

INFORMOTO

32
Años



**MANTENIMIENTO:
LOS FRENS**

**VUELVEN LAS
CAFE RACER**



VUELTA TRAIL A ENTRE RIOS

1400 KM. RECORRIENDO PARAJES Y CAMINOS POCO FRECUENTADOS

VIAJEROS - ENCUENTROS - AÑO XXXIII - Nº 466 - JULIO 2013 - Argentina \$ 33 - Uruguay \$ 100 - Paraguay Gs. 25.000 -
MOTOCORREO - PRESENTACIONES www.informoto.com / www.informotoclub.com

ISSN: 0329-4048



00466

9 770329 404803

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 "Lucky" más cerca de la corona

Texto: José 'Misionado' Gribaudo



En el renovado circuito de Imola se disputará la próxima fecha por el Campeonato del Mundo de Velocidad. En esta oportunidad comenzará la categoría 500 cc.

En la categoría 250 cc. el piloto venezolano Ricardo Tovei, que se encuentra en la segunda posición de la tabla con 67 puntos. En esta oportunidad el francés se clasificó en tercer lugar a 21' de Lavado.

En la mínima categoría 125 cc. el piloto holandés Mark Van Kessel al comando de su Kreidler Van Veen.

No se disputó la categoría 125 cc. por lo tanto no participó Vignetti y Pérez. Si permitiera haber

una Corsa. Con esta nueva victoria, "Lucky" se ha destacado en nueve puntos de Randy Mamola que se encuentra en la segunda posición de la tabla preliminar con 64 puntos. El segundo lugar llegó Kenny Roberts con su nueva Yamaha cuatro cilindros que posee un motor similar al Suzuki, es decir cuatro cilindros en cuadrado en lugar de cuatro en línea como era el anterior modelo.

Randy Mamola, piloto oficial del equipo Suzuki inglés, también en tercer lugar a más de 17" del ganador.

Andrea Spadolini, "peleón" del equipo venezolano Venezolano, debe estar más que contento con la adjudicación de su piloto Carlos Lavado. En efecto, el piloto venezolano ha vuelto a repetir lo hecho en Holanda hace una semana: un segundo en la categoría 250 cc. Este excelente performance lo ha llevado a sólo un punto de Jean-François Baldi, que se encuentra en la segunda posición de la tabla con 67 puntos. En esta oportunidad el francés se clasificó en tercer lugar a 21' de Lavado.

En la mínima categoría, se dio, en 50cc, nueva victoria del español Ricardo Tovei que ante la ausencia (obligada) de Stefan Dörflinger no hay tanto inconveniente en adjudicarse este GP pese a la enroscada lucha presentada

Trazado del Circuito de Imola donde se disputará la próxima fecha por el Campeonato del Mundo. El Gran Premio de San Marino.



Clasificación General:

Categoría 500cc:

1. Ricardo Tovei, España, Bultaco, en 33.25.22
2. Hans Van Kessel, Holanda, Kreidler, 33.32.53
3. Theo Timmer, Holanda, Bultaco, 33.36.04
4. Rafi Butler, Guiza, Kreidler, 33.58.43
5. Hans Hummel, Austria, Sachs, 34.22.24

Categoría 250cc:

1. Carlos Lavado, Venezuela, Yamaha, 50.45.47
2. Jean-François Baldi, Francia, Kawasaki, 51.16.09
3. Jean-Marc Toffin, Bélgica, Armstrong, 51.19.24
4. Didier De Ridder, Bélgica, Yamaha, 51.21.24

Categoría 125cc:

1. Marco Lucchinelli, Italia, Suzuki, en 54.29.37
2. Kenny Roberts, USA, Yamaha, 54.29.37
3. Randy Mamola, USA, Suzuki, 54.46.30
4. Barry Sheene, Inglaterra, Yamaha, 54.47.04
5. Axel Van Duijn, Holanda, Yamaha, 55.12.59

Categoría 50cc:

1. Roland Wakker, Suiza, LCR, 50.29.00
2. Tjallingii-Johansen, Inglaterra-Guiza, Yamaha, 50.58.00

Categoría 125cc:

1. Stefan Dörflinger, Austria, Kreidler, 54.46.30
2. Stefan Dörflinger, Austria, Kreidler, 54.46.30

Categoría 50cc:

