía no ha



ISIL"

Recorre todo tipo de concentración urbana brindando confort a sus ocupantes, su uso apunta tanto a hombres como mujeres y su motor sorprendente en rendimiento y consumo de combustible. Éstas fueron las primeras conclusiones que el autor de esta nota recogió después de los primeros kilómetros arriba de una unidad de la cub de mayor cilindrada que tiene Honda en nuestro mercado, la que además está dentro de la carpeta de motocicletas de la casa producidas en el país.



sido descubierto por otro grupo de colegas de pasión. Esto, justamente, es lo que algunos están empezando a vivir en estos tiempos, mientras que por otro lado las nuevas generaciones tienen presente a una cub como el primero de los vehículos de dos ruedas con motor que inicie una línea histórica con destino a otros estilos y otras cilindradas.

En el conjunto de máquinas de esta denominación que en la actualidad tienen vigencia en nuestro medio, la propuesta de más alto cubicaje de Honda es la Biz de octavo de litro, que sigue ofreciendo esa simpática

Una de las tantas imágenes de movimiento que pueden verse con la Biz 125 ES de Honda es ésta, doblando en una esquina de un barrio. Como marco de la escena, la garita de seguridad. La posición de manejo que ofrece es natural, a la vez que su asiento es muy cómodo.

figura y una buena cuota de servicio a sus ocupantes, algo que en su tiempo lo hicieron sus "parientas" cercanas de la serie C (100 y 105). Tanto éstas como la 125 son las seguidoras de esa



costumbre del constructor nipón de involucrarse de modo más directo con la gente, en especial con la que busca solamente un motovehículo como éste, nada más que para satisfacer sus demandas de traslado.

Esa política, en gran número, Honda la aplicó por primera vez en estas costas en los primeros años noventa con las C90 Econo-Power, por lo que se podría afirmar que los frutos de aquel ejercicio comercial hoy siguen arrojando sus "dividendos" con esta Biz, aún novedosa para una buena cantidad de lectores.

MIRÁNDOLA

El probador fue a buscar la unidad a evaluar a Avant Motos un jueves de feriado optativo, como es el de Semana Santa, y allí se interiorizó un poco más sobre ella.

Al principio, queda claro que todos estamos acostumbrados a ver diferentes tipos de motocicletas de venta masiva con frecuencia, pero muy pocas veces se da la observación de los detalles de cada una con detenimiento. Principalmente, el motivo que genera esa acción es el deseo de compra.

La cuestión inicial más in-



El tablero de datos reúne la información necesaria para una moto como ésta.



Atención desprevenidos: poner atención constantemente en el medidor de nivel de nafta, ya que el pase no tiene función de reserva.



Pedal de cambio punta-tacón es de secuencia rotativa únicamente cuando el vehículo está detenido. En movimiento, la caja tiene tope después de la cuarta velocidad.



La puesta en marcha por patada es tan efectiva como la de botón eléctrico.





LA HONDA BIZ 125 ES EN NÚMEROS DATOS DEL CONDUCTOR

Probador: Marcelo F. Otonello.
 Altura: 1,90 m.
 Peso (con equipamiento): 101,4 kg.
 Temperatura: 18°5 (despejado).
 Presión: 1.019,2 hPa.
 Viento: norte y noreste a 15 km/h.

PRESTACIONES

Velocidad Máxima Cronometrada:
 103,3 km/h (1) y (2).

Distancia de Frenado

40-0 km/h: 4,84 y 5,63 m.

60-0 km/h: 15,45 y 15,56 m.

80-0 km/h: 25,23 y 27,76 m.

100-0 km/h: 49,55 y 50,33 m.

Aceleración:

0-100 m: 9"79 (2).

Recuperación:

40-100 km/h: 31"43 (2).

60-100 km/h: 20"16 (2).

80-100 km/h: 19"14 (2)

Error del Velocímetro:

40 km/h (indicados)/21,6 km/h (real) (3).

60 km/h (indicados)/55,6 km/h (real) (3).

80 km/h (indicados)/73,1 km/h (real) (3).

100 km/h (indicados)/87,1 km/h (real) (3).

Error de los Odómetros: 1% (3).

Consumos: Mínimo: 2,560 l-100 km/1 l-39,063 km (3) y (4).

Medio: 2,918 l-100 km/1 l-34,270 km (3) y (4).

Máximo: 3,276 l-100 km/1 l-30,525 km (3) y (4).

(1): Resulta evidente que si la altura y el peso del conductor presentan números más altos o bajos frente a similares circunstancias climáticas, el rendimiento de la moto será inferior o superior debido a una peor o mejor penetración aerodinámica y a una mayor o menor carga total.

(2): Promedio de dos pasadas en sentido opuesto.

(3): Evaluación realizada con la presión de los neumáticos declarada por el fabricante para conductor solo.

(4): Los datos se tomaron con manejo normal.

interesante que entrega esta 125 es el conocido y todavía curioso mecanismo de doble llave integrada en una misma pieza, que por un lado permite cortar el encendido y trabar la dirección gracias a la especificación Comb-Lock, con la de recorrido más largo; mientras que por el otro, con la más pequeña, de contorno hexagonal y codificación magnetizada, alojada en la parte superior posterior de la cabeza del elemento, puede comandarse el cierre y la apertura de la tapa de la cerradura a través de la función llamada Shutter-Key. Estos equipamientos de seguridad utilizados por Honda no son novedosos, aunque siempre valen la pena refrescarlos para las nuevas generaciones de motociclistas.

Los puntos en observación

no quedan allí, ya que hay más para contarles: el comando de las luces de giro no es de quita y pon, sino que es similar al de las motos de otras décadas (una guía con tres puntos de referencia componen el circuito de activación y desactivación); en tanto que el pase de nafta solamente tiene dos funciones (On y Off), asunto por el cual hay que poner más atención de lo normal en el tablero, puntualmente al medidor analógico de nivel de combustible. Sin embargo, lo importante a criterio de este escriba, con la moto estacionada, está debajo del asiento. Allí observamos que el espacio destinado a llevar cosas es amplio y permite alojar hasta 10 kg de carga.

De esta forma, la cub de Honda de octavo de litro se presenta como simpática de líneas

y muy "sociable" para empezar a disfrutarla. Justamente, eso mismo hizo este probador.

LA BIZ 125 ES Y EL "GRANDULÓN"

Los instantes iniciales de su conducción entregan una di-

mensión exacta de lo que constantemente transmite, debido a que es una moto de buena habitabilidad -incluso en personas de textura física superior al promedio-, con una maniobrabilidad satisfactoria en el tránsito ciudadano y un andar sere-



Plancha metálica protectora del tubo de escape.

no que puede transformarse en "furioso" cuando se necesita del puño del acelerador. Tal vez el único punto a mejorar del equipamiento destinado al manejo esté en los espejos, que no entregan una visión completa de lo que sucede atrás. Sin dudas, con la inclusión de elementos más grandes se solucionaría definitivamente la cuestión.

Sobre la respuesta motriz se puede ampliar la conclusión, porque la recuperación de velocidad que tiene, sea tercera o cuarta marcha, hace que el conductor no pierda tiempo en desviar la atención del camino, del tablero de información y de los espejos.

Encerrada dentro de lo que es el manejo de una cub, la caja de cambios merece un párrafo específico para explayarse detalladamente, ya que como muchos de ustedes saben, es normal que cuando alguien está tomando contacto con una moto nueva, diferente a la que viene

utilizando, es casi una norma obligada adaptarse a la novedad. Como decimos en la Redacción, se debe "cambiar el chip" (1). En la Biz 125 pasa eso con el selector de velocidades.

Quienes manejan una moto con embrague de mando manual, sea controlado por cable o por circuito hidráulico, primeramente extrañarán aquí su presencia. Como suele ocurrir en la gran mayoría de éstas, el mismo es gestionado por un mecanismo centrífugo automático que es accionado por el pie izquierdo, cuando se utiliza el pedal selector de la caja. Esta forma de trabajo lleva a los novatos a realizar el período de aprendizaje de los rebajes, puesto que deben ejecutarse cuando el movimiento va disminuyendo considerablemente para evitar bruscos "tirones", o bien cuando a oído se logra encontrar el régimen justo para llevarlos a cabo, presionando levemente la selector hacia abajo hasta sentir que



El neumático trasero posee el sistema Tuff-Up, el cual consiste en una asistencia ante una pinchadura, que permite seguir andando hasta llegar al taller o a la gomería.



FICHA TÉCNICA: HONDA BIZ 125 ES

MOTOR

Tipo: monocilíndrico horizontal inclinado 80° hacia adelante respecto de la vertical, 4 tiempos, refrigerado por aire. Distribución: SOHC y 2 válvulas. Cilindrada: 124,9cc. Diámetro x carrera: 52,4 x 57,9 mm. Índice de compresión: 9,3:1. Potencia máxima (declarada): 9,1 CV/6,7 kW a 7.000 rpm. Torque máximo (declarado): 1,06 kgm/10,4 Nm a 4.000 rpm. Alimentación: carburador. Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con corte de seguridad y cerrojo magnetizado (sistemas Comb-Lock y Shutter-Key). Batería: 12V 5Ah. Arranque: eléctrico y patada. Caja: 4 marchas. Embrague: centrífugo automático y multi-disco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: monocuina en "U" en tubo de acero sección mixta rectangular y redonda con refuerzos. Geometrías: 69 mm de avance y 26°30' de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica de 100 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquillón oscilante de brazos simétricos en tubos de acero de sección redonda y dos amortiguadores de 86 mm de recorrido. Freno delantero: tambor central de 130 mm de diámetro de simple leva. Freno trasero: tambor central de 110 mm de diámetro de simple leva. Ruedas: de acero y rayos de 17" adelante y 14" atrás y con gargantas de 1,20" adelante y 1,60" atrás. Neumáticos: 60/100 M/C 33L adelante y 80/100 M/C 49L con líquido de auxilio en caso de pinchadura atrás (sistema Tuff-Up) (Pirelli MT 15 Mandrake, ambos). Colores disponibles: negro con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, negro y rojo; plateado con paneles laterales en negro y gráfica en azul, blanco y negro; y rojo con gráfica en blanco, bordó y gris.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 1.880 mm. Ancho: 726 mm. Altura: 1.075 mm. Entre eje: 1.261 mm. Despeje: 133 mm. Altura del asiento: 755 mm. Peso (vacía): 101,9 kg. Capacidad del tanque de combustible: 4 l.

El alojamiento para la carga está debajo del asiento y soporta hasta 10 kg de peso.

el embrague puede ser utilizado de modo "personal".

Sobre la acción reductora de la caja, el firmante del artículo ha encontrado que su desempeño es correcto, aunque cree que podría ser viable por parte de Honda Motor de Argentina agregar una pequeña serie de accesorios opcionales donde tendría que incluirse una leva de cambios de tipo tradicional, ya que la de punta-tacón presente a veces no permite realizar las reducciones de marchas de modo correcto, sobre todo en conductores de piernas largas, que deben recurrir a rebajar con la punta del pie izquierdo.

Unos días después de haberle tomado la mano a su manejo, la Biz 125 ES entrega mayor asombro, a raíz de su desempeño en tres puntos interesantes, como la protección frontal del conductor, las suspensiones (la trasera viene blanda de fábrica) y el buen poder de frenado de sus campanas cen-

trales, de 130 mm de diámetro la delantera y de 110 mm la trasera.

Acerca de la finalidad que establece el escudo, las piernas y los pies se encuentran resguardados de salpicaduras a baja velocidad (20 km/h), como lo hemos experimentado merced a la rotura de un caño maestro de agua potable que abastece a la zona de Acassuso (San Isidro, Buenos Aires). De las suspensiones no hay mucho que establecer, puesto que los dos amortiguadores posteriores podrían ofrecerse con sus respectivas regulaciones en precarga, para que con piloto y acompañante, no se sienta la blandura de la sección posterior del vehículo. Con relación a los frenos, estos cumplen correctamente con su función en las velocidades legales de circulación en pequeñas, medianas y grandes concentraciones urbanas.

En el resumen que se está esgrimiendo en esta entrega,

Muchas gracias Facundo Otonello por la ayuda brindada durante las pruebas de medición. A él le gustó mucho la Biz 125 ES, esta buena cub de Honda.



claramente falta el uso en ruta. El autor se ha lanzado a conocer sus máximos parámetros y el resultado es altamente positivo tanto allí como en autopista, puesto que no tiene nada que envidiarle a una utilitaria de octavo de litro "con forma de moto". Sin vientos laterales puede desempeñarse con solvencia en el rango de los 90 a los 110 km/h de velocímetro, ya que con ráfagas frontales ese rendimiento baja a los 70 u 80 km/h, inclusive realizando un rebaje a tercera para recuperar el régimen aprovechable del propulsor.

De todas formas, es entendible que las cubs no son motos para uso en ruta, sino que lo son para el ámbito ciudadano e interurbano. Igualmente, siempre hay aventureros que pueden lanzarse con una de ellas a hacer kilómetros lejos de casa. En el caso de las Biz, un ejemplo específico es el de Lisandro Castro, integrante del INFORMOTO CLUB, que ha viajado por gran parte de la Argentina con su máquina de anterior generación (C 100). Como él, seguramente debe haber más ca-

sos, los cuales descubriremos en algún momento en Viajeros, la sección que retrata las aventuras y desventuras de los motociclistas en sus excursiones.

LAS CONSECUENCIAS DE LA PRUEBA

El uso de esta unidad a lo largo de unos cuantos días, puesto que había que hacerle los kilómetros de asentamiento de sus componentes, ha dejado en este probador algunas consideraciones muy satisfactorias, que son las que dominan el panorama.

Ellas, algunas de las cuales han sido comentadas en este texto, vuelven aquí por intermedio de la presentación del vehículo, muy "limpia" en imagen; su terminación, en la que no hay detalles de acabado para mejorar; su área frontal de protección, que siempre es agradecida por los hombres y mujeres que van a trabajar de riguroso traje; su capacidad de carga bajo el asiento, en la que 10 kg es una buena cifra; su baja sonoridad motriz y su contenido nivel de vibraciones, temas destacables para los que buscan una moto que no pertur-

be a los oídos, las manos y los pies; su velocidad máxima, que en las pruebas arrojó un promedio de 103,3 km/h y un índice

máximo de 107,2 km/h; y su bajo consumo, que permite una autonomía que cómodamente traspasa la barrera de los 100 km en ciudad.

Entre lo que debería mejorarse, más allá de lo esgrimido, este motociclista que tiene la suerte de expresar sus opiniones en un medio de comunicación por su labor de periodista, cree que podrían incluirse como opcionales un pequeño parabrisas y un cubrecadena integral, éste último es un aporte interesante para remarcar la limpieza del tren trasero y la longevidad de la transmisión

De cualquier manera, lo dicho es solamente una expresión de deseo, que si tal vez muchos de ustedes, que están pensando en adquirir una Biz 125 ES, lo llevaran adelante solicitándolos en su concesionario conocido o amigo, podrían ser tenidos en cuenta por Honda Motor de Argentina para agregarlos como extras del modelo.

Eso, sin temor a equivocaciones por parte de este servidor, fortalecería aún más la relación entre la marca y sus usuarios. ●

(1) N.de la R.: frase acuñada por Maese Gribaudo en 1997 en la redacción de INFORMOTO.





GOUIN Y CAMINOS TRAILEROS

Los porteños somos muchos, hoy si hacemos centro con un compás en el Obelisco, tenemos "ciudad" en un radio de 100 km. Prácticamente no quedan espacios de campo que nos permitan salir del olor a gasoil y de los ruidos.

La avanzada "del cemento" es constante e ir a disfrutar del aire puro, requiere hacer kilómetros.

Los lugares clásicos, ya pasan a ser una rutina de sábado y/o domingo, léase: Chascomús, Lobos, Zárate, Mercedes, Chivilcoy, Navarro o alguna otra ciudad que se nos escapa.

Hemos decidido conocer lugares nuevos, para ello charlamos con amigos motociclistas que nos proponen pequeños

pueblos, que otrora fueron estaciones del ferrocarril. De estos hay muchos, demasiados lamentablemente, fruto de "levantar los rieles" y dejar incomunicadas a miles de personas y sin futuro cierto.

Hoy contamos con motos polivalentes, es decir desde trails "extremas" como la Honda Tornado 250, hasta "barcos trail" como las Beemes 1200, las Yamaha Super Ténéré, Varadero, etc. Estas posibilitan llegar a lugares donde una moto asfáltica no se desempeña bien. También sumamos a motos tipo: CG 150, Twister, YBR 125, etc., que tienen posición de manejo y prestaciones que permiten andar por caminos rurales.

Charlando con Enrique García Tuñón (La Esquina) nos con-

taba de un "pueblito" llamado Gouin, con acceso de tierra y que se encuentra a un par kilómetros antes de llegar a Carmen de Areco por la Ruta

Nacional 7. A esta información agregó, que de Gouin se podía ir por tierra a San Antonio de Areco.

"VAYAMOS A GOUIN" DIJIMOS

El sábado 11 de mayo, partimos para Gouin, no sabíamos si íbamos a poder ingresar al pueblo, ya que en la madrugada había llovido.

Tomamos la Autopista 25 de Mayo, luego el Acceso Oeste y continuamos por la RN 7.

Salimos más allá de las 11 de la mañana, ya se iba poniendo "pesada" la autopista, los "do-



Adornan la pared de la estación, a la izquierda los herrajes de una pechera, el teléfono a batería común en el siglo pasado, cuando se llamaba a una operadora quién contaba con un tablero con clavijas. Arriba un freno inglés, dos torniquetes para estirar el alambre, un balancín y un taladro manual.



La Estación hoy transformada en un comedor. Mientras sacábamos fotos aparecieron estos motociclistas con una Yamaha XT 660 y una Kawa Versys.



El telégrafo, indudablemente fue un gran adelanto, se utilizó hasta muy avanzado el siglo XX. Aquí el correspondiente a esta estación de ferrocarril.

mingueros" con su manejo desprolijo, distraído, sin mirar los espejos, a velocidades insólitas

que van de los 45 km/h. por la mano rápida a los 150 por la lenta, hacían que estuviéramos súper atentos en la conducción de nuestra moto.

La ruta 7 es un caos, se está transformando en una semi autopista desde Luján hacia San Andrés de Giles, lo que complica el tránsito. Así que hay que armarse de paciencia y tener en cuenta las indicaciones de los banderilleros.

En el km. 134, tenemos el cruce del camino de tierra que nos lleva a la izquierda a Gouin y a la derecha a San Antonio de Areco.

Por suerte estaba seco, así que sin miras de tener que "endurear", fuimos a buena velocidad hacia el centro del pueblo. Solamente nos separaban unos

11 kilómetros del asfalto.

Gouin es un típico pueblo rural que se quedó en el tiempo, fruto de la desafectación del ferrocarril trocha angosta.

El bar Tomás, el Almacén de Ramos Generales, la capilla, la escuela y el restaurante La Estación, que simplemente es como su nombre lo indica el lugar donde paraban los trenes



Lo que queda de una plancha a carbón. En su interior se colocaba carbón encendido. Para limpiar la superficie que planchaba, se colocaba la ceniza de la cocina económica sobre un papel de diario y se frotaba para sacar el exceso de almidón.

de pasajeros, son los edificios representativos.

El lugar es muy pintoresco, durante el primer fin de semana de diciembre se hace la Fiesta Provincial del Pastel. En la misma se desarrollan: el concurso de pasteleras, la elección de reina y princesas, el desfile tradicionalista, las destrezas criollas, un espectáculo artístico musical y una feria de artesanos.

El restaurante La Estación ofrece pastas y dos menús, sin bebidas. Un poco caro por lo que se ofrece, aunque hay que tener en cuenta que el acceso a Gouin es de tierra y si en la semana llovió mucho, el ingreso se complica. Esta puede ser la razón de un precio que consideramos excesivo.

No pudimos conocer el Bar Tomás, ya que cierra el sábado a la tarde, seguramente tendrían que rever esto, ya que los sábados y domingos es cuando llega el miniturismo. Algo a tener en cuenta, si se quiere "vender" la imagen de "pueblo rural turístico".

Nos causó gracia la contradicción en las placas colocadas en el frente del local, con referencia al origen del edificio.



En la repisa a la izquierda una plancha a nafta. Se llenaba el depósito con nafta, se ponía con la alcuza (se ven dos de manufactura casera en primer plano) alcohol dentro de la plancha para que caliente el gasificador. Una vez caliente, se le daba bomba y la nafta del depósito llegaba gasificada al quemador. Era muy común a mediados de los años '40/'50 en el campo. Suplantaba a la plancha con carbón. También una vieja plancha eléctrica, a la derecha. Colgado un "Sol de Noche", este farol fue una revolución a principios de 1900. Este parece de 500 bujías, había más chicos, tenían una "camisa" que al mínimo golpe se deshacía y había que limpiar los picos donde pasaba el kerosene gasificado. En invierno era una "estufita", en verano cuanto más lejos mejor, además atraía a cuanto "bicho" volante existiera.