1. Ricardo Tovei, España, Bultaco, 33.25.22
2. Hans Van Kessel, Holanda, Kreidler, 33.32.53

Categoría 250cc:

1. Carlos Lavado, Venezuela, Yamaha, 50.45.47
2. Jean-François Baldi, Francia, Kawasaki, 51.16.09

Categoría 125cc:

1. Marco Lucchinelli, Italia, Suzuki, en 54.29.37
2. Kenny Roberts, USA, Yamaha, 54.29.37

Categoría 50cc:

1. Roland Wakker, Suiza, LCR, 50.29.00
2. Tjallingii-Johansen, Inglaterra-Guiza, Yamaha, 50.58.00

EN ARGENTINA
X 12 MESES
\$70

EN EL EXTERIOR
X 12 MESES
U\$S10

32 Años
INFORMOTO
DIGITAL

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

© D. GIBSELLA PRIMAZZIO

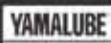
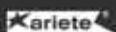
POVETE UNA



NEW CRYPTON

**NEW
CRYPTON**

HECHA EN ARGENTINA CON FILOSOFÍA JAPONESA



SUMARIO

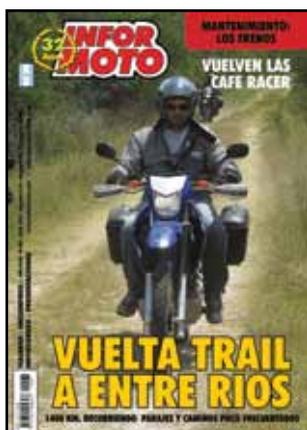
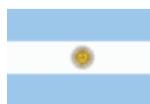
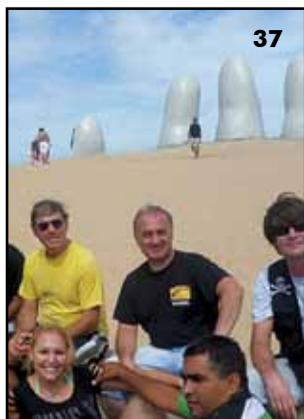


FOTO DE TAPA:
Marcos Nadal en primer plano con su XTZ 250. Fue campeón del Enduro Entrerriano en sus años mozos con una Yamaha TTR 250.



PROXIMA EDICION DE INFORMOTO N° 467 AGOSTO 2013

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



- 5. **Editorial**
- 6. **Novedades:** Honda Gold Wing interesante variedad.
- 14. **Técnica:** Si tres fuera casi igual a dos. Parte II.
- 18. **Historia:** Triciclos,... eran los de antes,..
- 23. **Mantenimiento:** Los frenos.
- 26. **Café Racer**
- 30. **Viajeros:** Vuelta Trail a Entre Ríos.
- 37. **Viajeros:** Las costas de Brasil.
- 42. **Viajeros:** probando la Falcon por San Luis.
- 42. **Salidas Informoto Club:** Ibicuy - Entre Ríos.
- 46. **Clubes:** Segundo Aniversario del club de Motos y Viajes.
- 50. **Motocorreo:** Cartas al Director.
- 52. **Industria Argentina:** Fabrica Motomel
- 55. **Calendario de los encuentros.**
- 57. **Informoto Club**
Pruebas de manejo.
Comercios Adheridos a Informoto Club
- 58. **Listado de precios de las 0 km.**



AÑO XXXIII- N° 466
Julio de 2013



Director - Propietario: Jorge V. Monasterio.
Diseño y Diagramación: D.G. Gisela Primozić. - 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

LA HORA DE CUIDAR LA MOTO SE HA INSTALADO

En épocas de inflación, de dificultades varias para conseguir los repuestos originales y en caso que se consigan, contar con el dinero necesario, resulta primordial cuidar nuestra moto o scooter.

Los más "veteranos" hemos vivido estas circunstancias en muchas ocasiones, no es algo que nos sorprenda, es simplemente sentir la "bronca" de volver a tropezar con la misma piedra otra vez.

Y van...

Innumerable cantidad de marcas de motovehículos circulan por nuestra Argentina, muchas ya han desaparecido y, en su mayoría, sin dejar rastros.

Si bien, esos motovehículos son "clones" de marcas reconocidas mundialmente, no son exactamente iguales. Uno de los modelos "copia" más populares, tiene 7 medidas de biela diferentes, aunque los motores sean similares a simple vista.

Aclaremos que estas malas copias de las que hacemos referencia, al "copiador" se le rompió la mina del lápiz, por lo que es imposible reemplazar las refacciones, con las del original japonés.

También, hay "saldos" que han ingresado a la Argentina y, como corresponde no están los repuestos y al haberse dejado de fabricar hace muchos años, es imposible conseguir las refacciones. Se entiende por "saldos", aquellos centenares o miles de motos que no se vendieron en Europa, Asia y/o EE.UU. y se adquirieron a muy bajo precio y se han ingresado a Argentina.

Son momentos en los que nos damos cuenta que el entusiasmo por tener tal o cuál moto, se paga y muy caro.

Elegir la moto para todos los días, requiere una evaluación que va mucho más allá de la estética o de los "chiches" con los que cuenta. Siempre es preferible elegir algo simple, con medidas de neumáticos standard, poca o casi nula electrónica y de alto valor de reventa. Hoy en el mercado existen motos ideales para el uso diario y de muy bajo costo de mantenimiento, como son las Honda CB 1 o las Yamaha YBR 125. Una mayor cilindrada y/o más "chiches", no es el motovehículo adecuado para los tiempos que corren. Si contamos con una moto de mayor cilindrada y prestaciones, hay que administrar su uso.

Las motos utilitarias, como las que mencionamos más arriba, realmente son muy económicas: seguro, patente, consumo y repuestos tienen bajo costo. Cuando superamos los 250 cc. los costos se acercan a los de un auto masivo como es el VW Gol.

Los arranques impetuosos, las aceleradas sin razón, el tener apretada la manija de embrague con el cambio puesto en los semáforos, las frenadas bruscas, son algunas de las acciones sobre las que debemos prestar atención.

La transmisión con los arranques impetuosos se resiente, tanto el piñón, la corona, la cadena y las gomas que amortiguan el sistema. El embrague se "quema" por la impaciencia de estar con el cambio puesto esperando el semáforo. Las frenadas bruscas, ayudan a gastar rápidamente los neumáticos y las pastillas y cintas de freno.

Un manejo suave, dejando "los nervios" en casa, nos ahorrarán muchos pesos y disgustos. Llegó la hora de hacer "durar" a nuestra amada moto. ●

HONDA GOLD WING F6B, CB 1100, CBR 600 RR CON Y SIN ABS, CBR 500 R, CB 500 X, CRF 250 M Y MSX 125 2013**INTERESANTE VARIEDAD**

En la edición de febrero del corriente mostramos la CB 500 F de Honda tanto en formato convencional como ABS, una “moto con forma de moto” directa para el traslado urbano, interurbano y rutero (en esto último convendría agregarle un parabrisas) que aún hoy creemos que merece un espacio en América Latina. La ratificación de esta afirmación se da porque el constructor del ala dorada (su logotipo, desde hace años, presenta diversos colores según la gráfica utilizada en sus modelos) no está ofreciendo una bicilíndrica asfáltica en la cilindrada inmediatamente superior a los 250cc.

En algunos países de la re-

gión su incorporación podría ser un hecho, puesto que según rumores podría sumarse al parque motovehicular de Colombia y Venezuela, mientras que en otros —por lo que pudimos rescatar de conversaciones vía Internet con algunas fuentes— su arribo podría producirse tanto en cuestión de meses como durante la próxima temporada.

Queda dentro de la lógica que una moto como la que estamos mencionando, gracias a sus características, iba a ser muy atractiva para muchos motociclistas europeos. Así fue y lo sigue siendo, puesto que necesitaban y necesitan una “quinientos” de diseño moderno y de

Para todos los gustos y en diferentes cilindradas, Honda tiene en esta temporada un “surtido” muy importante de motos nuevas y renovadas, cuyo radio de acción actualmente abarca los mercados más importantes del mundo. En América Latina podrían sumarse algunas de éstas, aunque estimamos que las supersports están siendo expuestas en algunas agencias de diversos países. De cualquier modo, todavía no se ha confirmado por sí o por no el arribo de la CB 500 F a este subcontinente, quizás la novedad del presente ejercicio sería que podría tener mayor demanda en estas latitudes.