El pueblo es de principios del siglo XX, cuando llegó el ferrocarril de trocha angosta, hoy Belgrano. Sabemos que hay interés en reflotar la línea para el turismo, pero salvo la "zorrita" de los amantes de los trenes que pasa cada tanto, no hay otra actividad.

RUMBO A SAN ANTONIO DE ARECO POR TIERRA

La misma calle que nos llevó a Gouin, cruzando la ruta 7 continúa hacia San Antonio. Son 40 km. con una primera parte con ripio desparejo, y después la tierra está "lisita" –según Enrique García Tuñón- recorriendo un paisaje de verdes y cosechadoras levantando la soja.

El "gaucho" Enrique, acertó con los primeros kilómetros en cuanto al estado del camino, pero no en el resto. De "tierra lisita" no tenía nada, profundos huellones de los tractores y cosechadoras, más las 4x4, hacen que los kilómetros sean de "goma".

Si bien había llovido en la madrugada del sábado, los huellones no eran de ese día, la "Champion" no pasaba de hacia rato.

Era difícil aburrirse manejando en esas condiciones, cualquier distracción nos hubiese integrado al paisaje.

Este tramo nos llevó alrededor de una hora y media, había tramos de ir en primera o segunda, no más.

Hay que estar atentos a los caminos laterales, ya que generalmente una vegetación baja



Los casilleros para los boletos de distintas secciones, colgadas las planillas con los horarios de los diferentes trenes... Arriba a la derecha se ve una vieja cámara de cajón, que utilizaba rollos de 120 (6x6).



Un cartel que se repetía en todas las estaciones del Ferrocarril en el país. Los que tuvimos la oportunidad de viajar de chicos en los trenes tirados por locomotoras de vapor, recordamos el olor del humo de las chimeneas.



Los baños los construían así hace más de 100 años. Una calidad de construcción envidiable. "Muy aireados" para evitar los malos olores, menos los inodoros, el resto a cielo abierto.



Esta balanza tiene más de 100 años, se utilizaba en el Ferrocarril para pesar los bultos, pero también en las viejas almacenes de Ramos Generales que se distribuían en el país desde tiempos de la Colonia.



Estas "carretillas" son un clásico de los Ferrocarriles, no solamente en la Argentina. Allí se cargaban los equipajes, encomiendas, etc. para subir a los furgones de los trenes de pasajeros.



IZQUIERDA: El tanque de agua, y la toma de agua para la locomotora a vapor. "El tren paró a tomar agua" era lo que nos decían en nuestra infancia en los viajes, que eran comunes, en tren.

(talas, etc.) tapa la visual y se puede aparecer un tractor de golpe.

El camino llega a la Ruta Provincial 41, justo en la entrada a Vagués, allí doblamos a la izquierda para tomar la Ruta Nacional 8 que se encuentra a un par de kilómetros. Si en lugar de tomar la 8, seguimos de largo, aparecemos en la RN 9 a la altura de Baradero. A la derecha salimos para la RN 7, la RN 5, la RN 205, la RN 3 y por último la Autovía 2 en Castelli. ●

El almacén de Ramos Generales, era una especie de Hipermercado de hoy en día. Vendía desde alambre, pasando por fideos, telas, semillas, herramientas, kerosene, en algunos casos latas de nafta de 4 galones, molinos y repuestos para los mismos, etc. etc.



Una de las casas antiguas, "pegadita" a la entrada a la estación. A la derecha la tranquera que cierra el paso. ¿Esta casa habrá sido uno de los clásicos hoteles y/o pensiones que se encontraban pegadas a la estación del tren?

ABAJO: El "Bar Tomas" cerrado un sábado a la tarde... Interesante leer las placas conmemorativas, se contradicen con referencia al origen de la construcción.



La "Suzy" en un alto en el camino de Carmen de Areco a San Antonio de Areco. No teníamos idea de lo que nos esperaba más adelante.



Moto Guzzi tiene máquinas que despiertan curiosidad. Hablando con muchos amigos europeos, algunos no dudaron en decirnos que son las "BMW de Italia". Sinceramente y sin vueltas, creemos que parcialmente pueden estar en lo cierto, porque para nosotros la marca ostenta de una filosofía propia que ha marcado a muchas generaciones de usuarios. Ella ha influido en la Norteamérica de habla inglesa, Europa, Australia y hasta en Japón, donde el colega y amigo Ken Nemoto "predica" su pasión utilizando una V7 Sport en carreras de velocidad de motos clásicas.

Comparando rápidamente estilos (diseño) quizás el porqué de la rotunda definición de par-

Señaladas como las customs de nueva generación de la marca, que tienen como misión captar un gran número de clientes en los mercados de los Estados Unidos –principalmente- y Europa, las California 1400 de Moto Guzzi guardan en su ADN el trabajo de un argentino, Miguel Ángel Galluzzi (h), que las ha diseñado a partir de rasgos "guzzistas" bien característicos, diferenciándolas en dos alternativas: Custom y Touring.

te de estas buenas amistades se puede ver dentro de su catálogo actual, donde la gran turis-

mo Norge 1200 GT 8V tienen un acercamiento llamativo con la R 1200 RT de la casa germana, lo

mismo que las Stelvio 1200 8V y Stelvio 1200 8V NTX con las R 1200 GS y R 1200 GS Adventure.

Sin embargo, esta vez la idea no es comparar las formas de las Moto Guzzi nombradas con las que hemos hecho notar por el lado de BMW, sino que nos dirigiremos al último lanzamiento internacional de la marca italiana, que tiene como protagonistas a dos customs que conforman en exclusividad la serie California. En ellas, el dato argentino del asunto es que nuestro compatriota Miguel Ángel Galluzzi (h) y su talento creativo, en compañía de su equipo de diseñadores, ha vuelto a poner a la marca en los primeros planos mediáticos. Vaya que ha sido así, porque según algunos me-



El creador de las Moto Guzzi California 1400 Touring y Custom: "nuestro" Miguel Ángel Galluzzi (h).

MOTO GUZZI

CALIFORNIA 1400 TOURING Y CALIFORNIA 1400 CUSTOM 2013

TOQUE ARGENTINO

dios extranjeros, particularmente de los Estados Unidos, estas motos ya son consideradas como las mejores novedades de los segmentos custom y crucero de la temporada.

En un punto y aparte de esta consideración, al seguimiento que las California 1400 Custom y Touring han tenido a través de la prensa, se debe agregar el refuerzo hecho por la casa merced a una campaña publicitaria en su propio sitio de Internet. En ésta, el actor y motociclista Ewan McGregor deja ver la identidad de la marca por medio de un video, rodado en marzo pasado en locaciones de la ciudad australiana de Perth, en la que prácticamente se entiende que la invitación a tener una California 1400, sea en cualquiera de

sus modalidades, es la premisa que pueden rescatar los seguidores de la marca en este tipo de motos.

Tal vez, si el "viento" económico está a nuestro favor, esas mismas sensaciones que este notable intérprete de la actuación experimentó en el video, podrían ser vividas en muchos países de América Latina.

Solo es cuestión de esperar.

HISTORIA Y ACTUALIDAD

El nexos que han tenido Galluzzi y su gente a cargo del diseño con los ingenieros, demuestra que el subtítulo incluido aquí para las nuevas California es justo. Las líneas de ambas modalidades son suaves y tienen rasgos habituales de las

customs de hoy, que se parecen más a las cruisers en el hecho de utilizar llantas y neumáticos más anchos de los que comúnmente usan las motos de este espacio.

De lo que se aprecia como habitual, el tanque de combustible de 20,5 litros de capacidad, de los cuales 5 son para la reserva, simboliza en estas motos la tradición de la familia California en lo referido a su figura. Seguro que en los Estados Unidos esto ha sido motivo de halago de muchos motociclistas hacia la marca.

De la forma clásica que poseen, hay que nombrar un punto interesante dentro del modernismo, como los faros que montan luces de leds (LED), que en la pieza delantera, de buen gusto

en su forma, equipa el sistema de iluminación DRL (Daytime Running Lights o Daylight Running Lights, según la fuente que explica esta técnica en el mundo del motor). En el conjunto trasero de luces, de dos elementos, los indicadores de giro están integrados en cada uno de ellos.

Con respecto a la gestión motriz, la misma parte de una plataforma bicilíndrica en "V" a 90 grados evolucionada de la anterior (Quattrovalvole de 1.151cc) que mantiene el posicionamiento longitudinal en cuanto al sentido de marcha, arrojando como consecuencia que los dimensionados cilindros quedan ubicados transversalmente. Para el grupo motor que éstas comparten, la firma declara 1.380cc, 96 CV a 6.500 rpm,

12,3 kgm a 2.750 vueltas, un nuevo cardán, chasis especialmente desarrollado y un paquete de componentes electrónicos dignos de mención.

Aquellos que están acostumbrados a comandar los modos de conducción, segu-

abastecimiento de combustible.

Con la misma cantidad de aplicaciones, la introducción de un moderno control de tracción MGCT (Moto Guzzi Control Traction) se destaca como debutante para las customs de la casa del águila.



Bonita la California 1400 Touring, que también es un homenaje a los 40 años de la saga "californiana" de la casa.

ramente se pondrán contentos con lo que a continuación diremos, puesto que cada California 1400 monta un equipamiento referido a esta función como novedad, el cual ofrece un campo de selección de tres opciones en base al tipo de manejo de-

SE HACEN QUERER

Los que gustan de las customs de la nueva ola, las que particularmente no poseen una rueda de gran diámetro adelante, encontrarán en las California de la presente generación las opciones directas para ejercer el manejo de una moto, ya sea en plan de una salida breve o realizando un viaje de cientos de kilómetros. Por lo menos, ese concepto idealiza el informe de prensa.

Sabemos que la publicidad hecha por Ewan McGregor podría ser un modelo a seguir por ustedes, aunque para nuestros lectores argentinos, el orgullo de estar arriba de una de estas máquinas será el mismo que sintieron cuando se enteraron que un par, porque es motociclista, las diseñó.

Por supuesto que su nombre es Miguel Ángel Galluzzi (h) y en algunos meses más les traeremos algo más relacionado a su obra. Ténganos paciencia... ●



seado. Estos son Turismo, Velocidad (velocidad) y Pioggia (lluvia) y están en constante relación con las demandas del acelerador Ride-by-Wire (RbW), del encendido y de la inyección, dotada de un cuerpo Magneti Marelli de 52 mm de diámetro desdoblado en "Y" para establecer el



Foto 01 California 1400 Custom.JPG: Versión Custom de la California 1400, que difiere de la turística –particularmente en el manubrio, sabiendo de antemano que esta última tiene un equipamiento rutero claramente visible.

FICHA TÉCNICA: HONDA BIZ 125 ES

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en "V" a 90° longitudinal, 4 tiempos, refrigerado por circuito mixto aire-aceite y asistido por aire, con catalizador. Distribución: no especificada. Cilindrada: 1.380cc. Diámetro x carrera: 104 x 81,2 mm. Índice de compresión: 10,5:1. Potencia máxima (declarada): 96 CV/71 kW a 6.500 rpm. Torque máximo (declarado): 12,3 kgm/120 Nm a 2.750 rpm. Alimentación: inyección electrónica con un inyector Magneti Marelli de 52 mm de difusor. Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con control de cruceo, control de tracción y corte de seguridad (sistemas Cruise Control y MGCT). Batería: 12V 18Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas con sobremarcha (sistema Overdrive). Embrague: no especificado. Transmisión final: por cardán.

CICLÍSTICA

Chasis: doble cuna en tubos de acero de sección redonda. Geometrías: 155 mm de avance y 32° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica con barrales de 46 mm de diámetro y 110 mm de recorrido - horquilla telescópica con barrales de 46 mm de diámetro y 120 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos asimétricos en tubos de aleación de sección rectangular y redonda y dos amortiguadores regulables en precarga - horquilla oscilante de brazos asimétricos en tubos de aleación de sección rectangular y redonda y dos amortiguadores con depósitos remotos de gas de 120 mm de recorrido regulables en extensión y precarga. Freno delantero: doble disco de 320 mm de diámetro con pinzas radiales Brembo de cuatro pistones opuestos y frenada antibloqueo (sistema ABS). Freno trasero: disco de 282 mm de diámetro con pinza Brembo de dos pistones paralelos y frenada antibloqueo (sistema ABS). Ruedas: de aleación y rayos dobles de 18" adelante y 16" atrás y con gargantas de 3,50" adelante y 6,00" atrás. Neumáticos: 130/70 R adelante y 200/60 R atrás. Colores disponibles: blanco con detalles en negro y negro con detalles en blanco - gris grafito y negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.445 mm. Ancho: 1.030 mm - 940 mm. Altura: 1.460 mm - 1.180 mm. Entre eje: 1.685 mm. Despeje: 165 mm. Altura del asiento: 740 mm. Peso (vacía): 337 kg - 318 kg. Capacidad del tanque de combustible: 20,5 l.

SUPERIOR A TODO LO CONOCIDO

Scooters y Motocicletas KYMCO.
No es sólo tu preferida,
es también tu gran inversión!!



VISA 110 R



SUBITE A LA DIVERSIÓN DE ANDAR Y MARCÁ LA DIFERENCIA CON LOS DEMÁS!



PULSAR UP



ACTIV 110/125



LIKE 125

- MANEJO FÁCIL Y SEGURO.
- ÚNICO CON GARANTÍA DE FÁBRICA POR 2 AÑOS.
- TOTALMENTE ECONÓMICO.

KYMCO recomienda



KYMCO

IMPORTADORA MEDITERRANEA SA

Av. Caraffa 1921 - CORDOBA - Tel.+54 351 489-0576 - www.kymco.com

garantía
24
meses

LLEGAN AL MERCADO ARGENTINO LOS MAXISCOOTERS DE BMW MOTORRAD

Dos maxiscooters dinámicos, deportivos y de carretera.

Las diferentes características conceptuales de estos dos maxiscooters los hacen especialmente atractivos para un amplio grupo objetivo: el C 600 Sport para conductores más deportivos y el C 650 GT para clientes que dan más importancia a la comodidad y a la capacidad en carretera. Una notable característica del dinámico y atlético scooter BMW C 600 Sport es la posición proactiva de sus asientos. Ello se debe a una ergonomía de vehículo especialmente diseñada y enfocada a la posición de los pies, el asiento y el manillar.

El C 650 GT cumple con expectativas más altas en términos de capacidad para carretera y viajes de larga distancia, con una posición más erguida para el piloto y copiloto y asientos más cómodos, con apoyo lumbar ajustable para el piloto, así como con un manillar más elevado y espacio para los pies más confortable para el pasajero. El C 650 GT también ofrece una protección aún más efectiva contra el viento y las inclemencias del tiempo, al estar equipado con un parabrisas mayor y eléctricamente ajustable.

Potente motor de 2 cilindros en línea con CVT y sonido característico.

El nuevo motor de dos cilindros en línea con 647cc es un desarrollo completamente nuevo de BMW Motorrad, con una potencia nominal de 44 kW (60 bhp) a 7.500 rpm, así como con un par de giro máximo de 66 Nm a 6.000 rpm. La potencia se transmite mediante CVT (caja de cambios sin escalamientos). Ambos scooters están equipados con un catalizador de circuito cerrado y un sensor de oxígeno, cumpliendo así con el futuro estándar de emisiones Euro 4.

Suspensión de fácil manejo y un alto nivel de estabilidad de conducción.

Para combinar la estabilidad direccional a alta velocidad por autopista con el fácil manejo en el tráfico urbano, BMW usa una estructura híbrida rígida a torsión para el chasis, consistente en un puente tubular de acero y una unidad de aluminio fundido. El motor de dos cilindros en línea también funciona como un elemento de carga. Los componentes de suspensión cubren asimismo necesidades más específicas en términos de naturaleza deportiva y comodidad del vehículo. En la parte frontal, una horquilla invertida tiene un generoso diámetro de barras de 40 mm en cada caso. La parte trasera proporciona una columna telescópica horizontal en el lado izquierdo.

Potente sistema de frenado BMW Motorrad ABS (Equipamiento de serie).

El C 600 Sport y el C 650 GT están equipados con un sistema de frenado de generoso tamaño, consistente en un freno de doble disco en la parte frontal y un freno de disco único en la parte trasera, cada uno de ellos con un diámetro de 270 mm. Igualmente, el sistema de frenado estándar BMW Motorrad ABS garantiza la máxima seguridad posible.

C 600 Sport y C 650 GT tienen características innovadoras adicionales.

- C 600 Sport, con el primer BMW flexcase del mundo bajo el asiento trasero, proporciona un concepto de almacenamiento variable. Este espacio permite guardar dos cascos al estacionar el vehículo, a pesar de su esbelta y atlética parte trasera.
- C 650 GT, con un gran compartimento de almacenamiento en la parte trasera y una capacidad de 60 litros, permite un espacio suficiente para guardar dos cascos, así como otros objetos.
- Freno de parada automático, activado mediante el caballete.
- Agrupamiento multifuncional de instrumentos con ordenador a bordo.
- Luces LED de circulación diurna y función Way-Home opcionales.
- Ajuste de parabrisas eléctrico (C 650 GT) o manual (C 600 Sport) para una protección óptima contra el viento y las inclemencias del tiempo.
- Amplio equipamiento y accesorios personalizados con la alta calidad que caracteriza a BMW Motorrad.

Fuente: Prensa BMW Motorrad Argentina



ARGENTINA: NUEVO PORTAEQUIPAJES CARGO PARA YAMAHA YBR 125 ED 2012-2013



Con el propósito –ya histórico, por cierto- de ofrecer la mayor cantidad posible de accesorios para los usuarios de sus motos, Yamaha Motor Argentina (YMARG), por medio de su Departamento de Repuestos & Accesorios, nos ha hecho llegar una imagen de este nuevo producto válido para su utilitaria callejera de octavo de litro de mayor equipamiento.

Más allá de la novedad, aclarando que nosotros habíamos mostrado este opcional en la nota de la Prueba de Manejo de dicha moto (edición N° 459, de diciembre de 2012), la información apunta que ya goza de disponibilidad total en la red de concesionarios de la marca en el país.

La citada pieza, denominada Cargo, tiene mayores dimensiones respecto de una convencional, está fabricada en el país y está compuesta por tubos de acero de alta calidad que permiten –según consejo del fabricante- soportar hasta 6 kg de carga. Además de esto, incorpora un juego de tornillos y la llave de ajuste de tipo Allen para no perder tiempo en su instalación.

Gracias a esta novedad entre los accesorios, los conductores de las Yamaha YBR 125 ED de ésta y de la pasada temporada tendrán un aliciente extra para equipar sus respectivas máquinas.

LA LEGENDARIA VESPA DE SABATELLI Y ENRIQUEZ ESTÁ "REVIVIENDO"

Después de la publicación por nuestra parte, entre 2009 y 2010, de la serie de capítulos que contaron sintéticamente los hechos ocurridos en todas las ediciones de las ya históricas 12 Horas en Motoneta, algunos entusiastas motonetistas empezaron a investigar para dar con el paradero de algunas de las máquinas que estuvieron involucradas en esa célebre carrera.



El tiempo ha pasado y, más allá de que en la última edición de Autoclásica algo se estaba perfeccionando con la muestra de una carrocería en proceso de restauración en el espacio del Vespa Club Argentina, el Garage Labat finalmente nos ha confirmado a través de un correo electrónico que la etapa decisiva de "resurrección" de la Vespa 150 GS que corrieron en varias ediciones de dicha justa Víctor Sabatelli y Jaime Enriquez, está pronta a llevarse a cabo.

De todas formas, lo interesante para destacar en este caso es la imagen que acompaña el presente texto, que justamente fue tomada el último 18 de mayo en las instalaciones de este simbólico lugar para los motonetistas. En la misma están Don Jaime junto a Mariano Labat, hijo de Guillermo, ideólogo de este lindo proyecto, luego de haber puesto en marcha del motor de dicha máquina, 50 años y cincuenta días después de su última –y exitosa, por cierto- intervención deportiva.

Con respecto al historial de esta motoneta en cuanto a la competición, les podemos contar brevemente que junto a los mencionados corredores ganó en la clase de 150cc las primeras 12 Horas en Motoneta (1961), mientras que abandonó en la segunda edición y se llevó el triunfo en su categoría y en la clasificación general en el capítulo de 1963, aventajando incluso a todas las motonetas de la categoría mayor, 175cc, donde estaban presentes la única Siambretta 175 TV inscrita (recién había debutado en el mercado) y las Cibana Bambi, traídas expresamente desde su país natal, Uruguay, para que Limberg Moreira y otros muchachos "orientales" demostraran sus condiciones mecánicas y sus buenas prestaciones.

Como detalle final de esta noticia, felicitamos a Garage Labat por haber recuperado en su expresión material este pedazo de la historia del motonetismo argentino.

LAS DUCATI MONSTER DE 2013 LLEGARON A MOTO ALTAVISTA



Esta conocida firma, que en los últimos años se ha encargado de representar a la casa italiana y comercializar sus productos en el país, nos ha informado que ha recibido su nueva tanda de motos de la línea Monster, ya sea en sus versiones 696, 796 y 796 ABS.

Sin embargo, lo más importante de esta noticia es que los interesados en acceder a una unidad de cualquiera de estas variantes, como también a otra máquina de las diferentes series que comprende el catálogo "ducatista", podrán hacerlo a través de una financiación bancaria de hasta el 100% por medio de respectivos créditos personales.

Para más detalles sobre este método de compra o bien para ver de cerca las motos en el coqueto salón de exposición de Moto Altavista, acercarse a Avenida del Libertador 15400, en Acassuso, San Isidro, Buenos Aires.

NOVEDADES: GAS GAS TXT FACTORY REPLICA 2013

Gas Gas acaba de presentar la nueva TXT Replica Factory 2013, una moto que se espera se convierta en una de las referentes de la gama trial del mundo. Esta nueva máquina ha sido desarrollada por Adam Raga, toda una delicatessen al alcance de los amantes del trial que buscan lo exclusivo.

En el apartado motor destaca el nuevo radiador, que ya se instaló en el último modelo Racing, y que ha sido optimizado para obtener una mejor refrigeración que los previos (Behr), más grandes. Incluso con menor volumen, el motor agradece mejor este cambio.

Otra de las primicias es el nuevo diseño de la caja de filtro. Tomando la experiencia del equipo oficial Gas Gas de carreras, la caja se abrió por la parte delantera para mejorar el flujo de aire entrante. Incluye una funda interior para proteger el filtro cuando el agua puede entrar en la caja. Esta funda fue diseñada para ofrecer fácil mantenimiento y para su manipulación se usa la misma llave que para sacar la tapa de la caja de filtro. Debido a estos cambios, los mapas de encendido para cada motorización han sido revisados y ajustados nuevamente. Precisamente, las nuevas Gas Gas TXT Replica Factory montan carburador Keihin con sistema de encendido completo Kokusan.

En materia de ciclística, una novedad fácilmente visible es la nueva suspensión delantera. Las horquillas Tech son de aluminio con tratamiento antifricción y una nueva configuración. El peso se redujo en 700 gramos, manteniendo la misma estabilidad y buenas sensaciones que ya daban el año pasado las barras de acero. Para seguir con la línea de una suspensión ligera, las abrazaderas de las barras fueron actualizadas con algunos detalles que las hacen más ligeras.

Como es habitual, la Réplica viene con algunos componentes de mayor calidad, como la cadena de la marca Regina, pero además, para completar el kit de transmisión, incluye una corona con dientes autolimpiables que facilitan la evacuación del barro.

El manillar es un Fat Bar firmado por Renthal, como el protector y los puños. Siguiendo el objetivo de intentar conseguir la parte delantera más ligera posible, se integró el interruptor –mapa CDI y luces- en una pequeña cubierta de plástico lateral. Gracias a eso, en el manillar, el piloto sólo encontrará los componentes absolutamente necesarios: manetas y bombas de embrague y freno delantero y, siguiendo la normativa FIM, el sistema de "hombre al agua" para apagar el motor.

Las Gas Gas TXT Pro Replica Factory serán fácilmente reconocibles. Además de contar con los mismos adhesivos de competición que lleva la moto de Adam Raga, el chasis estará marcado con una placa que identifica una a una cada moto de esta edición, limitada a 750 unidades.

Fuente: Prensa Gas Gas





102 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL CUERPO POLICÍA DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA FEDERAL ARGENTINA

El pasado viernes 17 de mayo se celebró el 102 Aniversario de la Creación del Cuerpo Policía de Tránsito de la Policía Federal Argentina.

Hace 102 años, por Dictamen del Procurador del Tesoro, se creaba la Sección Tráfico de la Policía de la Capital. Un año antes, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires había creado un Cuerpo de Agentes de Tránsito, que no funcionó como debía, ya que ante situaciones complicadas debía solicitar auxilio a la Policía.

Ya en 1911, el parque automotor crecía (tanto de cuatro como de dos ruedas); en 1904 había sido fundado el Automóvil Club Argentino y también el Moto Club Argentino un año después.

En esos días, se necesitaban no solamente agentes de tránsito sino también policías que estuvieran en la vía pública. La idea de crear un cuerpo policial de tránsito fue por demás efectiva.

En la Orden del Día del 17 de mayo de 1911, con la firma del Jefe de la Policía de la Capital, General Luis Dellepiane –la Federal fue creada en 1943 y entró en funciones el 1ero de Enero de 1945- se transmite lo siguiente: “Considerando la necesidad

imperiosa de reorganizar el tránsito público, debido al crecimiento poblacional de la Ciudad de Buenos Aires, y habiéndose mostrado disfuncional el Cuerpo de Agentes creado por la Municipalidad... el Jefe de la Policía de la Capital Resuelve: Artículo 5: Que a fin que se preocupe únicamente en el servicio general de tráfico de la Ciudad, se crea la Sección Tráfico de la Policía de la Capital, siendo designado Jefe de la misma el Comisario Inspector Don Félix Correas, a quien se le proveerá del personal que precise y se le relevará en la Circunscripción 4ta. de inspección.”

Así comenzaba la historia del Cuerpo Policía de Tránsito de la Capital Federal, contando en sus inicios solamente con infantes. Las motos vendrían en 1920 con una dotación de Harley Davidson.

A través de los años, la Policía de la Capital fue incorporando tecnología. En 1932 se crearon los destacamentos a lo largo de la Av. General Paz, que contaban con teléfono y radio; además, se sumaron motos con sidecar y radio. En la década del '30, nuestro país fue pionero en contar con un sistema de patrullas con radiotelefonía.

En 1941, la Sección Tráfico pasa a de-

nominarsse Sección Motorizada y Tránsito, creando un distintivo propio del cuerpo. En 1942 se crea la Brigada Blanca, conformada por oficiales y suboficiales que se destacan en la conducción de motocicletas, generando un equipo de “elite”. En 1970, en Osaka (Japón), la Brigada Blanca de la Policía Federal Argentina obtuvo el primer premio en acrobacia entre 80 países participantes.

En 1943 fue creada la Policía Federal Argentina, que se inició como tal, el 1º de enero de 1945. Allí se aumentó el número de efectivos y también las tareas a cumplir.

En 1969, se crea la Dirección de Tránsito, que años después pasa a depender de la Superintendencia de Seguridad Metropolitana, para denominarse Dirección General de Tránsito. En esos años, se inicia un programa de educación vial en las escuelas, con la participación de los alumnos guías, que ordenaban la salida de las escuelas hasta las esquinas, para que se convirtiera en hábito el cruzar la calle por donde corresponde. Estos fueron los orígenes de la Sección Educación Vial.

En 2001, la Sección Legislación e Ingeniería pasa a depender del Cuerpo Policía de Tránsito, para estudiar y proponer legislación específica en materia de tránsito. También se creó la Comisaría de Autopistas Metropolitanas, que es la división más joven del cuerpo.

En estos meses se incrementará el número de motocicletas del cuerpo, como medio ágil, efectivo e idóneo para la prevención del delito. Seguramente las motocicletas a emplear sean de 250 cc en versiones trail y turismo, las más aptas para circular por zonas atiborradas de colectivos, taxis y automóviles particulares. ●

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

**INFORMOTO
CLUB**



Motorman City: Av. Córdoba 3101 (esq. Agüero)
Motorman Shop: Av. Pueyrredón 925.
Motorman Nitro: Lavalle 523.

www.motormanweb.com.ar Motorman Argentina

PARA PUBLICAR EN LA REVISTA: publicidad@informoto.com / Telefax: 5411-4966-2469

Y SI TRES FUERA CASI IGUAL A DOS...

Entre las dos y las cuatro ruedas hay un prolífico y complicado mundo que es el de los vehículos de tres ruedas. Tan antiguos o aún mas que los de dos ruedas, los triciclos tienen una abundante historia, pero además una actualidad y un futuro muy interesante, algunos aspectos de los cuales presentaremos...

UN POCO DE HISTORIA.....

Usualmente existe una idea que por tener una rueda menos, un triciclo es mas sencillo que un cuadríciclo, pero no siempre es así, depende mucho del diseño y de las prestaciones que se pretendan de el mismo. Si se buscan antecedentes de un vehículo autopropulsado de tres ruedas es posible que el famoso carronato a vapor de Nicolás Joseph Cugnot haya sido el primero. Cugnot, mecánico e ingeniero militar, lo diseñó y armó con el mecánico Brezin en 1769 con la idea de proveer al ejército francés de un transporte de elementos pesados como podrían ser cañones. Atrás poseía dos grandes rueda de carro y adelante una sola rueda mucho mas chica movida por un motor a vapor de dos cilindros montado arriba de la misma, mientras que la caldera que proveía el vapor colgaba por delante de la rueda. Todo este conjunto estaba unido y para hacer girar dicha rueda se giraba la máquina de vapor y la caldera también. El ángulo de giro era pequeño y por consiguiente el radio de giro era, lo que se dice, grande... La curiosa forma de transmisión sólo le permitía avanzar a 4 km/h, la caldera agotaba su vapor a los 45 minutos y el carro poseía marcha hacia adelante y marcha hacia atrás. El conjunto era algo rudimentario y engoroso pero para 1769 constituía una verdadera



Triciclo a gasolina Benz (1886)

novedad!! Al año siguiente construyó un triciclo a vapor para pasajeros. Lamentablemente en 1771, el amigo Cugnot tuvo la mala suerte de que, envuelto en una nube de vapor, se tragara un pared a la que derrumbó poniendo fin a la temprana motorización ya que se granjeó la muy mala opinión tanto del público como de las autoridades.

En 1885 Karl Benz, que había probado su primer motor de dos tiempos a gasolina sobre una especie de moto con dos pequeñas rueditas auxiliares para evitar un vuelco, montó un motor suyo ahora de 4 tiempos en un triciclo con una rueda delantera. El motor iba atrás entre las dos ruedas motrices. Y así

ras motos. El automóvil se desarrolló finalmente alrededor de las cuatro ruedas, pero eso no quiere decir que los de tres no estuvieran presentes cada tanto, hay muchos ejemplos, daremos los que consideramos mas emblemáticos.....

Como ejemplo de triciclos mas asociados con autos que con motos podemos tomar al emblemático Morgan británico, que comenzó a construirse en 1910 y y se dejó de fabricar en 1953. Dos ruedas adelante,



Morgan

fue como el automóvil a gasolina (llamada bencina) empezó su vida con 3 ruedas. En aquellas épocas circulaban diversos triciclos grandes que podían llevar uno y hasta dos pasajeros, siendo propulsados a vapor, también había variados triciclos de tamaños cercanos a los de las prime-

una atrás y una cabina abierta realmente pequeña. Entre las dos ruedas residía un motor de moto de dos cilindros en V (por lo general eran JAP) refrigerado por agua y justo atrás del mismo



Carromato a vapor Cugnot(1768)

estaba el radiador. Un vehículo algo exótico, que debía conducirse en forma distinta pero que sin embargo mantuvo una fuerte clientela durante 40 años. Mas aún en el 2011 se lanzó una nueva versión con una actualización tecnológica pero conservando el aspecto general que se había vuelto tan tradicional y emblemático. Monta un motor bicilíndrico en V moderno (de la firma S & S de EE.UU.) y una caja Mazda de 5 velocidades, chasis tubular, barras antivuelco y algunas otras reformas pero todo con un peso total de menos de 500 kg. Otro ejemplo de pequeño auto de 3 ruedas es el de la firma británica Reliant que los construyó desde 1935 hasta 2002.

Siempre fue objeto de las



Reliant Robin

humoradas del público debido a su aspecto opaco y tímido junto a un andar balbuceante por las oscilaciones de la trompa sobre

su única rueda delantera. Sin embargo su clientela fue firme a lo largo de 67 años de actividad. Se le había hecho una fama de volcadores, justamente por su única rueda delantera pero las estadísticas no confirman para nada esas imputaciones. Anteriormente hasta 1935 la conocida firma fabricante de bicicletas Raleigh, había producido unos modelos de 3 ruedas también. Se debe aclarar que en el Reino Unido andar con tres ruedas en vez de cuatro tenía beneficios impositivos.

Raleigh 1934



De todas maneras en el ámbito de furgones de carga se usó mucho la configuración de triciclo, se puede mencionar el alemán Tempo fabricado hasta 1956 con motores entre 10 y 15 hp y media tonelada de capacidad de carga, los Aermacchi italianos fabricado hasta 1970, o los Mazda fabricados hasta 1974 entre otros. No se pueden olvidar los "microautos" que aquí se llamaban "ratones alemanes" como los Heinkel, Isetta y el peculiar Messerschmitt con su carlinga de avión para alojar a dos personas en tándem, que se fabricaron de mediados de los 50 hasta mediados de

los 60. Todos tenían dos ruedas adelante y una atrás, aunque en el Heinkel y el Isetta esa rueda trasera era doble.

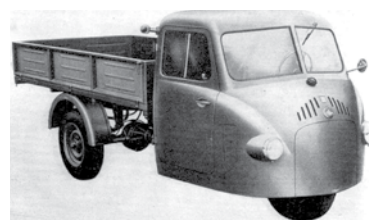
Actualmente ha surgido una cierta industria de triciclos de muy alta velocidad como los Grinall (en kit) y los T-Rex (canadiense), entre otros.

Por el lado de las motos los triciclos han tenido un gran despliegue en todas las épocas, acompañaron a las motos casi todo el tiempo y se hicieron fuertes en el transporte de pequeñas cargas e inclusive de pasajeros al reemplazar a los tradicionales "rickshaws". El sudeste asiático y China está inundado de ellos. Todo tipo de carrocerías imaginables fueron alguna vez colocadas a los chasis soldados a los cuadros de motos tanto en aplicaciones militares como civiles.

En los 70s y 80s Honda fabricó sus triciclos ATC para recreación con sus gomas globo que necesitaban una manera específica de manejarse inau-



Tempo 1949



Aermacchi diesel.

gurando una nueva forma de todo terreno que finalmente terminó en los cuadríclos actuales. Además la moto históricamente agregó otro elemento mas a



Mazda T-2000, 1974



Messerschmitt 1962



T-Rex deportivo



Transporte de pasajeros tipo "rickshaw"

todo este conjunto y ese es el sidecar. Si bien actualmente no es muy visto, hubo épocas en las que era muy común y no se lo puede dejar de lado, es un triciclo también. De hecho se siguen corriendo con sidecars en pista y en circuitos de motocross. Los alemanes durante la 1ª Guerra Mundial usaron extensamente la moto con sidecar



Piaggio Ape (carga) en la India



Moto tractor Kettenkrad (2ª G.Mundial)

con sus BMW y Zundapp. Posteriormente los rusos (soviéticos) se inspiraron en ellos y fabrican la Ural con sidecar, muy similar a las alemanas de la guerra y con transmisión también a la rueda del sidecar lo que le permite hacer cosas muy interesantes en los caminos no pavimentados.

CONFIGURACIONES

Las configuraciones de los triciclos son generalmente triangulares ; una rueda adelante y dos atrás (triángulo isósceles o equilátero) llamada Delta, dos adelante y una atrás o sea la delta invertida; y las correspondientes a los sidecar que puede ser un triángulo rectángulo cuando la rueda trasera de la moto y la del sidecar están en un eje perpendicular al eje longitudinal de la moto o un triángulo escaleno cuando ese eje deja de ser perpendicular. Una diferencia entre las configuraciones delta y la con sidecar es el tipo de trocha: mientras la moto con sidecar forma una trayectoria doble en el piso, la de las delta es triple. Esto en buen romance se traduce en que es más difícil

esquivar un pozo con las configuraciones delta, mientras que la moto con sidecar pasa por sobre el mismo sin problemas si es mas chico que la trocha.

Las consideraciones de diseño varían si se requiere que el triciclo tenga un uso como auto en el cual el conductor va reclinado y a baja altura o si se va a usar como una moto ,es decir que el conductor va montado. Esto tiene que ver con la ubicación del centro de gravedad del conjunto (triciclo+ piloto) y también por la capacidad del conductor montado de desplazar e inclinar su cuerpo en distintas direcciones compensando fuerzas que aparecen, algo que es casi imposible para un conductor reclinado. Siguiendo una visión esencialmente motociclistica del asunto trataremos el que corresponde al conductor montado que esencialmente tiene el centro de gravedad algo mas elevado que el del reclinado.

La tercera rueda obviamente agrega una caracte-

Moto Ural rusa.



rística de estabilidad al conjunto cuando el vehículo está detenido y también cuando transita en línea recta sobre un piso plano, hasta ahí todo va bien, pero se complica cuando queremos doblar. La pregunta que se plantea es ¿dónde ponemos la rueda solitaria, adelante o atrás? Si la colocamos adelante (delta), lo lógico es que hagamos de ella la directriz, todo es mas sencillo y mas de acuerdo a lo convencional (las ruedas directrices suelen ser las delanteras) y efectivamente durante la mayor parte del siglo XX esa fue la configuración utilizada y la que se sigue utilizando también en los triciclos de transporte de carga y pasajeros.

Se suele decir que esta configuración es mas inestable que la que tiene una rueda sola atrás (delta invertida). Es un tema de controversia, pero es cierto que si yo avanzo en dirección recta es porque sobre el conjunto hay una fuerza considerable (la del

motor); si ahora yo giro el manillar para un lado podría llegar a desestabilizar al triciclo hacia uno de los laterales. El móvil

justamente se angosta hacia adelante terminando en un solo punto, la rueda delantera; por lo tanto es mas fácil volcarlo. En la forma de delta invertida en cambio, los laterales se van haciendo cada vez mas anchos hasta llegar a la trompa y eso dificulta mas el vuelco. En ese sentido actualmente se utiliza mas la delta invertida para vehículos recreativos. Se complica mas la dirección ya que son dos ruedas adelante, aunque se podría hacer directriz a la rueda de atrás, algo que no se utiliza habitualmente. Las razones son que por un lado es menos intuitivo la maniobra (sería como la de una embarcación), tiene efectos sobrevivientes (tendencia a irse de cola..) y sobretodo que el giro es mas amplio y podría tender a llevarse por delante el objeto que uno quiere evitar realizando el giro.

En el caso de las motos con sidecar no hay muchas opciones y para virar rápido sólo queda el recurso de que tanto piloto como acompañante se cuelguen de un lado o del otro, hacia el interior de la curva para evitar que ese costado se levante. Basta mirar algún video de sidecars de pista o de cross para ver que si se quiere

doblar rápido el acompañante no tiene un minuto de paz pensando las fuerzas actuantes para que no vuelque. También si se observan carreras de los viejos triciclos del tipo ATC se verá que el piloto gira con medio cuerpo

Honda ATC 1982



Fastix®

ALTA TEMPERATURA

...y asunto sellado!®

Para sellar y formar juntas resistentes a altas temperaturas.

www.fastixaltatemp.com.ar

colgado fuera del asiento hacia el lado interior de la curva.

La conclusión es que si el conductor va montado sobre el triciclo el centro de gravedad del conjunto estará demasiado alto para tener estabilidad completa y las fuerzas que se generen deberán ser compensadas con desplazamientos del cuerpo (como peso) del conductor y/o del acompañante si lo hubiera. Esto ocurre también con una moto pero en mucho menor medida. El tema es que la moto puede inclinarse hacia el lado que toma la curva y por lo tanto mantener un espacio de estabilidad. La pregunta es: ¿podría el vehículo o alguna parte del mismo inclinarse en la curva para evitar las situaciones que hemos estado describiendo? ¿Podría de alguna manera un triciclo doblar casi igual que una moto?

NUEVOS DESARROLLOS

Las respuestas a las preguntas anteriores son sí. Desde hace unos pocos años hay un auge de diseños de tres y hasta cuatro ruedas que doblan inclinándose como lo hace la moto y esto está abriendo una cantidad de opciones muy interesantes. Sin embargo como suele ocurrir, esto viene de bastante antes y el origen de todo tuvo lugar en Inglaterra. Todo arranca alrededor de 1967 debido a las inquietudes de G.L.Wallis un exitoso diseñador británico de mecanismos y a la vez inquieto inventor. El poseía una pequeña empresa de diseño y asesoramiento, quería desarrollar un triciclo inclinable y después de relevar algunas viejas patentes de fines del siglo XIX y principios del XX probó realizar modelos siguiendo esas sugerencias, pero según declara no funcionaban. Se puso con su equipo a buscar una manera de lograr su objetivo y modificaron algunos escúteres que fabrica la Triumph en esa época, el modelo Tina, para colocarle atrás un subchassis que contenía las dos ruedas con un diferencial y que estaba sujeto a la parte delantera por un vínculo móvil (pivot), de tal manera que al tomar una curva el conductor inclinaba con su peso la parte delantera del móvil como si fuera una moto, mientras que



BSA Ariel 3



Prototipo Wallis Mk. II

el tren trasero seguía con sus ruedas en el piso. Poseía ruedas medianas, transmisión continuamente variable y horquilla delantera telescópica, mientras que atrás la suspensión era mediante un puente De Dion controlado por barra de torsión. Lo propulsaba un motor de dos tiempos de 79cc. ubicado en el lugar habitual, es decir adelante del tren trasero.