Entre las muchas cuestiones técnicas de la F6B encontramos el catalizador HECS3 (Honda Evolution Catalysing System 3) y el cebador automático RACV (Rotary Air Control Valve).

nicos, en la que lo importante es cuanto a tecnología avanzada, si se hace una comparación –por ejemplo- con la aquí conocida Honda CB 500, el tema pasa directamente por la inyección electrónica PGM-FI (Programmed Fuel Injection) y los frenos antibloqueo en una versión puntualmente ofrecida con este último

La Honda Gold Wing F6B tiene de todo, ya que además de lo explicado posee asas laterales de sujeción y frenos Dual Combined ABS. Al mismo tiempo, el pasajero dispone de pedalines en lugar de plataformas para apoyar los pies, como pasa en la GL 1800.

sistema de gestión.

Por supuesto, esta novedad no ha llegado sola al mundo en el 2013, sino que ha sido acompañada por diferentes motos que ocupan diversos lugares de importancia en sus correspondientes segmentos. La destacada por su equipamiento motriz y por su imagen es la Gold Wing F6B. También puede mencionarse a la

preciosa CB 1100, ya que aquí es su "escolta" en cuanto a la escala de descripción que va del mayor al menor cubicaje.

En todo caso, lo mejor va a ser contarles brevemente cómo es cada una de las máquinas que ocupan esta presentación.

UNA CUSTOM IMPONENTE

Cuando se ve una GL 1800 Gold Wing en la calle, en una autopista o en una ruta, inmediatamente nos damos cuenta de que estamos en presencia de una gran turismo de dimensiones considerables, en la que Honda no dejó al azar ninguna cuestión de diseño y capacidad de servicio a sus ocupantes. Realmente, es una moto muy linda y cada año que ha seguido en cartel bajo su cilindrada actual, en esta Redac-

FICHA TÉCNICA: HONDA GOLD WING F6B 2013

MOTOR

Tipo: hexacilíndrico boxer longitudinal horizontal, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador (sistema HECS3). Distribución: SOHC y 12 válvulas. Cilindrada: 1.832 cc. Diámetro x carrera: 74 x 71 mm. Índice de compresión: 9,8:1. Potencia máxima (declarada): 118,3 CV/87 kW a 5.500 rpm. Torque máximo (declarado): 17 kgm/167 Nm a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica Keihin con seis inyectores de 40 mm de difusor de arranque automático controlado (sistemas PGM-FI y RACV). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico digital CDI con corte de seguridad (sistema HISS). Batería: 12V 20Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 5 marchas con sobremarcha (sistema Overdrive). Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cardán.

ICLÍSTICA

Chasis: doble viga de aluminio de sección romboidal. Geometrías: 109 mm de avance y 29°15' de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica Showa con barrales de 45 mm de diámetro y 140 mm de recorrido, asistida por aire y con antihundimiento (sistema Anti-dive). Suspensión trasera: horquillón oscilante monobrazo en tubo de aluminio de sección redonda y amortiguador Showa de 105 mm de recorrido regulable en precarga manualmente (sistemas Pro-Arm y Pro-Link). Freno delantero: doble disco de 296 mm de diámetro con pinzas Nissin de tres pistones paralelos y frenada antibloqueo combinada con sensor de control (sistema Dual Combined ABS). Freno trasero: disco de 316 mm de diámetro con pinza Nissin de tres pistones paralelos y frenada antibloqueo combinada con sensor de control (sistema Dual Combined ABS). Ruedas: de aluminio y cinco rayos de 18" adelante y 16" atrás con gargantas de 3,50" adelante y 5,00" atrás. Neumáticos: 130/70 R 63H adelante y 180/60 R 74H atrás. Colores disponibles: negro con paneles laterales en negro y rojo con paneles laterales en negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.605 mm. Ancho: 945 mm. Altura: 1.455 mm. Entre eje: 1.690 mm. Despeje: 125 mm. Altura del asiento: 725 mm. Peso (vacía): 385 kg. Capacidad del tanque de combustible: 25 l.



ción pensamos que sigue siendo aún más bonita. Quizás sea porque nuestra vista se ha acostumbrado a ella.

Como dijimos, sus medidas tal vez hayan sido las causales de la propuesta mostrada con la F6B, representada por medio de una custom de ruta en virtud del informe brindado por el fabrican-

te. La idea de tener una máquina así, basada en una GT, no es nueva: Harley-Davidson utiliza desde hace tiempo ese criterio, pues sus motos de la línea Touring y a veces unas pocas de la CVO suelen dar origen a otras con menor equipamiento visible, es decir con un parabrisas bajo y sin baúl, dejando el ítem de la

La horquilla tiene el mecanismo Anti-dive (anti-hundimiento) y basculante trasero es monobrazo de tipo Pro-Arm.