Los prototipos andaban bastante bien e interesaron a BSA (British Small Arms) que buscaba incursionar en el mercado de escúteres y ciclomotores con algo diferente. Hubo un acuerdo con Wallis aunque él se quedó con los derechos. La BSA, parece que sin consultarlo para nada rediseñó todo y sacó el escúter inclinable Ariel 3 que tenía algunos defectos por un lado y no fue debidamente promocionado por otro. La BSA estaba ya la última parte de su recorrido como empresa y Wallis recibió a los representantes de Daihatsu interesados en el producto. La negociación con Daihatsu sólo demoró dos meses, mientras que con BSA había llevado ocho y así es como surge al mer-



Daihatsu Hallo



Honda Gyro

cado japonés el Daihatsu Hallo. El modelo ahora tenía la horquilla con bieletas y las ruedas eran considerablemente más chicas, además el motor estaba atrás en el subchassis que contiene las dos ruedas traseras. También produjo una versión eléctrica del mismo, denominada ES38V con dos baterías totalizando una capacidad de 75 Ah que le alcanzaba para circular 30 km a aproximadamente unos 30 km/h. El Hallo se fabricó durante 1974 y 1975 pero prácticamente no salió de Japón.

Finalmente Wallis negoció el traspaso total de su tecnología a Honda que comenzó a fabricar diversos modelos de un triciclo bastante parecido al Daihatsu. En 1981 sacó el Stream al que siguieron el Joy, Just y Road Fox. En general tuvieron cortas vidas pero una línea de carga llamada Gyro lanzada en 1982 continuó muchísimos años. En 2008 el motor de 49 cc de dos tiempos que lo propulsaba fue cambiado por uno de 4 tiempos a inyección. Viene



Gyro actual con techo



Honda Gyro, chassis.

con una cantidad de accesorios adicionales como tipos de caja y parabrisas con un techo para protección contra la lluvia. Curiosamente estos vehículos no salieron nunca de Japón donde circulan en grandes cantidades pero finalmente Honda logró tener una experiencia de casi 30 años con muy buenos resultados, mientras el resto del mundo está redescubriendo a las tres y hasta las cuatro ruedas inclinables, pero de eso hablaremos en una próxima entrega. ●

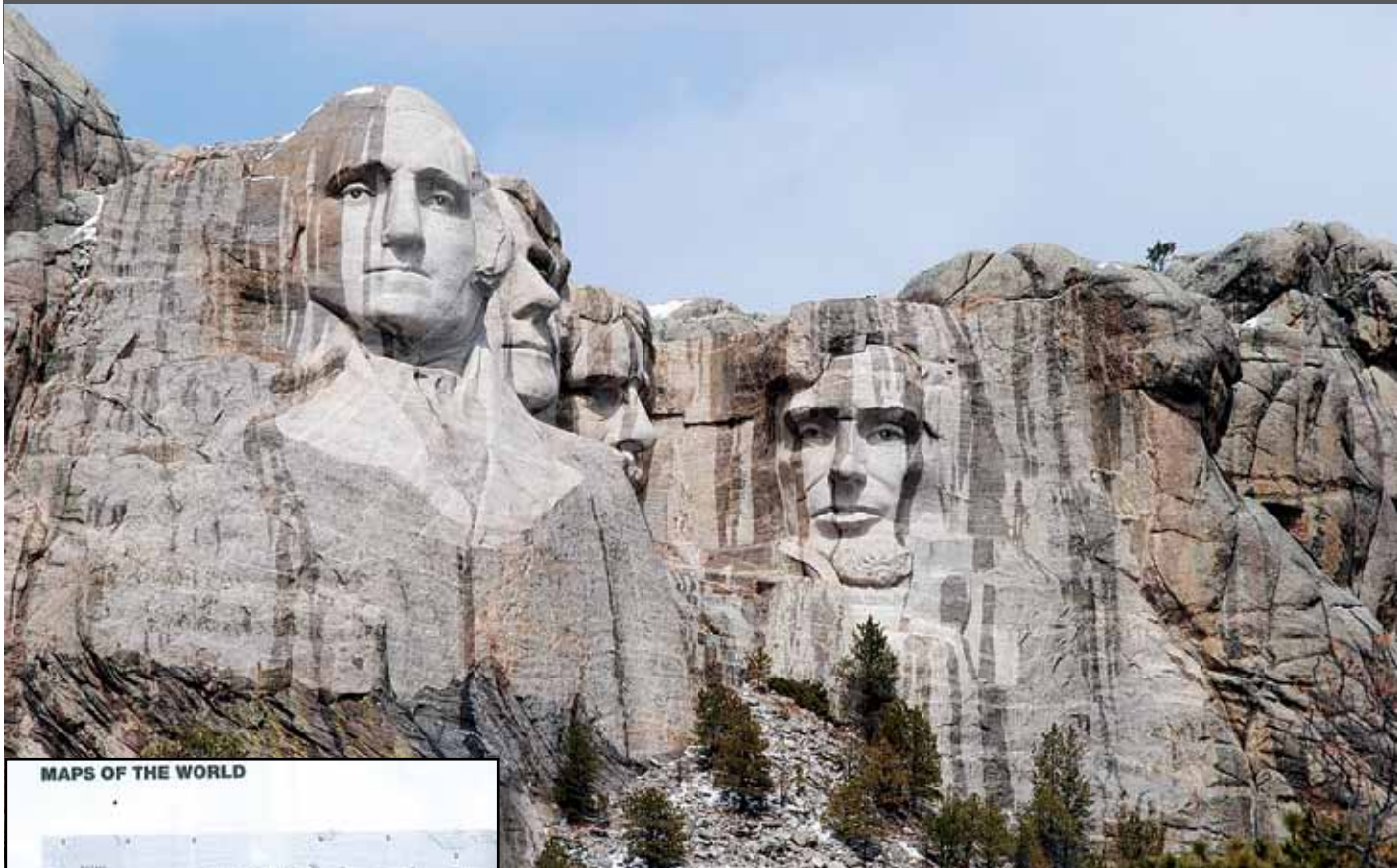


“En una emergencia ponete **Poxitas**”



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

“USTED ESTÁ INGRESANDO A LA REPÚBLICA ARGENTINA” DE EE.UU. A LANÚS



Mi nombre es Gastón Arrayago, soy nacido en Lanús -Buenos Aires- y tengo 37 años. Les cuento que llegué a Miami en el 2001/2002, justo después del famoso “corralito” y el “cacerolazo”.

Después de estabilizarme laboral y económicamente, una de mis primeras motos fue una Kawasaki KLR 650 cc, seguida

por una Aprilia Caponord 1000 cc. Hice algunos viajes cortos por la Florida con estas motos, pero mi meta real era la BMW 1150 Adventure - la 1200 todavía no estaba en el mercado-. Finalmente en el 2007 compré “la chancha” (BMW GS1200 Adventure), sin saber hasta ese momento que sería quien me acompañaría en mi travesía de cuatro meses a través de Amé-

rica.

Elegí esta moto por la rentabilidad, durabilidad y confiabilidad de los motores Boxer. Recuerdo que cuando era chico la Policía Federal tenía el modelo 60/5, y desde ese momento quedé impactado por la mecánica de la moto: los cilindros opuestos, el cardán, etc. Básicamente desde ese momento me convertí en un fanático, no tanto de la

marca pero sí de la mecánica y el motor, el cual se empezó a fabricar en 1923.

Ya en posesión de “la chancha”, en 2007 empezaron los viajes a Canadá (Montreal, Quebec), North Carolina y sus Smoky Mountains, los Appalachians y la Cola del Dragón, una ruta en North Carolina a través de las montañas que cuenta con 318 curvas en 11 millas



(17 kilómetros). Luego visité el Blue Ridge Parkway, que tiene una extensión de 469 Millas (755 km) y va desde North Carolina hasta Virginia. Vale destacar que todos estos lugares son elegidos por moteros de todo el mundo que se acercan a recorrerlos.

Si bien el viaje a través de América era mi sueño desde que tenía 15 años, empezó a tomar forma cuando en mis “viajecitos” me cruzaba con moteros de todas partes del mundo que lo estaban haciendo, al tiempo que leía de Emilio Scotto, quien

le dio dos veces la vuelta al mundo en moto.

Luego en 2008 la compañía para la que estaba trabajando empezó a sufrir por la crisis económica, y a partir de entonces fue cuando mi sueño pasó a ser algo más real. Le comenté de mis planes a mi mejor amigo, el cual vivía y vive actualmente en Argentina, e instantáneamente me dijo: “¡¡Yo me voy con vos!!”.

Los preparativos para semejante viaje no eran tan fáciles como esperaba, ya que no sólo se trataba del equipo a llevar sino también de cómo preparar-

se para cruzar catorce países, los cuales presentaban desafíos diferentes en cultura, geografía, climas, seguridad, etc. A su vez, también debíamos organizar la logística: cómo viajar, qué rutas tomar, qué documentación llevar, cuánta plata llevar y dónde esconderla en caso de un robo, qué hacer en caso de un robo... en fin, las preguntas eran infinitas, pero llegamos a la conclusión de que si tratábamos de responderlas todas no nos íbamos más. En lo que sí nos habíamos puesto de acuerdo era en viajar solamente de día, ya que en Latinoamérica no hay la seguridad que quizás hay en Estados Unidos.

Finalmente el viaje tenía como fecha de salida el 18 de marzo del 2010. El plan era salir de Miami hacia New York (ya que mi amigo de Argentina no conocía), cruzar hacia el Oeste para Yellowstone National Park y de ahí hacia British Columbia en Canadá para así entrar en Alaska. En el medio de este trayecto pasaríamos por las Cataratas del Niágara, Mount Rushmore en South Dakota -que es donde están las caras de los presidentes talladas en una montaña-, para así llegar a Wyoming y de ahí entrar a Canadá. No obstante, esto se vio truncado por un problema en el pasaporte de mi amigo que no nos permitió llegar a Alaska. Este destino quedó pendiente para un año y pico después, cuando llegué directamente desde Miami tras recorrer casi 5000 millas (unos 8000 km) de ida nada más.

ESTADOS UNIDOS:

Finalmente salimos de Miami. Fue tal la ansiedad de partir que no tomé en cuenta el hecho de que, por el clima, en ciertos estados del norte los caminos aún estaban cubiertos de nieve. Afortunadamente no tuvimos mayores contratiempos, con excepción de alguna que otra tormenta de nieve que superamos sin inconvenientes.

Yo realmente estaba ansioso por salir de Estados Unidos. Reconozco que es un país muy lindo, vasto, con millas y millas de campo, desiertos y una soledad casi necesaria para un viaje de este calibre, pero para





ser honesto tanta perfección a veces aburre. Mi idea era valerme sólo de la brújula y el mapa, no del GPS. Y así lo hicimos y tengo que recomendarlo, le dio a nuestro viaje un sentido único y al perdernos descubrimos lugares hermosos.

MÉXICO:

Ya en México, y después de haber digerido el mal trago del





contraste entre Estados Unidos y México, recorrimos los 150 km que separan la frontera con Ensenada, una pequeña ciudad cuya principal fuente económica es la pesca. La idea era llegar hasta Cabo San Lucas, en la Baja California Sur, donde me esperaba un amigo que nos recibiría unos días con su compañía y hospitalidad. Como opinión personal tengo que resaltar que los estados de Baja California Norte y Sur se parecen más a una ciudad estadounidense que a una de México. Esto quizás se deba a que se trata de un estado fronterizo y los gringos no tienen la necesidad de mostrar pasaporte para entrar, sólo la licencia de conducir. De más está decir que está lleno de bares y comercios al mejor estilo estadounidense.

Después de un par de días ya era tiempo de entrar a México de verdad. Para hacerlo hay que tomar un ferry que va desde La Paz hasta Sinaloa, o en su defecto a Culiacán. Nosotros llegamos después de diez horas de navegar a través del Mar de Cortez o Golfo de California. Los trámites para subir al ferry son los de entrada a cualquier país; allí sí tuvimos que hacer inmigración de verdad -recuerden que en la entrada a México a través de Tijuana no es necesario hacerlo-, pero por suerte después de pagar algunos sellados y cosas que creo ni ellos saben nos aprobaron la entrada sin problemas. Luego del trami-



terio, llegamos a tierra firme de noche. Culiacán pertenece a Sinaloa, uno de los estados más calientes y peligrosos en lo que se refiere a narcotráfico. Esa tensión se siente en el aire, pero por suerte encontramos un hotelito a los 15 minutos de haber bajado las motos del ferry, para así salir a la mañana siguiente hacia Mazatlán y de ahí camino a Cancún donde yo me encontraría con mi esposa para estar unos días juntos.

Por cuestiones de trabajo tuve la suerte de viajar mucho a través de México y tengo que decir que es un país que nunca me deja de sorprender. Su gente y su geografía son espectaculares.

CENTROAMÉRICA:

Ya saliendo de México nos



disponíamos a entrar a Centroamérica a través de Guatemala por el puesto fronterizo de Tapachula. Éste nos daba una pequeña idea de lo que nos esperaba en Centroamérica: en cada paso fronterizo desde Guatema-

la hasta Nicaragua se encuentran estos falsos "gestores" que supuestamente te ayudan, mediante el pago de 10 o 20 dólares, a tramitar y facilitar el ingreso a cada país. Si no logran esto por las buenas, intentan ame-



drentarte rodeándote entre 10 o 15 de estos “gestores” con la idea de asustarte para que así uno acceda a pagarles. El secreto es ser paciente, amable y responder siempre con un “no, gracias”.

El Salvador y Honduras son lugares que realmente dan un poco de miedo: desde el momento en que uno entra en estos países se siente el olor a quema por todos lados, salvo en lo que ellos llaman las “zonas rosas”, que son algo así como lugares finos donde uno encuentra los hoteles de renombre y restaurantes de lujo. Sin embargo, basta parar a comer en uno de estos lugares que uno siente enseguida que la se-

guridad no es un tema menor: absolutamente todos los restaurantes u hoteles tienen guardias armados hasta los dientes y listos para combate, lo cual incomoda un poco.

Entrando en Nicaragua volvimos a tener un problema con el pasaporte de mi amigo, el cual nos demoró algunas ho-

ras en la frontera del Guasaule. Nos negaban la entrada y nos querían mandar para Honduras para que resolviéramos el tema en la embajada argentina en Tegucigalpa. Para mí era de terror ya que ya era tarde y el camino hacia Tegucigalpa era bastante peligroso, así que nos limpiamos el trasero con el no rotun-

do del director de inmigración y después de llorarle e implorarle casi de rodillas que nos dejara pasar nos dejó cruzar previo billete de 20 dólares dentro de uno de los pasaportes.

Ya entrada la noche tuvimos que salir rápido de ahí ya que el camino de entrada hacia Managua no era un camino de rosas. También nos habían recomendado que fuéramos con mucho cuidado porque era muy peligroso. Afortunadamente no nos pasó nada, manejamos unos 120 km y paramos en un hotel totalmente nuevo en el medio de la nada.

Al día siguiente salimos para Managua. El destino era la embajada argentina para resolver el tema del pasaporte de mi amigo. Para nuestra sorpresa, la embajada deja de trabajar a las 12.30 hs y nosotros llegamos a las 13, y ni el ser argentinos hizo parte de una excepción. Para hacerla corta, nos trataron muy mal, nos tuvieron tres días dando vueltas, y cada vez que íbamos con algo que ellos nos pedían se acordaban de algo más. Igualmente, esto no nos impidió disfrutar de lugares muy lindos de Nicaragua como Granada, el cual recomiendo fervientemente.

En Panamá el nuevo desafío era pasar las motos para Colombia. Fuimos hasta Portobello, el cual es un pueblo de donde salen unas barcasas que proveen a los indios de cosas de necesidad, y al mismo



tiempo llegan hasta Cartagena. No nos fue posible mandar las motos con ellos así que las embarcamos por avión hasta Cartagena.

Ya en Colombia y después de disfrutar de la burocracia de la DIAN -su departamento de inmigración- bajamos desde Cartagena hasta Pasto por la Panamericana, previo desvío en Bogotá. Allí paré a hacerle un servicio de aceite y filtros a "la chancha". Colombia es otro país que me sorprendió: nos atendieron de primera en cada una de las paradas que hicimos y se trata de un lugar muy tranquilo para recorrer y conocer, al igual que Ecuador.

Perú es otro país que me sorprendió mucho. El camino de la Panamericana de Norte a Sur bordeando el Pacífico en casi toda su extensión me pareció maravilloso. Acá sí tuvimos un problema con la Goldwing, ya que uno de los retenes del amortiguador delantero no aguantó los pozos y baches que venían castigándola desde México. Nos dejó varados en Piura, al norte de Perú, que es lo mismo que decir el medio de la nada para reparar una moto de este calibre. Todo lo que hay allí son scooters y motos de muy baja cilindrada, lo cual hizo imposible

conseguir el retén. Mi esposa terminó mandándonos la parte desde Miami y, al cabo de una semana varados ahí, logramos seguir adelante con el trayecto final.

De Chile no tengo mucho para decir ya que sólo cruzamos la parte de Atacama hasta la entrada con Argentina, la cual es puro desierto. Lo único bueno de Chile es que nos cruzamos con Freddy Fornaso, otro viajero argentino quien estaba haciendo el mismo viaje que nosotros pero al revés en una Harley-Davidson a la cual él llama Heidi.

La entrada a Argentina por el Paso de Sico fue un poquito accidentada ya que eran más de 200 km de ripio para los cuales la Goldwing no está preparada. Los tuvimos que hacer con mu-

cho cuidado ya que al ir despacio cada 10 minutos teníamos que parar para que la temperatura bajara. Tal es así que tardamos 9 horas en hacer 130 km y llegamos ya de noche al puesto de Inmigración de Argentina. Los muchachos del puesto nos brindaron sopa bien caliente y hojas de coca para lidiar con la altura, la cual a mi me estaba matando. Sin embargo, a pesar de todo esto, me resultó súper emocionante entrar a mi país. Si bien había estado en Argentina un año antes, llegar con mi moto y ver el cartel de "Usted está entrando a la República Argentina" me emocionó hasta las lágrimas. Llegar a Lanús en mi "Chancha" fue más emotivo aún, ya que era donde mi sueño había empezado. ●

EL VIAJE:

Norte América
Estados Unidos: Miami, New York, Pensilvania, Ohio, Indiana, Illinois, Iowa, South Dakota, Wyoming, Utah, Arizona, Nevada y California.

México: Tijuana, Baja California Norte y Sur, Culiacán, Mazatlan, Puerto Vallarta, Michoacán, Morelia, Toluca, Ciudad de México (D.F.), Veracruz, Villahermosa, Campeche, Mérida, Cancún, Chetumal, Chiapas y Tapachula.

Centroamérica:
Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá.

Sudamérica:
Colombia, Ecuador, Perú, Chile, Argentina.



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



NUEVOS ESTADORES
www.pietcard.com.ar



Pietcard
FÁBRICA DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS PARA MOTOCICLETAS



212
Aplicable en motos con CDI a batería y regulador trifásico. Ejemplo: GUERRERO Trip 110 c.c.



213
Aplicable en motos con CDI a batería y regulador trifásico. Ejemplo: MAVERICK Top 110 c.c.



214
Aplicable en motos con CDI a magneto y regulador monofásico. Ej.: ZANELLA ZB 110 c.c.

TODOS NUESTROS PRODUCTOS SON DE INDUSTRIA ARGENTINA - POSEEN COBRE NACIONAL

PIETCARD ELECTRÓNICA S.R.L. Administración, Ventas y Fábrica: Av. Las Heras 1692 - (S3085ASP) PILAR - Santa Fe - Argentina - Tel.: (03404) 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



JAWA

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

Centro de Atención al Cliente:

4400 KM POR SAN LUIS, CÓRDOBA, MENDOZA Y CHILE EN TWISTER

Última Parte



DÍA 6: MERLO Y ALTAS CUMBRES

Nos levantamos temprano, desayunamos mate listo con libritos de grasa y partimos. Después de hacer unos cuantos largos e interminables kilómetros bajo la lluvia y el viento, el cielo empezó a aclararse, y después de chupar mucho pero mucho frío salió el sol.

Íbamos llegando a Merlo a eso de las 4 de la tarde y comencé a notar algo raro: así abrigado como estaba sentía frío, pero la gente en la calle estaba en remeras y pantalones cortos. ¿Qué pasó? Por dentro estaba sumamente mojado; no sé por qué razón entraba agua por la bragueta, lo que me mojaba desde los "gobelines" hasta los pies. Fede, por su parte, estaba sin traje de lluvia. Su campera aguantó bien, pero no así sus zapatillas y pantalones. Nos detuvimos por ahí

para cambiarnos y usamos nuestro último par de zapatillas secas.