FICHA TÉCNICA: HONDA CB 1100 2013

MOTOR

Tipo: tetracilíndrico en línea transversal inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por aire y asistido por aire, con catalizador. Distribución: DOHC y 16 válvulas. Cilindrada: 1.140cc. Diámetro x carrera: 73,5 x 67,2 mm. Índice de compresión: 9,5:1. Potencia máxima (declarada): 89,8 CV/66 kW a 7.500 rpm. Torque máximo (declarado): 9,5 kgm/93 Nm a 5.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 11,2Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 5 marchas. Embraque: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: doble cuna en tubos de acero de sección rectangular y redonda. Geometrías: 114 mm de avance y 27° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica Showa con barrales de 41 mm de diámetro regulable en precarga. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos en tubos de aleación de sección rectangular y dos amortiguadores Showa regulables en precarga. Freno delantero: doble disco de 296 mm de diámetro con pinzas Nissin y frenada antibloqueo (sistema Combined ABS). Freno trasero: disco de 256 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón y frenada antibloqueo (sistema Combined ABS). Ruedas: de aluminio y diez rayos de 18" adelante y atrás con gargantas de 2,50" y 4,00" atrás. Neumáticos: 110/80 M/C adelante y 140/70 M/C atrás. Colores disponibles: blanco crema, blanco perlado, gris y negro con paneles laterales pulidos; blanco, bordó, gris y rojo caramelo con paneles laterales pulidos; y negro con gráfica en blanco y gris con paneles laterales en negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.195 mm. Ancho: 835 mm. Altura: 1.130 mm. Entre eje: 1.490 mm. Despeje: 125 mm. Altura del asiento: 795 mm. Peso (vacía): 248 kg. Capacidad del tanque de combustible: 14,6 l.

carga confiado a las maletas laterales.

En la Gold Wing aquí mostrada, esta política de construcción basada en la GL 1800 es idéntica, aunque de modo particular los ingenieros de Honda se encargaron de comunicar que el parabrisas de pantalla chica ha sido desarrollado bajo la influencia del método CFD (Computational Fluid Dynamics).

En el puesto de mando se puede ver un completísimo tablero de información (no incluye navegador satelital) y el equipo de audio de cuatro parlantes frontales con conectividad por puerto USB Flash Drive, el cual es compatible para aparatos de tipo iPod que reproducen formatos de grabación MP3, WMA y AAC. En los comandos, no obstante, se ha prescindido de las teclas de algunas funciones habituales de la GL (luces extras, cancelación au-

tomática de los guiños, control de velocidad cruceo y calefacción de los asientos). A su vez, tampoco ofrece airbag.

Entrando en las diferencias más importantes con la Gold Wing "mayor", mecánicamente la F6B no posee marcha atrás de motor eléctrico aunque sí sobremarcha (Overdrive), mientras que también le es propio un asiento con buen espacio –según se ve para conductor y acompañante.

Como pasa en el mundo actual de la moto, aquí tenemos una custom de las grandes que podría complementarse bien con aquellos y aquellas (¿por qué no las mujeres?) que siguen esta tendencia pero que además se sienten atraídos por muchos "juguetes" usuales en las gran turismo.

BIEN CLÁSICA

Cuando Honda mostró en el Salón del Motor de Tokio de 2007



La CB 1100 es la nueva evocación de Honda de su CB 750 Four del '69, aunque con rasgos más de los años '70.



Tablero de la Honda CB 1100.

(Tokyo Motor Show) su prototipo CB 1100 F, inspirado en la emblemática CB 750 Four de 1969 pero con componentes característicos de esta época (motor con inyección electrónica y en la ciclística el empleo de ruedas de aleación, si debemos citar algunos), se intuía que pronto habría una moto para quienes gustan del motociclismo en su más sencilla expresión.

Así fue que entre 2010 y 2011 Oceanía y Japón fueron los primeros mercados que acogieron la CB 1100 (sin la "F" de la denominación que había ganado el ejer-

cicio de estilo), mientras que este año su expansión alcanzó otros sitios del planeta para fomentar una cultura, la de las motos clásicas modernas, alcanzando en esta ocasión las formas de aquellas motos de la casa de los '70. Esta presencia, sobre todo en Europa, acompaña el "revival" de los '60 que Triumph y Kawasaki han hecho correlativamente con las Thunderbird y las W 800.

Para serles sinceros, no merece mucho comentario esta moto, ya que sus líneas, amenizadas con rasgos bien "hondistas",



FICHA TÉCNICA: HONDA CBR 600 RR ABS – CBR 600 RR 2013

MOTOR

Tipo: tetra cilíndrico en línea transversal inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador (sistema IACV). Distribución: DOHC y 16 válvulas. Cilindrada: 599cc. Diámetro x carrera: 67 x 42,5 mm. Índice de compresión: 12,2:1. Potencia máxima (declarada): 119,7 CV/88 kW a 13.500 rpm. Torque máximo (declarado): 6,7 kgm/66 Nm a 11.250 rpm. Alimentación: inyección electrónica Keihin con cuatro inyectores de doble cuerpo (sistemas DAIS y PGM-DSFI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 8,6Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: doble viga de aluminio. Geometrías: 93,6 mm de avance y 23°45' de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida de pistón grande Showa BPF con barras de 41 mm de diámetro y 120 mm de recorrido regulable en compresión, extensión y precarga. Suspensión trasera: horquillón oscilante de brazos simétricos en tubos de aluminio fundido de sección rectangular y amortiguador Showa con depósito remoto de gas de 130 mm de recorrido regulable en compresión, extensión y precarga (sistemas HMAS y Unit Pro-Link). Freno delantero: doble disco de 310 mm de diámetro con pinzas radiales Tokico de cuatro pistones opuestos y frenada antibloqueo electrónica (sistema Dual Combined ABS) - doble disco de 310 mm de diámetro con pinzas radiales Tokico de cuatro pistones opuestos. Freno trasero: disco de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón y frenada antibloqueo electrónica (sistema Dual Combined ABS) - disco de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón. Ruedas: de aluminio y seis rayos desdoblados de 17" adelante y atrás con gargantas de 3,50" adelante y 5,50" atrás. Neumáticos: 120/70 ZR M/C 58W adelante y 180/55 ZR M/C 73W atrás. Colores disponibles: azul marino, blanco, naranja y rojo con gráfica en azul, blanco, negro y rojo (Repsol); azul, blanco y rojo con gráfica en azul, blanco y rojo (HRC); y negro con gráfica en blanco y gris.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.029 mm. Ancho: 684 mm. Altura: 1.115 mm. Entre eje: 1.373 mm. Despeje: 137 mm. Altura del asiento: 823 mm. Peso (vacía): 196 kg – 186 kg. Capacidad del tanque de combustible: 18,1 l.

como su equipo de escape 4-2-1, invitan a que sea más observada en las fotografías y luego en la ficha técnica. Eso creemos, ya que empezar a enumerar detalles que luego se verán en el cuadro técnico, sería entrar en una obvía redundancia.

PEQUEÑOS E IMPORTANTES CAMBIOS

En un constructor como el que estamos considerando, el sector de las deportivas tetracilíndricas siempre ha sido vital para volcar en sus productos de venta a público las nuevas tecnologías obtenidas en las carreras.

Hasta hace algunos años, los mundiales válidos para las clases de Superbike y Supersport eran los campos de pruebas habituales, pero con la inclusión –y masificación por cuestiones reglamentarias– de las mecánicas de cuatro tiempos, el Campeonato Mundial de Velocidad, en sus categorías de MotoGP y Moto2, ha

sido el terreno escogido por la casa para llevar a cabo las funciones afines al desarrollo de nuevas partes mecánicas y ciclísticas.

La presente temporada ha mostrado una vez más el reflejo de esa metodología de trabajo en las CBR 600 RR ABS y CBR 600 RR, que más allá de los 10 kg de diferencia entre ellas en su peso en seco (196 contra 186 kg), lo más importante pasa por diferentes puntos.