Ahora sí, ya como personas normales y con calor empezamos a subir hasta un mirador que nos recomendaron llamado Mirador del Sol.

El camino de subida era hermoso, lleno de curvas y contra curvas hacia ambos lados. Igualmente yo sentía un poco de mareo por la vista y la falta de sueño y almuerzo -sólo habíamos tomado unos mates con bizcochitos y en Merlo ya estaba todo cerrado-.

Llegamos al Mirador, donde había una especie de bar con una vista fabulosa. Nos tomamos un café con leche con galletitas y nos preparamos para salir rápidamente hacia Villa Carlos Paz, ya que queríamos cruzar Altas Cumbres antes de que nos agarrara la noche. Por enésima vez tuve que ajustar mi cadena china; a esa al-

tura ya insultaba en todos los idiomas cada vez que lo tenía que hacer.

Durante la bajada nos encontramos con dos hermosos zorritos chiquitos muy lindos y pacíficos. Nos encontramos de nuevo con otro de esos arroyos que pasan por arriba de la calle y no perdimos la oportunidad para sacarnos unas fotos cruzándolos.

Fede se encontró con un amigo que vive allá. Lo esperamos unos quince minutos en la terminal de Merlo y nos explicó cómo salir y nos recomendó que nos quedáramos ahí porque ya era muy tarde para agarrar las Altas Cumbres. No le hicimos caso y nos fuimos, siendo ya las 18.30 hs... ¡mala idea!

El camino que nos llevaba a la ruta hacia Altas Cumbres era muy, muy sinuoso, discurriendo entre las casitas de Merlo. En una de las

tantas curvas doblé mal -por suerte no iba muy fuerte- y por el miedo a unas piedritas que vi tiradas en el camino me fui para la banquina de la mano contraria. Fue tal el "julepe" que de ahí en más aflojé el puño y tranquilitos ingresamos a las Altas Cumbres.

Nos paró un control policial, primero y último en todo el viaje (nos habían parado en la entrada a San Luis pero no nos pidieron nada). Sólo nos hicieron mostrarles el registro y nos dejaron seguir. Igualmente paré al lado del patrullero ya saben para qué... sí, para ajustar la maldita cadena.

En plena subida a las Altas Cumbres se hizo de noche y lo único que veíamos era la ruta y el borde del precipicio. La temperatura empezó a bajar mucho, pero mucho, y empecé a temblar y a moquear. Uno de mis problemas graves fue la visera oscura de mi



casco, que tenía que llevarla levantada para poder ver algo y me impedía superar los 90 km/h.

El frío seguía pegando, la noche era más oscura todavía y mi falta de sueño me empezó a jugar malas pasadas: ya no coordinaba bien para doblar, me mareaba al momento de entrar a las curvas y no entendía ni dónde estaba. Mirando para los costados se veían lucecitas como de una ciudad pero el camino seguía subiendo y según mi parcial no habíamos hecho ni un cuarto del viaje. Ya exhausto, temblando del frío, con dolor de cabeza y muy mareado, rezaba para que se termine. A los costados ya no se veía nada más que noche y las curvas no paraban.

A esa altura iba a 70 km/h y al mirar el parcial vi que faltaba la mitad, por lo que me puse muy de mal humor. Seguíamos subiendo y de repente se largó una llovizna finita (se imaginarán que ya estaba más que congelado). A visera abierta seguía dándole para adelante, hasta que apareció la neblina súper espesa. Para mí era una mezcla de todo: frío, llovizna, neblina, cansancio y una oscuridad total que no me dejaba ver absolutamente nada. Decidimos parar dos minutos, ambos temblando descontroladamente. Faltaba casi la mitad.

Me puse el traje de lluvia y, con miedo a ser levantados por los aires por los coches que ocasionalmente pasaban, seguimos y seguimos hasta que bajamos a un lugar llamado Cuesta Blanca. Ahí realmente respiré tranquilo, pero el mareo no me lo sacaba nadie... veía un cartel que decía camino sinuoso y ya me descomponía, ja,

ja. Paramos en una estación de servicio, apagué la moto y bajé sin saber ni dónde estaba. Cuando la encendí nuevamente noté que se me había quemado la luz baja. ¡Menos mal que ya habíamos bajado de las Altas Cumbres!

A eso de las 22.30 hs nos encontramos con mi amiga. Habíamos hecho 215 km en poco más de 4 horas, imagínense cómo estábamos de cansados. Fuimos rápidamente a un hotel que ya tenía visto mi amiga Daniela, tiramos las motos en el estacionamiento y no me acuerdo cómo pero los bolsos de mi moto aparecieron en mi habitación. Fuimos a comer algo en el auto de Dani porque la moto no la quería ver ni en figuritas. Comimos una pizza y nos fuimos directamente al sobre. Ese día prácticamente me desmayé en la cama.

DÍA 7: VILLA CARLOS PAZ

Nos levantamos tipo 9.30 hs. Era sumamente prioritario ir a lavar ropa porque ya casi no nos quedaba nada limpio ni seco. Enfrente había un lavadero que nos cobró \$50 a cada uno, y encima cuando retiramos la ropa me di cuenta de que me habían roto una remera... unos chorros. Volvimos al hotel y el conserje, un tipo igual a Capusotto pero rubio, nos dejó pasar a desayunar pese a que ya eran más de las 10.

Luego nos fuimos caminando al centro de Carlos Paz, de donde nos separaban unas poquitas cuadras. Antes de llegar nos contactamos con Daniela y nos pasó a buscar en el Danimovil, un golcito al que le falta cariño pero la lleva a todos lados. Fuimos hasta La Falda, Cosquín y un lugar en el que



nubecitas dando vueltas y hasta cayeron unas gotitas cuando estábamos cargando nafta y saliendo de Córdoba. Fede me comentó que se sentía muy mal porque a la noche había tomado mucho frío y aparentemente se estaba engripando. Le dolía todo el cuerpo y parecía un zombie recién salido de *The Walking Dead*. Casi no hablaba y eso me tenía bastante preocupado.

supuestamente había 7 cascadas pero por la sequía no quedaba ni una. Almorzamos algo a la orilla de un río y después visitamos Plaza Federal, lago San Roque y dique San Roque. Hicimos un poco de sociales con la familia de Dani, tomando mate con la madre y tereré con la hermana... sí, así como lo escuchan, ¡uno y uno! ¡Tenemos los intestinos de fierro!

Regresamos al hotel para cambiarnos y salimos a comer algo. Compramos unas empanadas, cerveza, gaseosa y nos dirigimos al San Roque a comer. Entre joda y joda nos acostamos a las 4 am.

Al otro día teníamos que emprender la no querida vuelta a casa....

DÍA 8: VICUÑA MACKENNA

Nos levantamos a las 9, fuimos a buscar la ropa al lavadero, desayunamos en el hotel y empezamos a armar las motos. Compré una lamparita para mi luz baja a \$35 (la misma que en Gesell me había salido \$55). A Fede se le había ocurrido mandar la carpa por encomienda hasta Gesell, pero después de pensar todo el lío que había que hacer para ir a la terminal, embalar todo y demás, se golpeó al pecho mirando al horizonte y acotó "un verdadero motero lleva y trae su equipaje". Bueno, en realidad no fue tan así pero lo dijo, ja.

El tiempo estaba súper caluroso pero había unas cuantas

En una de las curvas del camino se cruzaron un montón de cabritos que estaban sueltos por ahí. En esta zona abundaban las motos; vimos BMW, Harley-Davidson, motos pista, etc. Algo particular que pasó en todo el viaje fue que casi todas las motos nos saludaban con el saludo clásico de motoristas, pero no me pregunten por qué quienes iban en BMW y algunas pista ni siquiera giraban la cabeza para saludarnos. Nos hacían calentar y nunca entendimos el por qué.

Paramos en dique Los Molinos. Ya era tipo 1 y vi que mi compañero ya no daba señales de vida pero seguía piloteando. Bajamos y me dijo con muy mala cara que no daba más y que por favor paráramos a comer. Averiguamos un restaurant y era carísimo, así que tiramos un poco más hasta encontrar otro lugar más accesible.

Acá viene una de las partes más interesantes del viaje: en mi portacelular calcé el teléfono, lo puse en modo video y pensé "voy a filmar estas curvas que están buenísimas". Así que sabiendo que estaba filmando empecé a pisar la moto y agarrar curvas como loco, con rebajes y aceleradas a toda velocidad. Hasta que de repente una curva se cerró demasiado, al tiempo que la ruta hacía un desnivel. Iba más o menos a 60 km/h (tengan en cuenta que con la moto muy cargada) y con ese saltito me fui a la otra mano, con la



parejo hasta Río Cuarto.

Al entrar en Río Cuarto nuestras sonrisas fueron inevitables. Le pregunté "Fede, ¿nos atropelló un camión y caímos en el paraíso?". Realmente estaba lleno de minas, pero lleno, por donde mires, una más linda que la otra. También había un sol que rajaba la tierra y el calor era muy intenso. Realmente nos sorprendió la cuidad: estaba llena de motitos de toda cilindrada, bajitas, con escapes, tacómetros, pisteras, etc. Cargamos nafta y seguimos hasta Vicuña. A esto ya eran como las 18 hs.

Aproveché y lavé un poquito la moto, más que nada en el parabrisas así le podía pegar unos calcos de los lugares visitados.

Durante la vuelta íbamos completamente desgastados, con ganas de llegar y de que se terminara todo de una vez. Casi no hablábamos nada y se sentía en el aire un poco de angustia mezclada con la satisfacción de saber que habíamos recorrido más de lo pensado, muy lejos de la idea original que era solamente visitar Córdoba.

Pasamos por Pehuajó y nos tentamos de parar a comer en lo



mala suerte de que justo venía un 405 manejado por dos flacos. ¡No me olvidó más de sus caras! Imagínense que ellos doblaron y me encontraron a mí de frente en su carril. Con una cara de susto terrible frenaron casi a cero y yo, tratando de hacer lo propio con la moto, llegué a bajar lo suficiente como para meterme de nuevo en mi carril. Les hice señas con la mano como pidiendo perdón y la cara de terror del flaco se convirtió automáticamente en cara de asesino serial. Fede, que venía atrás de mí, me confirmó que efectivamente me habían dicho de todo menos lindo, ja. Tras un par de curvas paré en el dique, con las manos aún temblando. Fede se despabiló un poco del "cagazo" que le provoqué a él también... afortunadamente no había pasado nada.

Faltaba poquísimo para La Cumbrecita. Ahí sí que había curvas, estaba nublado y hacía mucho frío. Era como un circuito de alta velocidad, con curvas largas y muy amplias y rectas para acelerar. Muy rápidamente llegamos a un empedrado en el que no se podía ni andar y después entramos

a un gran estacionamiento donde hay que dejar las motos y entrar al barrio caminando. Nos cobraron \$15 a cada uno.

Paramos en un restaurant, donde comimos una milanesa con ensalada y gaseosa por \$115. En la netbook corroboré que nos faltaban unos cuantos kilómetros hasta Vicuña Mackenna así que le di a Fede, que seguía bastante desmejorado, uno de los tantos remedios antigripales que había llevado.

Después de comer y descansar un poco ya se sentía un poquito mejor, así que decidimos continuar. Faltaban todavía 230 km hasta Río Cuarto. La idea era ir hasta Vicuña Mackenna y hacer noche en el mismo lugar donde habíamos parado a la ida. No obstante, dado el estado de mi compañero pensamos en hacer noche directamente en Río Cuarto.

Al salir de La Cumbrecita lo primero que uno se encuentra es Villa Gral. Belgrano, un hermoso lugar lleno de bares con motos... ¡pero pedazos de motos, eh! Salimos y nos chocamos con Embalse, también un lugar hermoso, pero no paramos y le dimos duro y

Finalmente caímos al hotel que ya conocíamos, donde nos sentíamos como en casa. Apenas llegamos -eran las 20.30 hs, aproximadamente- Fede se acostó y yo me fui a comprar media docena de empanadas a \$20.

Me puse a bajar las fotos en la netbook, hasta que la saqué de la cama y me acosté, pensando en tirarme dos segundos para ver si estaba bien el colchón. La cosa es que le di duro y parejo hasta las 4 de la mañana, cuando Fede me despertó muerto de risa y sacándome fotos.

Con el dibujo del acolchado estampado en la cara fui al baño, me desvestí como pude y me acosté pensando en el día siguiente, el de la vuelta a casa.

DÍA 9: VUELTA A CASA

Nos levantamos a las 8 con la idea de volver rápido. Sin embargo, entre el cansancio que teníamos, la tristeza de saber que ya estaba terminando todo y la lentitud con la que armamos los bolsos y las motos, terminamos saliendo tipo 9. Obviamente controlamos aceite, cadena y demás cosas.

de la vieja que habíamos visitado a la ida. Como eran las 13 hs preferimos seguir hasta Bolívar, el pueblo siguiente, ya que todavía estábamos muy lejos de casa y el reloj no paraba de correr.

Entramos a Bolívar a cargar combustible y comer algo. Hacía un calor de locos. Es un pueblo hermoso, muy tranquilo y también lleno de motos bajitas y pisteras. Comimos unos sanguchitos de miga en un kiosco, sentados en una mesa con sombrilla. Fue un lindo descanso, en el que nos dimos una vuelta por el parque del pueblo, el centro y alrededores. La gente nos miraba sorprendida y la mayoría de las motitos nos saludaban.

Agarramos la ruta y nos fuimos rápidamente para Azul, donde según los planes debíamos hacer la última carga de combustible. Antes de llegar medio que nos perdimos, pero después de un ratito y algunas ligeras discusiones entramos tranquilamente.

Azul es otra localidad hermosa, llena de autos con música, chicas y chicos por todos lados, bebidas, motos acelerando, Ninjas, Fazer, 110 pisteras, autos ba-

jitos... parecía nuestra temporada gesellina. También allí nos miramos sorprendidos diciendo "¡mirá qué buen lugar!".

Cargamos nafta en la misma estación donde habíamos cargado a la ida y nos tomamos unos mates antes de emprender el último tirón. A todo esto eran casi las 19 hs y estábamos a sólo 330 kilómetros de casa. Salimos y agarramos una parte de la ruta muy complicada con pozos mortales (fuera de joda), así que, por mi problema de la visera oscura, Fede iba a delante y yo me encargaba de copiar todos sus

que estaba súper floja pero no tenía ganas de ajustarla nuevamente.

Así, llegamos a nuestra ciudad a las 23 hs y con un frío de locos. Como se imaginarán, nos sentíamos unos héroes después de semejante viaje. En la entrada a Gesell golpeamos los puños como diciendo "lo logramos".

Lo acompañé a Fede a su casa, hablé un poquito con los padres y, sintiéndome medio mareado, cansado, podrido, de todo, me fui a casa. Miré el odómetro, saqué la cuenta y tomé nota de que ha-

y nadie más. Los promedios los teníamos que hacer nosotros, ya que si uno no mantiene un buen promedio sin paradas no llegás más.

Para volver hicimos casi 1000 km en 14 hs, y eso que paramos en muchas oportunidades, si no lo hacíamos de seguro hubiésemos hecho más rápido. Si éramos más personas, capaz que no llegáramos a hacer ni 600 km.

- Yo salí de Gesell con 300 pesos y las tarjetas de débito y crédito bien lustraditas. Fede, en tanto, llevé \$3000. Todo lo que podíamos

consumo. En cada carga siempre eran entre \$15 y \$30 más que la mía.

- Comida: \$818 (en este punto posiblemente me falte anotar algún que otro gasto).
- Alojamiento: \$1350, entre cabañas, hoteles y campings.
- Lavadero de ropa: \$100.
- Cambio de aceite en Chile y alforjas de Fede: U\$S105.32 (unos \$150 de aceite y mano de obra y \$355 de alforjas).
- Filtro de aceite Japón: U\$S 6.42.
- Perfume marca Shakira (regalito para la "jermu"): U\$S 21.



movimientos con la visera levantada y varios bichos en la cara.

Esquivando pozos y con las luces altas llegamos a Las Armas, donde paramos en una YPF a acomodar mi visera que se soltaba a cada rato y cada vez que venía un camión de frente tenía que sujetarla con la mano para que no saliera volando. Había quedado dañada de la vez que se me cayó la moto arriba del casco.

En una oportunidad había tantos bichos en la ruta que tuve que bajar la visera e ir medio a ciegas. Encima se me ocurrió la malísima idea de pasar el guante para limpiarlos, lo cual fue muchísimo peor porque se hizo una especie de baba y no veía absolutamente nada. Al parar y hablar con Fede me enteré de que a él le había pasado exactamente lo mismo... ¡qué genios!

Nos quedamos hablando unos minutos con el dueño de la estación de servicio -justo tenía una Honda 600 en venta-, limpiamos los cascos de los bichos y seguimos. La noche estaba súper estrellada, muy, muy fría y mi cadena hacía un ruido terrible. Sabía

bían sido exactamente 4397 kilómetros en total.

Eran ya las 23.30 y mi mujer me recibió con una cara que distaba de ser la mejor, ja. Tipo 1.30 me estaba acostándome para levantarme a las 7.30 y continuar con mi rutinaria vida de trabajador. Las vacaciones habían llegado a su fin.

CONSEJOS:

- Lleven sí o sí alambre y Silvertale, esa cinta que es resistente a todo.

- Al hacer un viaje largo es importantísimo conocer bien a la otra persona y aclarar bien los puntos y las ideas antes de salir. Con Fede nos conocemos bastante y los dos tenemos mucha paciencia y aún así tuvimos algunas diferencias que supimos manejar muy bien. Si vas con alguien que no conocés es muy posible que terminen peleados. Hay pequeños detalles que a la larga, después de muchos kilómetros, el cansancio y demás, empiezan a influir muchísimo. Es por eso que antes de salir nos planteamos que no estaba permitido que se prenda nadie con nosotros, en la ruta debíamos ir nosotros dos

lo pagábamos con tarjeta, aunque no hay que confiarse porque en algunas estaciones de servicio no aceptan tarjeta. Ojo con eso.

- Peajes pagados: uno solo de \$10 en Chile para entrar a Argentina.

- Controles policiales: uno solo en Córdoba, donde nos pidieron la licencia de conducir.

- La moto la lavé una vez sola el primer día en Vicuña Mackenna. Después de subir al Cristo Redentor estaba hecha un verdadero desastre; de hecho, el guardabarros delantero estaba tan lleno de barro que quedaba el lugar exacto para que pasara la rueda. En la salida del camping de Potrero la naturaleza hizo lo suyo: entre semejante lluvia y piedras, más los 100/110 km que llevábamos en la ruta, las motos quedaron al brillo, limpias hasta su último rincón. Fue como una hidrolavadora natural, ja.

GASTOS:

- Combustible: \$2102, lo que da un promedio de 3,4 litros cada 100 km. Debo aclarar que por tener un poco más de peso y no llevar parabras la moto de Fede tenía más

- Luz delantera y billetera: \$93.

Así, sacando estos últimos gastos extras, nos da un total de gastos individuales de \$2185 cada uno. Fueron 9 días, de sábado a domingo, por lo que creo que el número es razonable y está más que bien.

Pérdidas materiales o gastos sorpresa: En el lavadero me hicieron un agujero en una manga larga de marca que me habían regalado hace poco, se quemó la luz de la moto y el casco lo voy a tener que cambiar porque ya está bastante resentido. Con las alforjas, Fede rayó bastante los plásticos laterales de la moto y no sé cómo le habrá quedado el escape. Las cubiertas resistieron bastante bien.

En fin... ¡esto es todo amigos! Espero que este relato les sirva de inspiración para sacarse todas las dudas y animarse a irse a donde se les cante. Las Twister son como el conejito de Duracell, andan y andan incansablemente bajo lluvia, piedra, frío, calor, vientos... lo que venga.

Saludos a todos. ●



FESTEJAMOS LOS 32 AÑOS DE INFORMOTO

Ibicuy era una tarea pendiente, el “Maistro” Juan García, nos insistía en que hiciéramos una Salida del INFORMOTO CLUB a esa localidad entrerriana. Éramos renuentes debido a que la ruta de acceso, estaba en pésimas condiciones, pero ocurrió el milagro: la asfaltaron.

Llegó el asfalto hace más de un año, así que ya no teníamos excusas para “armar” una Salida a Ibicuy.

El cumpleaños nro. 32 de INFORMOTO era la excusa, así que en enero fuimos a charlar con el “Maistro” y buscar una parrilla.

Recorrimos un par, pero la

que mejor se adaptaba era “La Tradición”. Una de las razones el acceso, ya que el asfalto estaba a metros, el piso de la calle es muy arenoso y las motos grandes tienen problemas para transitar.

El “Maistro” Juan “Nardi” García, todos los días va en su moto a la escuela en Mazaruca,

arenales, huella, barro, y –hoy-la Yamaha XTZ 250 lo lleva al encuentro con sus alumnos. Varias motos pasaron por sus manos, Tornado, Falcon entre muchas.

Le preguntamos “¿Juan que necesitan los chicos de la escuela?”, la respuesta fue: “botas de goma y zapatillas”. A los pocos



De izquierda a derecha, Jorge Néstor (Victoria, Entre Ríos), Viviana de Benítez (San Lorenzo, Santa Fe), Ricardo Alfaya (CABA, amigo de Guido Alfonsi Turró) y Sergio Duré y Daniel Andrade (Ibicuy, Entre Ríos).

días recibíamos un mail especificando los talles necesarios.

La respuesta fue inmediata, Miranda la pequeña hija de Yana y Cristian (Alter) "compró" 30 pares de botas de goma, de acuerdo a las especificaciones, varios contribuímos en la compra. Otros llevaron su aporte de manera particular, pero se logró el objetivo sobradamente.

El 18 de Mayo, día de la Salida a Ibicuy

Las semanas previas se caían las reservas, como las hojas de los árboles en otoño, estábamos muy preocupados, si bien ya es algo normal en el último año y medio, nunca nos había pasado con el cumpleaños de INFORMOTO.

Abrimos, dadas las circunstancias la inscripción y, o sor-

presa, también aparecieron los que no iban a venir.

Alguno se fue, pensando que no había lugar, si lo había, porque a última hora llegaron más de doce comensales, se agregaron mesas y todos ingresaron sin problemas. En total éramos 71.

El último en llegar fue "Willy" Bolfson, con su Yamaha Super Tenere, y el primero en hacer publicidad en INFORMOTO en su edición nro. 1.

El recibimiento en Ibicuy fue de primera, la entrega de las botas y demás artículos que llevaron los Socios, fue muy emotiva.

Pero en estas Salidas, las fotos y los epígrafes, dan la imagen real de lo que es una reunión de motociclistas del INFORMOTO CLUB. ●



Martín Carriega, docente de la escuela donde es director Juan García, en Ibicuy.



Ariel Argañaraz (Ibicuy, Entre Ríos) junto a su hijo Elián.



Jorge Villar llegó desde Ituzaingó (Gran Buenos Aires) con su impecable Honda V-Men 125. Ida y vuelta bajo la lluvia.



En primer plano Celina Gómez, detrás con la cabelleira que lo está abandonando Eduardo Cooke. A la izquierda los chicos de Chajarí, Lucas Pucheta y Daniela Panozzo.

Cargado de paquetes para la escuela de Mazaruca.



“Pepe Ávila el Despistado” pagando el almuerzo de Teresa y su nieta. Lo fotografiamos para los que dicen que para sacarle un “mango”, hay que llamar a un equipo de cirugía.



“Dos tipos audaces”, a la izquierda el comandante Bassini, más conocido como “El Varón Rojo”, a su derecha Eduardo Pascualini.



Rubén González, parrillero y dueño de La Tradición, luchando con un pechito de cerdo en tira. Comimos muy bien y rico.



El estacionamiento en la plazoleta, a metros de la parrilla. Cuidaban las motos los inspectores de tránsito de Ibicuy. Prepararon trozos de madera, para que no se hundan las muletas de las motos.



IZQUIERDA: Una panorámica dentro del local, varios fueron con sus “vástagos”, entre ellos Alejandro de los Heros que lo llevó a Luciano. Fue en auto... “no tengo pilcha para traer a Luciano con el frío y la lluvia”. ¡En fin! Se inventa cada excusa.



Cristian, Yana y Miranda (no le gustan las cámaras, no es mediática).



ABAJO: "Los gallegos sean unidos..." diría el Martín Fierro. En la foto a la izquierda Eduardo Gallardo, a la derecha con boina Pepe Avila.

El brindis por los 32 años de INFORMOTO, como fondo el banner artesanal de los amigos de la parrilla La Tradición de Ibicuy.



La foto de los 32 años después, a la izquierda Guillermo "Willy" Bolfson primer anunciante en INFORMOTO, con su New Equipment y a la derecha el director de la revista....

Un montón de años menos, de kilos menos y con más pelo y sin canas, así éramos cuando nació esta historia llamada INFORMOTO.



Vinero (Guido) y Parrillero (Rubén) contando los "morlacos del otario", como dice el tango.



El "Gris" Duilio Caro y el "Turco" Jorge Alé, pasando revista a un par de empanadas fritas.



"Dos Motociclistas" que fueron en auto... A la izquierda Carlos Morello "Mr. Blem", a la derecha Ricardo "Peligro" García. Motociclistas de días de sol y templados.



Algún día tenía que suceder, con la excusa que al amigo se le había roto la moto, Guido Alfonsi Turró llegó en su Fiat Uno...

Se nos cayó un ídolo. Un motociclista que se fue con una RX 100 a Apóstoles, con una Zanella 150 a Jujuy, con una Kymco 110 a Azul y tantas otras proezas, no debe ir en auto al cumpleaños de INFORMOTO. Estamos pensando en echarlo del INFORMOTO CLUB por alta traición.

LA "MANIA" DE REFORMAR Y HACER PELIGROSAS A LAS MOTOS



En el extremo del manillar se puede observar el contrapeso, de forma de cono trundo. La moto es una BMW R 1200 GS.

Tendríamos que meter en la bolsa –en esto de reformar o “tunear”- a los autos y camionetas, pero esta es una revista de motos. Así que nos ocuparemos de ellas y sus usuarios.

Programas de televisión, revistas, etc. muestran motos reformadas, muchos se entusiasman y “tunean” las suyas.

Sin conocimiento técnico alguno, riéndose del trabajo del equipo de ingenieros que la diseñaron, transformando una moto que cumple con las normas de seguridad, en algo incontrolable y sumamente peligroso.

Una moda que se ha extendido con las “cubs” y las “business”, y es el de sacar los resortes de la horquilla, bajarlas y cambiar las llantas por otras no homologadas. El resultado es haber logrado una bomba de tiempo, en cualquier momento se quiebra la pipa del cuadro y/o los puentes de la horquilla.

También el hecho de sacarle los espejos, el tablero, los faroles originales y colocarles luces que confunden, por supuesto no reglamentarias, ayudan a hacerlas más peligrosas.

Si bien en muchas provincias no se exige la VTV (Verificación

Técnica Vehicular), si en la de Buenos Aires, lo paradójico es, que se observa el mayor número de motos “tuneadas” en esa región.

Después están los que transforman una moto nueva, en algo parecido a “chatarra” rodante, para que no se la roben. Ponen un tanque viejo, o cubierto con cinta adhesiva, guardabarros rotos, sacan los faroles, el tablero, los espejos y transforman un motovehículo apto para circular, en algo difícil de describir.

Muchos cambian los manubrios de las trail: Tornado, XTZ, Falcon, quitándoles los contrape-

No es una moto "tuneada", es el resultado de un terrible salto, en Sierras Bayas, en 1981, cuando Roberto "Pichi" Bertoldo salió Campeón Argentino de Motocross con la Suzuki RM 125.

La moto se aplastó cuando cayó, es decir las suspensiones hicieron tope, esta es una instantánea que nos salió de puro "magos".

A los que les gusta la fotografía, la cámara era una Asahi Pentax K 1000 con un zoom Vivitar a rosca con adaptador, y rollo Kodak TriX blanco y negro de 400 ASA.



Esta Yamaha YBR 125, es un ejemplo de cómo debe estar una moto para circular legalmente. Así sale de fábrica



sos de los extremos. El resultado es que las motos se tornen peligrosas entrando en "shimmy" y terminando con la osamenta del motociclista desparramada en el piso. Por algo los ingenieros de fábrica le ponen contrapesos a los manubrios, calculados para esa ciclística.

Un veterano comerciante de la Av. Pueyrredón de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, nos dice: "che, vos que estás con ASUMA no podés hacer algo, en Puerto Madero los h... de p... de la Prefectura le sacan las motos a los pibes porque no tienen espejos".

Responder: "hacen cumplir la ley de tránsito" y escuchar la protesta de todos los que esta-

ban en ese momento en el comercio, fue una sola cosa.

La sensación de impunidad que se palpa en la sociedad, asusta.

La Ley de Tránsito no obliga a nada irracional, tener los espejos, las luces de giro, las luces de posición y largas, los neumáticos y frenos en buen estado, en fin, todo lo que hace a la seguridad, no es algo que afecte nuestro buen nombre y honor, no avanza sobre nuestros derechos individuales, simplemente defiende los del prójimo.

A todo esto, sumamos a nuestras "hermanitas menores" de dos ruedas y cuadro de bicicleta y un motor. Con frenos que no son los adecuados para parar un "bóldo" sin suspensiones, ruedas finitas a

60 km/hora o más, sin espejos, sin luces, sin seguro de responsabilidad civil, sin estar registradas en lado alguno. También las eléctricas, a las cuales la Ley no contempla que circulan sin seguro de RC y chapa patente por no ser registrables.

Alguna vez, habría que pensar en ir ordenando no con medidas altisonantes, ni "manu militari", simplemente con sentido común, éste caos. No contar con "operativos marketineros" de unos días con los móviles de TV, las radios y los cronistas de los grandes diarios, para decir: "estamos trabajando para y por la seguridad vial". Simplemente el trabajo de hormiga del día a día, sin fines recaudatorios y/o marketineros, simplemente para educar y evitar accidentes. Los accidentes, generan gastos muy grandes para el Estado, las imprudencias mucho más.

Los accidentes son de alguna manera difíciles de evitar. Son producto de algo "accidental", o sea no previsto.

Pero las imprudencias, si se pueden evitar.

No hay otra manera que la constancia diaria, machacando con el buen uso de las motos y automotores, con planes a largo plazo. ●

NUEVA OSSA FACTORY 125

Ossa presentó su nuevo modelo Factory 125, el tope de gama en su categoría. Con un cilindro totalmente nuevo y escape Termignoni, la Factory es más potente en toda la gama de revoluciones. Además, hereda todas las mejoras de su "hermana mayor", la Factory R 300. Estéticamente, se distingue por una imagen exclusiva en la que predominan el blanco y el dorado.



Los principales cambios con respecto a la TR125i son el nuevo cilindro con distribución revisada, el escape Termignoni, los nuevos tarajes para la horquilla

Marzocchi, los ajustes del amortiguador Öhlins y el renovado mapa de inyección. Además, el chasis es ahora blanco y la instalación eléctrica ha sido renovada por completo.

EL KTM E-SPEED SERÁ PRODUCIDO EN SERIE A PARTIR DE 2015

Hace poco más de un mes, KTM presentó en el Salón de Tokio el E-Speed, un prototipo de scooter eléctrico. Ayer, en un evento realizado en Tulln (Austria), los directivos de la firma anunciaron que este innovador modelo finalmente será producido en serie a partir del año 2015.



"Creemos en los vehículos eléctricos de dos ruedas", comentó el directivo de KTM Harald Plöckinger. "Estamos convencidos de que la

movilidad eléctrica tendrá éxito en zonas urbanas. Tras la muy positiva reacción después de la presentación en el Salón de Tokio, decidimos trasladar a la producción el scooter E-Speed, que supone nuestra interpretación de un vehículo de cero emisiones para uso urbano pero sin menoscabar ningún tipo de compromiso en cuanto al diseño y deportividad de KTM".

Con un diseño audaz y deportivo, el concept E-Speed alcanza casi 15 CV de potencia y un par motor de 36 Nm, logrando una velocidad final de más de 85 km/h. El chasis es multitubular híbrido, en tanto las suspensiones han sido provistas por la firma WP.

CORVEN MOTOS INAUGURÓ UN CENTRO DE FORMACIÓN EN FLORENCIO VARELA



En el marco de su Plan Integral de Responsabilidad Social Empresaria, Corven Motos inauguró el primer Centro de Formación Continua CGERA en Florencio Varela. El proyecto se realizó junto al

Ministerio de Trabajo y la Confederación General Empresaria de la República Argentina (CGERA).

Se trata de una institución que tiene como fin la capacitación de personas para obtener el título de Técnico Mecánico. Así, colabora con la generación de nuevas fuentes genuinas de trabajo, la inclusión de la mujer en la actividad y la ampliación de talleres especializados de motos para los servicios de post-venta.

La apertura se llevó a cabo en Florencio Varela -Provincia de Buenos Aires- y contó con la participación del Intendente de dicha localidad, Julio Cesar Pereyra; el Presidente de la CGERA, Marcelo Fernández; el Director Nacional de los Centros de Formación Continua CGERA y Coordinador Nacional del Plan de Promoción y Calificación de Empleos MTEYSS Y CGERA, Guillermo Siro.

El nuevo centro cuenta con instalaciones modernas, un aula para clases teóricas y otra para clases prácticas y material didáctico para el dictado de los cursos de formación en mecánica básica, mecánica avanzada, electrónica básica, electricidad avanzada y diagnóstico de fallas.

Corven Motos, valorada por su calidad y servicio, es una empresa que forma parte del Grupo Iraola. Nació en el año 2007 en el marco de un nuevo desafío destinado a la conquista de un nuevo mercado dentro de la ya larga trayectoria industrial que el grupo inició hace más de 40 años. Con sólo 4 años en el mercado argentino de motovehículos, Corven Motos logró posicionarse entre las diez primeras marcas, alcanzando hoy el 5º lugar en el ranking por patentamiento. Desde sus inicios, la empresa apostó a la capacitación formando personal competente en todas sus plantas.

En esta oportunidad brinda a la comunidad un nuevo centro de capacitación para formar profesionales y dar a hombres y mujeres una herramienta de sustento profesional y técnico.

Fuente: Informe de Bettina Tevere - ICC Baraldo

NUEVOS GUANTES DAINESE DOBLE DOWN



La firma italiana Dainese sigue incorporando modelos a su línea 2013. Una de las últimas novedades son los guantes de verano Double Down, diseñados para ofrecer la mejor ventilación cuando las temperaturas son elevadas.

Confeccionados en tejido mesh calado en el dorso y en el interior de los dedos, los Double Down permiten que el flujo de aire roce las manos de quien los utiliza. Incorporan inserciones de cuero en los nudillos y dedos, su palma es reforzada y cuentan con un mecanismo de regulación del ancho del puño.

En Europa, su precio es de 49 euros. Aún no se conoce cuándo estarán disponibles en estas latitudes.

NUEVOS GUANTES DAINESE FULL METAL RS

En Italia, Dainese presentó los nuevos Full Metal RS, unos guantes de competición que derivan de toda la tecnología y experiencia que la firma ha adquirido en las carreras y en la colaboración con los grandes campeones del motociclismo. Confeccionado con los materiales más resistentes y de vanguardia como el titanio, la fibra de carbono, el hilo de DuPont Kevlar, la piel vacuna y la piel de cabra, los Full Metal RS ofrecen un altísimo nivel de seguridad y, a la vez, un gran tacto en la conducción.



El guante presenta soluciones técnicas que son el fruto del estudio de la ergonomía y de los puntos sometidos a esfuerzos mayores en caso de caída, como el refuerzo interior en el meñique, combinado con el Distortion Control, la construcción con un panel único de piel que envuelve el lateral de la mano, la inserción de microinyección en la palma para reducir las ampollas o también los refuerzos diferenciados entre la mano izquierda de piel Pittard's y la derecha de Digital Sheepskin.

Su precio oficial es de 289 euros.

CHRIS MOSS PROBÓ EL NUEVO MAXI-SCOOTER SUZUKI BURGMAN 650 EXECUTIVE



El británico Chris Moss, que suma años de experiencia en pruebas de motocicletas, pasó dos días con el recientemente presentado Suzuki Burgman 650 Executive. Pese a su preferencia por las grandes deportivas y las motos off-road, Moss se deshizo en elogios hacia el nuevo modelo de la firma nipona, asegurando que no quería devolverlo luego de la prueba.

“Sólo dos días y 600 millas me permitieron darme cuenta de lo brillante que es el Burgman”, sentenció el experto. “Me sentí muy decepcionado al tener que devolverlo, hubiera querido disfrutarlo unos días más”.

“Sé que probablemente sea difícil considerar un Burgman para cualquier motociclista que nunca haya rodado un maxi-scooter. Y acepto el hecho de que para muchos de los amantes de las motos, la palabra scooter implica una máquina de menor categoría. Pero eso no altera el hecho de que el Burgman 650 Executive es una pieza impresionante que merece ser probada antes de ser juzgada. Es un fabuloso maxi-scooter que puede alcanzar las prestaciones de grandes tourers como la Honda VRF1200 o la BMW 1200RT”, finalizó Moss.

Fuente: Prensa Suzuki GB

MONDIAL PRESENTÓ DOS NUEVOS MODELOS DE ATV

Mondial Argentina acaba de introducir al mercado dos nuevos modelos de cuatriciclos: el FD200RS y el FD250R. El primero de ellos es un ATV deportivo impulsado con un motor de 200cc refrigerado por agua. Cuenta con caja de 4 velocidades con marcha atrás. El FD250R, por otra parte, incorpora transmisión cardánica, grandes parrillas para cargar equipaje, luces de giro incorporadas, espejos retrovisores y tablero digital. Su caja es de 5 velocidades con marcha atrás.



A continuación detallamos las fichas técnicas de ambos modelos:

FD200RS:

Motor: de 4 tiempos monocilíndrico con refrigeración líquida
Diámetro por carrera: 63.5 X 62.2 Mm
Cilindrada: 197cc
Arranque: Eléctrico
Embrague: Manual, multidisco en baño de aceite
Capacidad de combustible: 10 Litros
Freno delantero: Disco
Freno trasero: Disco
Neumáticos delanteros: 21 x 7 x 10
Neumáticos traseros: 20 x 10 x 10
Dimensiones: 1750 x 1170 x 1120 mm
Distancia entre ejes: 1150 mm
Máxima capacidad de carga: 120 Kg
Peso en orden de marcha: 186 Kg

FD250R:

Largo total: 1830 mm
Ancho total: 1040 mm
Altura total: 1150 mm
Altura asiento: 810 mm
Motor: Monocilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por aire
Cilindrada: 249cc
Diámetro x carrera: 71 x 58 mm
Relación de compresión: 8.7:1
Sistema de arranque: Eléctrico y manual.
Rodado delantero: 22 x 7 x 10
Rodado trasero: 22 x 10 x 10
Peso en orden de marcha: 240 Kg.
Frenos delanteros: A disco
Freno trasero: A disco
Transmisión: Cardánica
Caja: De 5 velocidades mas reversa
Capacidad de combustible: 12 litros

Fuente: Informe de Sandra Verdu - Pironti & Asociados



SOBRE NOTAS DE NUMEROS ATRASADOS

Hola gente, mi pregunta es sobre números atrasados sobre notas de Royal Enfield 350 G y Matchless G 80 las dos 1949. Omar Perasto

R: No contamos con ejemplares atrasados para enviar.

En la www.informoto.com DIGITAL, están en formato pdf las notas que fuimos publicando en INFORMOTO desde 1981 a la fecha.

DEL CROATA DE IGUAZÚ Y SUS CONSEJOS MISIONEROS

A Dios gracias la pierna quedó perfecta (Ver Motocorreo de la edición anterior) ya que por usar el equipo adecuado, la bota, pudo mantener firme la pierna y la doble fractura no fue expuesta. De paso tiro un dato a tener en cuenta para los viajeros que se aventuren a dar una vuelta por acá y no conozcan. El accidente paso en la ruta costera de Misiones en sentido de la ciudad de Apóstoles hacia Panamby, a unos 1000 mtrs de llegar al cruce con la ruta que une la ciudad de Oberá con la nombrada en segundo lugar. Este cruce está ubicado a 3 km de Panamby y a 33 km de Oberá. El camino asfaltado por cierto describe una curva de 180 ° y una buena longitud, ideal para acelerar y acostar la moto (gran error), a unos 100 mtrs de iniciada la curva sin indicación alguna, el peralte de la misma se invierte como resultante de la unión con un camino de tierra. El resultado está cantado, salís expulsado hacia la banquina (de tierra con piedras y rocas), el desnivel es de unos 20 cm. Y como si no fuera poco, a las 3/4 partes de la misma sobre la banquina te encontrás con una zapata de hormigón que amura el caño sostén del car-

tel rutero que pasa por encima del camino, y detras de la misma una zanja producto de las lluvias. Ahí tenés la posibilidad de tirarte de la moto, lo cual hice, previos rebajes y frenado, con el resultado de una fractura en la pierna o bien te moles la gamba en el pavimento, o te desnucas contra la zapata, o te pones la moto de poncho en la zanja, a Dios gracias me bendijo el barba con reacciones rápidas e instantáneas, por lo que ahora puedo contarla.

La verdad la saque regalada, en la zona esta curva la llaman "la curva de la muerte". Es interesante de ver como los lugareños no transitan sobre la mencionada banquina, se han registrado automóviles despistados, la única referencia que les puedo dar es que el cartel rutero que pasa por encima de la ruta es en ese tramo el único y se lo divisa desde buena distancia. Cabe destacar que lo que me ha ocurrido, fue producto de haber transitado por primera vez por dicha ruta, espero que estos datos sean de utilidad y que a nadie más le ocurra lo que a mí. Gran abrazo, y gracias nuevamente por preguntar por la gamba
Boris Tadeo Herman
Iguazú – Misiones

R: Joven Boris recuerde la frase célebre de Mr. Scott (tío de Héctor Cademartori) "En moto, la parte de goma va para abajo".