El impulsor de sendas supersports ha recibido una nueva unidad central de mando electrónica (ECU) que comanda tanto el trabajo del encendido como de la inyección PGM-DSFI (Programmed Dual Sequential Fuel Injection, también Programmed Dual Stage Fuel Injection, merced a información oficial), del ralenti IACV (Intake Air Control Valve) y de la canalización de aire recibida durante la marcha por el mecanismo DAIS (Direct Air Induction System). En lo ciclístico, acompañan-



Muchos cambios han tenido las CBR 600 RR. Más allá de equipar el amortiguador de dirección electrohidráulico HESD (Honda Electronic Steering Damper) y calzar nuevas llantas de 12 palos (también, de seis bastones desdoblados), su penetración aerodinámica ha mejorado muchísimo. Ahora, la misma es 6,5% menor que en las CBR 600 RR de la anterior generación.

do el rediseño parcial del frente y de gran parte de los faldones del carenado, figuran como novedades la horquilla invertida Showa BPF (Big Piston Fork) y retoques

en el chasis (geometrías) y en la suspensión trasera Unit Pro-Link, que a partir de aquí calza el amortiguador trasero Showa HMAS (Honda Multi-Action System) en-

FICHA TÉCNICA: HONDA CBR 500 R 2013

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en línea transversal inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador (sistema AI). Distribución: DOHC y 8 válvulas. Cilindrada: 471cc. Diámetro x carrera: 67 x 66,8 mm. Índice de compresión: 10,7:1. Potencia máxima (declarada): 47,6 CV/35 kW a 8.500 rpm. Torque máximo (declarado): 4,4 kgm/43 Nm a 7.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica con dos inyectores (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con corte de seguridad (sistema HISS). Batería: 12V 8,6Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: abierto en tubos de acero sección rectangular y redonda en su parte superior. Geometrías: 101,9 mm de avance y 25,5° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica Showa con barrales de 41 mm de diámetro y 120 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos en tubos de acero de sección rectangular y amortiguador Showa regulable en precarga (sistema Pro-Link). Freno delantero: disco alveolar de 320 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones paralelos y frenada antibloqueo (sistema ABS). Freno trasero: disco alveolar de 240 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón y frenada antibloqueo (sistema ABS). Ruedas: de aluminio y seis rayos desdoblados de 17" adelante y atrás con gargantas de 3,50" adelante y 4,50" atrás. Neumáticos: 120/70 ZR M/C adelante y 160/60 ZR M/C atrás. Colores disponibles: azul, blanco, negro y rojo con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, negro y rojo; gris plomo con paneles laterales en negro y gráfica en negro y rojo; y negro con paneles laterales en negro y gráfica en blanco y rojo.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.075 mm. Ancho: 740 mm. Altura: 1.145 mm. Entre eje: 1.410 mm. Despeje: 140 mm. Altura del asiento: 785 mm. Peso (vacía): 194 kg. Capacidad del tanque de combustible: 15,7 l.

FICHA TÉCNICA: HONDA CB 500 X 2013

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en línea transversal inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador (sistema AI). Distribución: DOHC y 8 válvulas. Cilindrada: 471cc. Diámetro x carrera: 67 x 66,8 mm. Índice de compresión: 10,7:1. Potencia máxima (declarada): 47,6 CV/35 kW a 8.500 rpm. Torque máximo (declarado): 4,4 kgm/43 Nm a 7.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica con dos inyectores (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con corte de seguridad (sistema HISS). Batería: 12V 8,6Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: abierto en tubos de acero sección rectangular y redonda en su parte superior. Geometrías: 108 mm de avance y 26,5° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica Showa con barrales de 41 mm de diámetro y 140 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos en tubos de acero de sección rectangular y amortiguador Showa regulable en precarga (sistema Pro-Link). Freno delantero: disco alveolar de 320 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones paralelos y frenada antibloqueo (sistema ABS). Freno trasero: disco alveolar de 240 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón y frenada antibloqueo (sistema ABS). Ruedas: de aluminio y seis rayos desdoblados de 17" adelante y atrás con gargantas de 3,50" adelante y 4,50" atrás. Neumáticos: 120/70 ZR M/C adelante y 160/60 ZR M/C atrás. Colores disponibles: blanco con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, negro y rojo; negro con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, gris claro y marrón claro; y rojo metalizado con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, negro y rojo.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.095 mm. Ancho: 830 mm. Altura: 1.290 mm. Entre eje: 1.421 mm. Despeje: 170 mm. Altura del asiento: 810 mm. Peso (vacía): 195 kg. Capacidad del tanque de combustible: 17,3 l.



Las CBR 500 R y CB 500 X poseen los sistemas de inyección de aire secundario AI (Air Injection) y de corte de seguridad del encendido HISS (Honda Ignition Security System).

tre las partes superior e inferior del basculante.