Gracias por la información, pero lo que sucede con esa ruta en Misiones, es una constante en el país. Fíjese que los caminos de tierra, no tienen un previo asfalto antes de entrar a una ruta. Eso provoca que haya "barrido" los días húmedos y/o con llovizna, sumamente peligroso no solamente para las motos.

AVISOS CLASIFICADOS - MOTOS ANTERIORES AL 70

Normalmente accedo a la pagina y miro los clasificados de motos anteriores a 1970, hace un tiempo que no ingresaba, pero lo hice y no encontré ninguna.

¿A qué se debe?
Silvio "Siam 48"

R: Silvio, no hay avisos de motos anteriores a 1970 porque no hay quién los publique, simplemente eso.

ASIENTOS SHAD

Buen día.
Agradecería si podrían decirme dónde puedo comprar un asiento Shad en Argentina: un local o distribuidor.
Espero su respuesta.
Gracias por su atención
José

R: El asiento Shad al que Ud. hace referencia, fue presentado en España, información que nos llega a INFORMOTO DIGITAL.

En la Argentina, tuvo representante, pero debido a las dificultades en la importación y un mercado muy chico, no tenemos información que alguien haya tomado la posta.

FELICES 32 INFORMOTO

Felices 32 y que sean muchos más. Gracias por sus aportes sobre seguridad y la defensa del motociclista en la calle.
Saludos Daniel

FELIZ CUMPLEAÑOS DESDE LA TIERRA COLORADA

Desde la tierra colorada y de las cataratas les enviamos los mas sinceros augurios, y felicitaciones en un año mas que podemos compartir junto a ustedes. Que son los que hacen grande a la familia motera.
Muy feliz aniversario les desea

el Croata De Iguazú, Boris

REFLEXIONES PARA CUANDO VEA A UN MOTOCICLISTA EN LA RUTA

Hola buenas tardes señor Jorge Monasterio me llamo Leonardo Acosta y soy de la ciudad de Puerto San Martin quisiera compartir unas líneas que me llevo por correo y desconozco el autor pero me pareció muy interesante lo que escribió y como se siente colocarse en los zapatos del otro así uno entiende realmente las cosas, bueno no quiero ser extenso así que acá abajo les dejo las líneas:

Extraño personaje ese tal motociclista. Difícil creer que sea posible preferir la incomodidad de una motocicleta, donde se está inestablemente instalado sobre un banquito minúsculo, teniendo que hacer peripecias para mantener el equilibrio o rezando para que no haya arena en la ruta. Como pueden sentirse bien transportando un pasajero, sin ningún confort ni seguridad, forzando al indefenso a agarrarse de la panza del motociclista, soportando ambas toda suerte de incomodidades como: lluvia, o aquella "ducha" de agua sucia arrojada por el auto que pasa sobre el pozo a nuestro lado, o de quedar inhalando aquel maloliente humo del escape de los camiones que recorren las transitadas avenidas, sin hablar de la necesidad de usar camperas y cascos, en aquellos días de calor intenso. Todo eso mientras convivimos en una época en que los automóviles nos ofrecen toda suerte de confort y ítems de seguridad; aire acondicionado, que permite que usted lleve al trabajo sin estar oliendo a transpiración; "air bags", barras laterales, cintos de

tres puntos, etc. Y que transmiten al pasajero una seguridad mas que necesaria; sonido ambiente; posibilidad de conversar con los pasajeros (los pasajeros...) sin tener que gritar y así por delante. Intrigante personaje ese tal motociclista. A pesar de todo lo que menciono arriba, veo siempre en sus rostros una extraña y particular sonrisa, que no recuerdo haber esbozado nunca cuando circulo en mi auto, gozando de todas las comodidades que el dispone. Pasé entonces a prestar un poco mas de atención y entonces percibí durante mis viajes, que hay motociclistas que, independiente de las máquinas que poseían, se saludaban unos a otros, a pesar de nunca haberse visto antes de aquel fugaz momento, cuando se cruzaron en una de esos caminos de la vida. ¿Raro no? Presté más atención y descubrí que ellos frecuentemente se unían y reunían, como si fueran amigos de largo tiempo, como aquellos de los que tenemos tan pocos, y a los que queremos tanto. Sentí la solidaridad que los une. Vi también que debajo de muchas de aquellas ropas de cuero pesadas, bandanas en la cabeza, guantes, botas, cadenas y calaveras, había personas de todos los tipos, incluyendo médicos, jueces, abogados, militares, empresarios, etc. que en aquel momento, en nada hacen recordar a esos, inteligentes, formales e irreprehensibles profesionales que eran en su día a día. Descubrí hasta a algunos colegas, a quienes jamás imaginé ver vestidos tan extrañamente. Al conversar con algunos de ellos, oí sobre los indivisibles placeres de "comerse la ruta" sobre dos ruedas; sobre la sensación deliciosa de hacer nuevos amigos por donde se pasa; de la alegría de redescubrir el placer de la aventura, independiente de la edad; y de la posibilidad de ser libre y alegre, rompiendo barreras que existen apenas y tan solamente en nuestras mentes tan acostumbradas a la mediocridad. Vi, oí y medité sobre el asunto. Cambié mi vida.

Maravilloso personaje, ese tal motociclista. Muchas motos yo tuve, pero jamás fui un verdadero motociclista, error que, en tiempo, trato ahora de deshacer. Mas que una nueva moto, la moto de mis sueños. Mas que apenas una moto, la ruptura de los grillos que me imponían el miedo y el pre-concepto y que por tanto tiempo me impidieron disfrutar de tantas aventuras y amistades. Dios sabe el tiempo que perdí y las experiencias que dejé de vivir. Si antes los miraba con asombro, aún siendo un propietario de una moto (pero no un motociclista), los veo ahora con una profunda admiración y, cuando no estoy junto a ellos, con una deliciosa puntita de envidia. Lo interesante es que conozco personas que jamás tendrán moto, pero que están en perfecta sintonía con el ideal motociclista. Algunos llegan hasta a participar de los encuentros y foros de discusión, no que esto sea imprescindible o importante. Lo que importa es la filosofía desarrollada. Hoy, mi esposa y yo, montados en nuestros sueños, planeamos, aún tímidamente, viajes cada vez mayores, siempre dispuestos a encontrar nuevos "viejos amigos", que ciertamente nos recibirán de brazos abiertos. Tal vez con un poco de suerte, encontremos algún automovilista que, en su auto, mire y encuentre extraño aquel personaje que, pasando en una motocicleta, con el viento en el rostro, aun con lluvia o frío, se muestre ajeno a todo y sea feliz, exhibiendo una larga e incomprensible sonrisa estampada en el rostro. Quien sabe ganemos entonces, un hermano más para nuestro grupo motociclista. Sepamos ser, como el ser de este relato, sintiendo la pasión del mototurismo, de la amistad y solidaridad, que sólo en dos ruedas se consigue de verdad. Démosle la debida importancia, porque no es algo pasajero y fortuito, se siente en la piel y la sangre, se vive en cada momento, y esto, nada tiene que ver con elegir, jesto o aquello! ¡la familia o la moto!. Quien te en-

frenta a ese dilema, quien te hace sentir culpable o mal por la disyuntiva de ¡temes que elegir! no es ni ha sido, ni tiene la capacidad, para poder entender, disfrutar y deleitarse con los placeres de la vida, y no ha sabido romper con las cadenas que le oprimen, el alma y el pensamiento, el cerebro y el corazón.

"Ser motociclista es una opción de vida, como cualquier otra.

Una pasión y un sueño plasmado en nuestras dos ruedas sin distinción de credo, oficio o nivel cultural"

Leonardo Acosta

Agrupación Gorgojos de la Ruta
Puerto San Martín – Pcia. de Santa Fe

R: Leonardo, lindo texto, pero un poco ajeno a la realidad. Se lo dicen los integrantes de INFORMOTO que hace más de 50 años que andamos en moto. Simplemente andamos en moto y no nos sentimos diferentes al resto de los mortales. No somos mejores, ni peores, simplemente motociclistas.

En cuanto al viento frío en la cara y el agua... producen con el tiempo problemas en las vías respiratorias superiores, hoy con un buen casco integral obviamos esos problemas. Los viejos, que no teníamos equipamiento como el que existe hoy en día, tenemos secuelas de andar "cara al viento", sin faja para proteger "la riñonada", etc. etc.

AGRADECIMIENTO DEL GRUPO SOLIDARIO "QUEBRADAS Y PUNA"

Estimado Jorge:

Quería transmitirle por mi intermedio y en nombre del grupo Solidario "Quebradas y Puna" el agradecimiento a Ud, INFORMOTO, MONSA SRL, LA ESQUINA y a los Socios del INFORMOTO CLUB: Alfredo Leiras, Carlos Morello, Omar Pozzi y Guillermo "Willy" Alitta por su colaboración consistente en repuestos, que fueron entregados en una escuela y el hospital de Antofagasta de La Sierra (Catamarca) en el pasado mes de Marzo.-
Atentamente

Eduardo Cooke
Villa Elisa – Entre Ríos

LOS "CACOS" LLEGARON A LUJAN...

Hola Jorge y equipo. El motivo de este correo es para hacerle saber que debido a un descuido de mi parte me tuve que despedir de mi querida Zanella ZB "colorada", que supo acompañarnos en varias escapadas. Aquí en Lujan como en tantos otros lugares de Argentina las consecuencias económicas-educacionales que dejan los sucesivos gobernantes se hacen sentir cada día. La tranquilidad a la que estábamos habituados ya hace tiempo dejo de existir. Quizá algún día pueda ver a un país próspero con oportunidades para todos. La esperanza es lo último que se pierde. Por lo pronto, la tendremos en nuestro recuerdo. Y vio, uno se encariña con los fierros. Saludos. Nos vemos en Ibicuy.

Victor Montenegro

Socio 6928

Luján – Bs.As.

R: Víctor, lamentablemente es una realidad el robo de motos, que desde hace varias décadas ocurre. Las razones son varias, la principal la droga, la falta de control en los desarmaderos, la desidia generalizada de las autoridades, la falta de repuestos, etc. etc.

FELICITACIONES PARA INFORMOTO DESDE LOBOS

Hola Jorge, quiero desearle a usted y su equipo, muchas felicidades en este nuevo aniversario de Informoto.

Y pedirles que a pesar de esta época tan difícil que estamos viviendo, sigan trabajando para que podamos disfrutar de nuestra querida revista.

Saludos.

Pablo Cattoni

Socio 5500

Lobos (Bs.As)

R: Pablo, hemos transitado épocas mucho más difíciles que éstas a través de los 32 años de INFORMOTO. "El que apuesta al dólar..."; "La 1050" y sus consecuencias, Malvinas, "Con la democracia, se come, se...", se acaban las motos como ocurrió

en los '80, la "hiperinflación" de fines de esa década, el "Tequila", "la pesificación asimétrica y el corralón"... y muchas cosas más.

FELIZ CUMPLEAÑOS INFORMOTO DESDE SAN LORENZO

Feliz cumpleaños INFORMOTO.

Yo los conocí a los 25, cuando fuimos a Rafaela (que frío ese sábado)

¡Sigamos cumpliendo juntos y con éxitos!

Carlos Benítez

San Lorenzo – Sta. Fe

INFORMOTO 32 AÑOS Y YO 34

...y yo cumplí 34 en la municipalidad de Mercedes

Un abrazo y felicitaciones.

Enrique "Zoquete" Courtade

Mercedes – Pcia. de Buenos Aires

R: Tienen mucha paciencia en la Municipalidad de Mercedes con Ud. joven motociclista y ex corredor.

FELICIDADES INFORMOTO DESDE LA "PERLA DEL ATLÁNTICO"

¡Felicitaciones por los primeros 32 cumpleaños de la ardua y loable trayectoria!

Un abrazo fraternal de Juan José de Mar del Plata

FELIZ 32 AÑOS INFORMOTO DESDE LA PLATA

Feliz 32 años Informoto!. Gracias por tantos años al servicio de la información hacia el motociclista.

Conocí la revista allá por 1997, luego me asocié al Informoto Club en la época que se mandaba un fax. en Octubre de 2004 fue mi primera salida a Chascomús en una Suzuki FB 100 que todavía conservo. Recuerdo me retrase por un problema de carburación y al llegar y ubicar al grupo, me entero que me habían salido a buscar a la ruta con una BMW. Ese hecho puntual me decidió sumado a la camaradería que vi en el grupo a participar hasta el día de hoy en esta escuela de motociclistas ya que gracias a los

conocimientos adquiridos en las salidas pude también ir conformando grupos moteros hasta el día de hoy y conocer mucha gente.

A veces alguno en algún encuentro me pregunta ¿vos sos el Sargento Garcia ?..ja..ja.. Ese apodo me lo puso Jorge Monasterio en una salida a Monte en Febrero de 2006 y me sirvió para que mucha gente me reconozca en algún lugar donde las rutas nos lleven.

Por todo ello mi eterno agradecimiento y reconocimiento a lo que es esta revista y su gente. Un abrazo grande para Jorge, Marcelo y todo el staff de Informoto.

¡Buenas rutas para todos!

Luis de La Plata (Sgto Garcia) - socio N° 549 del Informoto club

R: Sargento Garcia, se olvidó de contar que Ud. comenzó a engordar luego de participar de las Salidas del INFORMOTO CLUB, ya la pobre FB no lo podía transportar.

SALUDOS DE HORACE BRANDO "EL ABUELITO DE FLORESTA"

Hola Jorge

Felicitaciones en este tan importante día. Lo destacable es mantenerse tantos años a pesar de los vaivenes, brindando siempre información seria y confiable.

Lástima no poder ir a Ibicuy a festejarlo ya que me toca agasajar en su cumple de 1 año a mi nietito.

Un abrazo grande a vos y equipo.

Horacio.

"PATO" LA DE LA "ROUTE 66"

Feliz 32 aniversario, de la mas prestigiosa revista del medio, INFORMOTO. Te lo mereces, seguí generando como vos sabes.

¡Éxitos disfruta del triunfo!

Felicitaciones, disfruta de cada minuto como si fuera el ultimo.

Besitos, Patricia

Bernal

32 AÑOS DE INFORMOTO

Mis más sinceras felicitaciones a la Revista Informoto, Jorge Monasterio y Staff, por los 32

años de la Revista.

Excelente revista, y el Informoto Club me hizo conocer gente y nuevos amigos con quienes compartir esta pasión por las motos.

Por muchos años mas de Informoto...

Un fuerte abrazo para Jorge, Marcelo y staff...

Rodrigo Salinas

FELIZ CUMPLEAÑOS AMIGA INFORMOTO

Desde que era un "purrete" te conozco, te leo y me acompaña, ahora por internet me mantienes informado a la distancia, aquí en Canarias hay otras que quieren parecerse, pero INFORMOTO hay una sola, la de mi gran amigo Jorge Monasterio y no la cambio por nada.

Un abrazo amigo desde la distancia y feliz cumpleaños Informoto!!!!

Leo Siedenburg

Canarias

R: Leo, o "Leito" como te dicen los chicos de la empresa, Ud. nos ha mentido, le pedimos encarecidamente que el sábado 18 de mayo no anduviese en moto, aunque ahora viva en Las Canarias, al otro lado del "charco grande". Atrajo la lluvia y nos mojamos más de la cuenta, encima con un frío de "cacarearse". ¿No te dolían los oídos de los recuerdos hasta de tu tatarabuela?

FELICIDADES POR LOS 32 AÑOS DESDE LA TIERRA DE LOS CANGUROS

Felicitaciones y que vengan muchos más. Para todo el grupo de gente que hace de esta revista algo tan especial.

Mis saludos y halagos son para todo el grupo, desde el editor hasta el último miembro del Informoto club.

Una familia incansable, muy especial, de la cual con mucho orgullo soy miembro y comparto la pasión de ser motociclista.

Rubén Hourcade
Sidney – Australia

FELICITACIONES POR LOS 32 DE "WILLY EL FENICIO"

Estimado Dire

Muchas felicidades por el cumple de tu proyecto!!!

Vamos por unos cuantos masssssssss

Shalom.

Willy Bolfson

MAS SALUDOS POR LOS 32 AÑOS

Hola Jorge, Marcelo y equipo, perdón, se me pasó la fecha, pero de todas formas no quiero dejar pasar la oportunidad de saludar y felicitarlos por un año más.

Les mando un fuerte abrazo y mis mejores deseos.

Mario J. Frutos

Martínez – Bs.As.

AVISOS GRATIS

¿Como es esto de los avisos gratis?
Está pensado solamente para la venta por particulares de motos usadas cascos, carpas, ect... Se debe enviar el aviso con un MAXIMO de 15 PALABRAS, detallando nombre y apellido, direccion y N° de teléfono a INFORMOTO
Castilla de correo N°11 - Código 1430, Capital Federal
Para avisos pagos, enviar correspondencia a la dirección anteriormente citada.
FOTOGRAFIAS de motocicletas, velocidad, cross, ect. enviar carta solicitando presupuesto a "TAM FOTOGRAFIA DEPORTIVA" Monroe 4338 2° B - 1430-CAPITAL.

CASCOS

Nacionales e Importados

ANTIPARRAS
CHALECOS
CAMPERAS
GUANTES
ALFORJAS

new equipment™

Santiago del Estero 326 - 7° - 39 T.E. 37-5542
Horario: Lunes a Viernes de 10 a 19 - Sábado de 9 a 13

INFORMOTO
R.P.I.: En trámite
DIRECTOR: Jorge V. Monasterio
CASTILLA DE CORREO N° 11

HONDA GOLD WING 1980
GL 1100, Monroe 4338
2° B - Capital

www.informotoclub.com



MUCHOS NECESITAN UNA MOTO Y VOS VENDES UNA!



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

www.informotodel15.com

COTIZA ONLINE el Seguro de la Moto.

Los Socios del **INFORMOTO CLUB** publican de manera gratuita.

Las Agencias y Concesionarios comunicarse con publicidad@informoto.com
¡OFERTA IMPERDIBLE! Hasta 50 avisos CON FOTO \$ 50.-

DEL OESTE MOTOS

SERVICE Y REPARACIÓN DE MOTOS



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

ROMA SPORT Repuestos todas las Marcas

MOTOS



AVANTI SAFARI KENIA SIAM ZANELLA LEGNANO



HONDA SUZUKI YAMAHA KAWASKI GILERA INGLESIA

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

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.



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

PARA PUBLICAR EN LA REVISTA: publicidad@informoto.com / Telefax: 5411-4966-2469

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



www.clubsiambrettabasas.com.ar

"Un club apasionado por la Siambretta"



Club Siambretta Buenos Aires

Reuniones Mensuales: Primer sábado de cada mes en Parque Yrigoyen, San Martín, Bs. As.

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



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.decadasam1090.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.



REVIT!



www.revitargentina.com.ar facebook.com/revitargentina

R & R

MOTOS

Desde 1960

Motocicletas BMW de 1930 a 1981
Service - Repuestos - Restauraciones

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

NUEVOS



ALTER indumentaria

JEANS CON KEVLAR®

- ZONAS DE PROTECCIÓN: RODILLAS MUSLOS GLÚTEOS
- ZONA DE REFLECTIVO
- CINTURA ELASTIZADA
- DÉNIM DE 11 OZ.
- 100 % ALGODÓN
- TALLES DEL 38 AL 60

EL PRIMER PANTALÓN CON PROTECCIONES DE KEVLAR® PARA MOTOCICLISTAS
FABRICADO ÍNTEGRAMENTE EN ARGENTINA.

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

KEVLAR® ES UNA MARCA REGISTRADA DE DUPONT ARGENTINA S.A.





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

JUNIO 2013 - 21, 22 Y 23

BRUSQUE - ESTADO DE SANTA CATARINA - BRASIL - BRUSQUE MOTORCYCLE 2013

Los días 21, 22 y 23 de junio se realizará en la ciudad brasileña de Brusque (Estado de Santa Catarina) el Brusque Motorcycle 2013, uno de los encuentros de motociclistas más importantes de Brasil. El mismo contará con una exposición de las principales marcas y concesionarios, exhibiciones de freestyle, acrobacias, wheeling, shows de rock en vivo, camping cubierto y muchos atractivos más. Para mayor información contactarse a los teléfonos 47-9992-4761 (Jacson Jasper) o 47-9989-090 (Rafael Walendowsky). La entrada tendrá un costo de 5 reales los días sábado y domingo, en tanto el viernes será gratuita. Contacto: jacson.jasper@terra.com.br

AGOSTO 2013 - 30 Y 31

GENERAL PINTO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - SHOW MOTERO EN GENERAL PINTO.

Parque Municipal "Martiniano Charras" (General Pinto) - Servicio de cantina las 24hs. - Baños y duchas con agua caliente - Parrillas y leña gratis - Sector de camping con luz eléctrica - Juegos - Caravana por la ciudad - Bandas para todos los gustos tocando en vivo - Gran carpa con servicio de guardarropas - Valor de la cartilla \$60 por moto *Con la compra de esta, todo motero visitante participará exclusivamente del sorteo de una Yamaha YBR 125cc y premios en efectivo de \$1000, \$500 y \$300 mientras que para el resto de los concurrentes y también moteros visitantes que deseen adquirirla la cartilla tendrá el mismo valor y los premios serán un Honda CB1 125cc, un Gilera Smash 110 y premios en efectivo de \$1000, \$500 y \$300
Córdobes: 02364-15-690505, Mario: 02355-15-572919, Pablo: 02355-15-457785, Carlitos: 02355-15-531627. Contacto: carlos_paulucci95@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 11,12,13 Y 14

SANTO DOMINGO, ROBLES - PCIA. DE SANTIAGO DEL ESTERO - ARGENTINA - PRIMER ENCUENTRO DE MOTOS CLASICAS

Invitamos a todos los amigos de las motos clásicas, no habrá vendedores, si hay muchas empanadas santiagueñas, y folclore, chareras y chamame! sera un encuentro diferente!! muchas recomendaciones para las ruta 34 y 9, por favor viajar de día, muchos animales sueltos. nuestros telefonos: 0385 496 9261 y celu: 03854870300 Los esperamos!!!
Contacto: ernestoloray@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 11, 12 Y 13

LA RIOJA - PROVINCIA DE LA RIOJA - ARGENTINA - 13° MOTOENCUENTRO - LA RIOJA 2013.

El mejor motoencuentro del Noroeste Argentino. Amigos, Caravanas, Moto Turismo, Shows en vivo, y mucho Rock. Todas las comodidades para acampar, enmarcadas en un predio bellísimo. Los esperamos. Contacto: tinchoroyal@yahoo.com.ar

OCTUBRE 2013 - 11, 12 Y 13

LAS ROSAS - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA - 5 MOTOENCUENTRO ORGANIZA FUTBOL INFANTIL Y JUVENIL DE BELGRANO.

Zona arbolada-parrillas-baños-duchas agua caliente-hoteles-boliches-caravana por la ciudad-rock-

juegos de destreza-menciones-buena onda--los esperamos Contacto: tate_lombard@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 11, 12 Y 13

COLON - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 3° MOTO-ENCUENTRO .

Te esperamos en el muy lindo predio del lago municipal como los años anteriores. Buffet, leña gratis, sanitarios, duchas con agua caliente, parrilleros, animación, promotoras, caravana por la ciudad. Muchas, muchas y buenas bandas: Legendarios 70, Fierros, Está loca mamá, Merda de artistas etc. Organiza "Asociación Motociclistas Ruta 8". Contacto: alfredo-dito@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 25

ANGELICA - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA - 5TO MOTOENCUENTRO LOS DUENDES DE ANGELICA.

Bandas en vivo, juegos, caravana por el lugar, cantina las 24 hs. Leña gratis. Asadores, baños con agua caliente, excelente predio arbolados con sombra espectacular. Atención de los mismos anfitriones y la sorpresa como todos los años. Contacto: losduendesdeangelica@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 7, 8, 9 Y 10

CARLOS TEJEDOR - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 16° MOTO ENCUENTRO TEJEDOR 2013

MG Tejedorencos invita a todos los amigos moteros al 16° motoencuentro a realizarse del 7 al 10 de noviembre de 2013.

Jueves asado gratis y sin obligación de compra de cartilla

Viernes juegos, caravana nocturna por la ciudad - Legendarios 70

Sábado desayuno gratis, picadas y juegos. cinchada de moteros, pulseadas. Gran evento de kick boxing por la nochecita. Caravana . Menciones y premios en efectivo bandas de la zona y un cierre a puro rock con Fierro. Domingo desayuno gratis y desconcentración.

Contacto Tigre 02357 - 15412371 -face mario chirino - moteros tejedorencos

Contacto: tkdmchi@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 8, 9 Y 10

ITUZAINGO - PROVINCIA DE CORRIENTES - ARGENTINA - 17° MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL DE MOTOS.

Sin ruidos al corte. Atención personalizada por mujeres motoviajeras. Camping con excelente vista a Yaciretá y bajada a playa exclusiva de motos..cantinas, duchas, show..Contacto facebook marian martinengo o al cel (03786-15618386) Contacto: marianamartinengo@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 21, 22, 23, 24 Y 25

CAPILLA DEL MONTE - PROVINCIA DE CÓRDOBA - ARGENTINA - 6TO, MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL, MOTOCUBO RUTA LIBRE

En el mejor predio del centro del País, realizaremos un Motoencuentro como los de antes, camaradería sobre todas las cosas, donde los visitantes son el centro de atención, fin de semana largo, salidas turísticas guiadas, viernes al mediodía asado gratis, dos grupos de sanitarios impecables todo el tiempo, asadores, mesas, bancos, piletas, río , amplia arboleda, seguridad etc, todo para

que tu estadía, solo sean buenos recuerdos, show acrobático bandas nacionales, premios, sorteos, menciones, etc etc. contacto: Juan Manuel Gonzalez Ceretti. 03548-15630055/481557
Contacto: juan_rutalibre@hotmail.com

DICIEMBRE 2013 - 12, 13, 14 Y 15

STA ROSA DE CALAMUCHITA - PROVINCIA DE CÓRDOBA – ARGENTINA - 6° MOTO FEST ARGENTINO.

Motofest argentino en plenas Sierras de Calamuchita te brinda el lugar ideal para disfrutar de un gran fin de semana, caminos serpenteantes, ríos, lagos sierras y por supuesto las mejores instalaciones para un evento que vos hicistes grande, las mejores bandas, patio de comidas, stans de distintas empresas expositores, te espero, buenas rutas, olaff. X face: motofestargentino. www.motofestargentino.com.ar Contacto: olaff_elvikingo@hotmail.com

FEBRERO 2014 - 28

JUNIN - PROVINCIA DE BUENOS AIRES – ARGENTINA - JUNIN MOTOENCUENTRO 11. DEL 28 DE FEBRERO AL 2 DE MARZO.

La mejores bandas de rock a partir del viernes, una travesía enduro increíble, exposición de motos, puestos moteros, streep-tees, remeras mojadas, pantallas gigantes, fuegos artificiales, etc. etc. etc.

Servicios Disponibles. Cantina las 24 hs., camping totalmente renovado, información turística, servicio de emergencias medicas.

Contactos: motosjunin@hotmail.com

Contacto: motosjunin@hotmail.com

NOTICIAS CORTAS DE LA WEB

De la Redacción de Informoto

NOVEDADES: PIAGGIO ZIP SP



Piaggio presentó el nuevo Zip SP (Sport Production) 2013, un pequeño scooter con un diseño audaz destinado al público joven que transita en ámbitos urbanos. Se impulsa con un motor de 50cc 2 tiempos refrigerado por agua. El mismo ofrece una potencia de 4,3 CV a 7.250 revoluciones. Incluye un arrancador eléctrico, aunque también dispone de un "kick starter" de emergencia y su tanque de combustible alberga 7,6 litros.

El chasis del Piaggio Zip SP está fabricado en monotubos de acero de alta resistencia que favorecen la rigidez y la estabilidad en las curvas. Delante cuenta con un freno de disco hidráulico de 200 mm, al tiempo que detrás lleva un tambor de 110 mm. Por el momento, el fabricante no ha dado a conocer información sobre

el precio del scooter.

KYMCO DIO A CONOCER EL NUEVO YAGER GT



Kymco presentó la nueva versión del Yager GT, un scooter urbano que ya se ha convertido en insignia de la marca taiwanesa. Si bien el fabricante ofreció muy poca información sobre el nuevo modelo, se sabe que estará disponible en versiones de 125 y 300 centímetros cúbicos y que contará con un renovado bastidor con tecnología de doble estructura, la cual aumenta su rigidez y la estabilidad en las curvas.

El cuadro de instrumentos tendrá una pantalla digital con una gran esfera analógica integrada. Desde el plano estético, se vislumbra que ha recibido una renovación integral, aunque mantiene las líneas que desde siempre lo han caracterizado. El nuevo Yager GT, cuyo precio aún no se conoce, estará disponible en Europa a mediados del mes de mayo.

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



próximamente salidas

EXCLUSIVO PARA SOCIOS
www.informotoclub.com

Nota: Las Inscripciones se toman ÚNICAMENTE a través de la www.informotoclub.com Salidas Informes a través del Foro del Informoto Club.

En 2013 realizaremos UNA SALIDA por mes, a distintos puntos. A medida que se vaya avanzando en el tema, iremos haciendo la convocatoria.

PROXIMAS SALIDAS:
JULIO – 13 – SALIDA DEL INFORMOTO CLUB
LUGAR A CONFIRMAR

NOVIEMBRE – 8, 9 Y 10 – VILLA ELISA – PROVINCIA DE ENTRE RÍOS
CUPO MÁXIMO: 100 PERSONAS
Para anotarse, ÚNICAMENTE a través de la <http://www.informotoclub.com/Salidas>
Informes a través del Foro del INFORMOTO CLUB
NO OLVIDAR LA CAMARA DE FOTOS

IMPORTANTE: No tenemos puntos de encuentro para las Salidas, ya que los Socios son oriundos de distintos puntos del país. Por lo que es necesario que utilicen el Foro del INFORMOTO CLUB para coordinar entre Uds. horarios y rutas a utilizar

PUBLICAMOS TU FOTO en la www.informotoclub.com
Si sos Socio del INFORMOTO CLUB, envíanos una foto con tu moto y la publicamos.
Exclusivo para los Socios.
Datos: Nro. de Socio y Nro. de documento SIN PUNTOS.



comercios

**DESCUENTOS A LOS SOCIOS
DE INFORMOTO CLUB**

BUSCARLOS EN: WWW.INFORMOTOCUB.COM

I VINI

Vinos finos y regionales a domicilio (Capital Federal y Gran Bs. As.)
DESCUENTO DEL 10 %
15-6191-9299 / 15-4175-5021
ivinivinoteca@yahoo.com.ar

MOTO MORELLO

Escapes, Alarmas PST (colocación incluida), Trajes de Lluvia, Fundas para Motos, Scooters y Cuatriciclos, Neumáticos, Servicio de Gomería y Balanceo.
DESCUENTO DEL 10 %
Iberá 3452 (Capital Federal) - (011) 45422346
morellomotos@hotmail.com

DEL OESTE MOTOS

Mecánica Integral de Motocicletas - Miguel A. Calivar Locane
DESCUENTO DEL 10 %
Av. Vergara 3487 - (1686)
Hurlingham - (011) - 4665-8867

A.T.M. COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.

Servicio de Asistencia Total: Seguros, Auxilio y Remolque, Gestoría, etc.
DESCUENTOS: EN CASO DE SER HOMBRE EL TITULAR DE LA MOTO UN 7% DE DESCUENTO Y SI LA TITULAR ES MUJER EL 10%.
San Martín 969 - 9º piso - Cap. Fed.
Horario: 10,30 a 17 hs.
Tel./Fax: 0810.3456.286 (ATM)
info@atmsegueros.com.ar
www.oaseatm.com.ar

MOTORMAN

Indumentaria tecnológica para motociclistas
Av. Córdoba 3101 - Capital Federal - Tel. (54-11) 4962-6789 (Ver sucursales en el sitio www.motormanweb.com.ar)
DESCUENTO DEL 5 %
www.motormanweb.com.ar

ALTER INDUMENTARIA

Botas para los dos, industria argentina, en cuero de primera calidad. Modelos para hombres y para mujeres. Fabricadas por motociclistas.
DESCUENTO DEL 5 %
info@alterindumentaria.com.ar

MOTOLAR

Reparación y pintura de todo tipo de motos, pintura interior de tanques de combustible, pintura de cuadros, restauración de calcomanías originales, cromados sobre piezas plásticas, trabajos realizados con materia prima importada de primera línea. Trabajos con garantía y para todo el país, 20 años de experiencia
DESCUENTO DEL 15 %
Sr. Luis Angel Redondo
Yerua N° 2241 (1754) San Justo
(011) 4441-1066 / (011) 15 3665-2975 / www.motolar.com
motolar@gmail.com

GENAMAX CONCESIONARIO OFICIAL HONDA

Importantes descuentos sobre Precios Sugeridos Público (de Honda Motor de Argentina S.A.) para los Socios del INFORMOTO CLUB de TODO EL PAIS en la compra de toda la línea de Motocicletas HONDA 0 km.
Sr. Jorge Nakandakare
Av. Juan B. Justo 7550
Capital Federal
Tel/Fax (011) 4671-2558 - 4674-2730 - 4671-9676 /
www.genamax-srl.com.ar
info@genamax-srl.com.ar

LM SERVICIOS

BMW - KTM - HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI - KYMCO
Atendido por Ing. Miguel A. Liendo - Inyección, mecánica en general, electrónica.
Asesoramiento sobre rutas a Bolivia y Perú - Auxilio en ruta - Coordinadas: S24°09.895 W65°19.928
DESCUENTO 10 %
Juan Carlos Dávalos 64
Barrio Los Perales
San Salvador de Jujuy
TE 03884261615 / 154750009

LA ESQUINA

La Esquina ofrece **DESCUENTOS DEL 10% a los Socios del INFORMOTO CLUB** en repuestos Originales Honda y Yamaha. Se hacen envíos a todo el país.
Tel. (011) 4963-3007
E-mail: motos.la.esquina@gmail.com
Av. Pueyrredón 900 - C.A.B.A.



suscribite



Por sólo 65.- (por un año)

www.informoto.com

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



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.

**PUBLICAMOS
TU FOTO EN LA
www.informotoclub.com**

**Si sos Socio del INFORMOTO CLUB,
envíanos una foto con tu moto
y la publicamos.**

**Exclusivo para los Socios.
Datos: Nro. de Socio y
Nro. de documento SIN PUNTOS.**



PRECIO DE LAS O KM

Listado de precios sugeridos al público de motocicletas, ciclomotores y scooters suministrados por los fabricantes y/o los importadores oficiales.

ARGENTINA

Referencias:

(1): Incluye nuevo impuesto interno.

BMW (mayo 2013) (1)

Enduro	
G650GS	94.700.-
G650GS Sertao	98.300.-
F650GS	116.700.-
F800GS	143.000.-
F700GS	125.100.-
F800GS 2013	145.100.-
R1200GS	175.600.-
R1200GS Adventure	190.800.-
Tour	
R1200RT	191.400.-
K1600GT	231.800.-
K1600GTL	247.100.-
Roadster	
F800R	116.700.-
K1300R	162.500.-
Sport	
K1300S	168.800.-
S1000RR	174.500.-
Urban Mobility	
C600 Sport	110.400.-
C650GT	115.700.-

GUERRERO (mayo 2013)

GT70 Day	6.650.-
GN110 Keeken Tuning	5.370.-
G110 DL	6.520.-
G110 DL Econo A/E	5.540.-
Trip 110	6.920.-
Trip 110 Econo	5.500.-
Trip 110 Tuning	7.450.-
Trip 110 Automática	6.570.-
GSL150 Kryon	10.480.-
GC125 Queen	8.090.-
GC150 Queen	7.350.-
GC200	10.530.-
GMX150	10.270.-
GVL400	30.480.-
GXL150	10.350.-
GXR200	10.770.-
GXM200 Motard	12.340.-
GRF70	6.500.-
GRF90	11.500.-
GRF250X	34.900.-
Mapuche 110	11.500.-
ATV250	26.590.-

HONDA (mayo 2013) (1)

Cub	
NF 100 Wave (Spoke - Drum)	7.350.-
BIZ 125	10.400.-
Business	
CB-1	10.100.-
CG150 Titan ESD	14.000.-
On-Off	
XR125L	16.250.-
XR250 Tornado	29.500.-
XRE 300	45.300.-

NX4 Falcon	46.100.-
Sport	
CBX250 Twister	27.500.-
Off	
CRF250R C	84.500.-
CRF450R D	94.500.-
CRF450X C	94.700.-
ATV Esparcimiento	
TRX420FPA C (4x4, AT, Dirección)	83.130.-
TRX500FA C (4x4, AT)	88.944.-
ATV Utilitario	
TRX250TM C (4x2)	50.600.-
TRX250TE C (4x2)	54.100.-
TRX420TM C (4x2)	58.500.-
TRX420TE C (4x2)	62.900.-
TRX420FM C (4x4)	68.400.-
TRX420FE C (4x4)	65.200.-
TRX500FM C (4x4)	75.800.-
TRX500FE C (4x4)	82.000.-
TRX680 C (4x4)	98.200.-

KYMCO (abril 2013) (1)

Street	
Pulsar Up 125	10.990.-
Cub	
Activ 110	8.100.-
VISA R110 Aleación	7.740.-
VISA R110 Rayos	7.430.-
Activ 125	9.170.-
Scooter	
Agility 50	9.430.-
Agility 125	14.830.-
Like 125 doble disco	19.979.-
People 150	25.143.-
Grand Dink 150	33.669.-
Grand Dink 250	41.464.-
People 200S	30.765.-
Downtown 300i	72.917.-
Xciting 500 Ri	84.053.-
Custom	
Venox 250	47.480.-
ATV	
MXU150	31.900.-
Mxer 250R	39.900.-
MXU300R	50.990.-
MXU375 4x4	64.500.-
MXU500i - IRS 4x4	75.000.-
UTV	
Bull 500 4x4	99.990.-

MOTOMEL (mayo 2013)

Scooters	
Wasp 75cc	7.750.-
Speedy	7.850.-
VX 150cc	10.490.-
Forza	10.280.-
Strato	11.600.-
SL125	10.300.-
Motos	
LY110	5.470.-
CG125 4T A/E	7.060.-
CG150S2 Base	8.250.-
CG150S2	9.420.-
CG150S3 Base	8.420.-

CG150S3	9.030.-
CG150S3 Aleación	9.390.-
CG150S4 Rayos	10.250.-
CG150S4 Aleación	10.700.-
Sirius 200	16.600.-
TCP150 Rayos	10.300.-
TCP150 Aleación	10.600.-
TCP200 Base	11.150.-
TCP200 Full	12.400.-
SR200	14.060.-
Max 110 A/E	7.400.-
Max 70 A/E	7.230.-
Custom 150 F/D A/E	9.980.-
Medal	
11.200.-	
Milestone 150	10.200.-
Custom 200	12.900.-
Custom 250 - Rider	13.190.-
Dakar 200 A/E F/D	10.710.-
Motard 200 A/E F/D D/T	13.200.-
Xplora 250	12.340.-
Skua 150	10.700.-
Skua 200	12.100.-
Skua 250 Base	13.700.-
Skua 250 Full	16.230.-
XMM250	15.980.-
X3M 125 A/E	9.420.-
Cubs	
Function 110	6.350.-
Function 110 Full	6.690.-
PX110 A/E	6.070.-
PX110 F/D A/E	
6.610.-	
DLX110	5.780.-
B 110 Eco A/E	6.180.-
B 110 A/E F/D C/Alarma	6.620.-
B 110 Full Aleac. y Alarma	6.850.-
B 110 Tunning	7.710.-
B 125 Full Aleac./sin Alarma	7.310.-
B 125 Tunning	8.620.-
Eco 70 A/E	5.690.-
Eco 70 Automática	6.090.-
Eco 110 F/D A/E C/Rem. Alarma	6.310.-
Cuatriciclos	
Pitbull 200	17.250.-
Volkano 250 Base	17.100.-
Volkano 250 Full	19.500.-
Kraken 50	6.730.-
Kraken 90	7.450.-
Lynx 110	9.790.-
Quest 250	28.700.-
Gorilla 150 Reversa	13.950.-
Especiales	
Tricargo 150	17.560.-
Tricargo 200	19.760.-
Vespa LX 150 Inyección	39.800.-
Megelli	35.300.-
Hyosung GT 250	47.300.-
Hyosung GT 650	67.900.-

ZANELLA

Por política de la empresa no se publican precios públicos.



La eleccion No. 1 de Marquez y Pedrosa

Yuasa, las baterias para motocicleta No. 1 en el mundo,
son la eleccion de Marc Marquez y Dani Pedrosa,
pilotos del equipo Repsol Honda Moto GP.



IMPORTA Y DISTRIBUYE



SEGUINOS TAMBIEN EN



WWW.MONSA-SRL.COM.AR /// MONSASRL@SPEEDY.COM.AR

TEL (011) 4602-1555 / FAX 0800-6669-660





Síguenos en



Honda Argentina



@hondargentina

HONDA
The Power of Dreams

**NO PIERDAS EL TIEMPO DONDE
OTROS PIERDEN LA PACIENCIA.**

Nueva Honda CB1, más que una moto.



Hay cosas que no podés manejar a menos que manejes una Honda CB1. Pensada para moverte dentro y fuera de la ciudad sin depender de nada ni nadie. Despedite del tránsito, las esperas eternas y los viajes incómodos. Empezá a vivir tu libertad con la confiabilidad y el prestigio de una Honda.



www.honda.com.ar