Con respecto a la CBR 600 RR ABS, ésta monta el mecanismo electrónico de frenos antibloqueo combinados o Dual Combined ABS, evolucionado con éxito en el Campeonato Alemán de Superbike (IDM) y en el Campeonato Mundial de Resistencia junto a la CBR 1000 RR o CBR 1000 RR Fireblade, conforme al mercado donde se la comercialice.

UNA 500 SPORT

La "intro" de este escrito tuvo como punto de partida a la CB 500 F, una moto que mostramos en la edición N° 461 en sus versiones standard y ABS, y dentro de este espacio nombraremos a una que es su "familiar" de corte sport: la CBR 500 R.

Bajo el mismo basamento de la mencionada CB, varía en ella en las dimensiones generales por lógicas razones (carenado), en tanto que a nivel de frenos se vende en una única modalidad, la cual incluye el circuito de gestión antibloqueo.

Con esta breve reseña, la CBR 500 R es ni más ni menos que una opción con "look" depor-

tivo entre las máquinas de medio litro de manejo en asfalto por parte de Honda.

OTRA 500, PERO DE "CLASE X"

También ofrecida con ABS como equipo de serie, la CB 500 X está intentando imponer en el mundo la moda de las crosstourers (turísticas para manejo en ruta que posibilitan —así como se interpreta de la información del fabricante— incursiones por caminos de superficies irregulares no tan complicados).

Lo notable de esta trail es que dispone de la misma motorización y ciclística básica de las actuales "quinientos" bicilíndricas en línea de los segmentos sport y naked, aunque debemos decir que las variaciones más considerables están en las geometrías, en la distancia entre ejes (1.421 mm), en la distancia mínima al suelo (170 mm) y en su tanque de combustible, cuya capacidad es de 17,3 litros, una cifra interesante que en teoría tendría que arrojar una buena autonomía.

Sobre esto último seguro que ustedes coincidirán con nosotros, puesto que en la Argentina



Honda CRF 250 M.

y en gran parte de América Latina hace falta una trail asfáltica de mediana cilindrada como ella.

LA CRF SUPERMOTARD

La falta de una moto de enduro-calle con muchas derivaciones de las Honda CRF 250 R y CRF 250 X se hizo realidad en 2012, pero a partir de este momento el acompañamiento de una supermoto era lo que se veía venir.

En efecto, la CRF 250 M es



FICHA TÉCNICA: HONDA CRF 250 M 2013

MOTOR

Tipo: monocilíndrico vertical inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador. Distribución: DOHC y 4 válvulas. Cilindrada: 249cc. Diámetro x carrera: 76 x 55 mm. Índice de compresión: 10,7:1. Potencia máxima (declarada): 23,1 CV/17 kW a 8.500 rpm. Torque máximo (declarado): 2,2 kgm/22 Nm a 7.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica con un inyector de 36 mm de difusor (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 6Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: monocuna desdoblado en su parte intermedia de acero de sección oval y rectangular. Geometrías: 71 mm de avance y 25°45' de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida Showa. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos en tubos de aleación de sección decaagonal y amortiguador Showa regulable en precarga (sistema Pro-Link). Freno delantero: disco alveolar de 296 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones paralelos. Freno trasero: disco alveolar de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón. Ruedas: de aluminio y rayos de 17" adelante y atrás con gargantas de 2,75" adelante y 3,50" atrás. Neumáticos: 110/70 M/C 54S adelante y 130/70 M/C 62S atrás. Colores disponibles: negro con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, dorado y negro; y rojo con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, gris y negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.127 mm. Ancho: 815 mm. Altura: 1.147 mm. Entre eje: 1.446 mm. Despeje: 226 mm. Altura del asiento: 855 mm. Peso (vacía): 145 kg. Capacidad del tanque de combustible: 7,7 l.



la materialización de ese pensamiento que varias personas tenían en cuanto al paso a seguir por el fabricante, pues la llegada de la CRF 250 L evidentemente no iba a dejar una plataforma general únicamente al servicio de aquellas y aquellos motociclistas con gusto por las enduro "civilizadas".

Si se realiza un simple comparativo entre esta novedad y la que lo fue el año anterior, en principio se diferencian en las dimensiones más contenidas por parte de la primera, a la vez que las geometrías también son dis-

Honda MSX 125.

FICHA TÉCNICA: HONDA MSX 125 2013

MOTOR

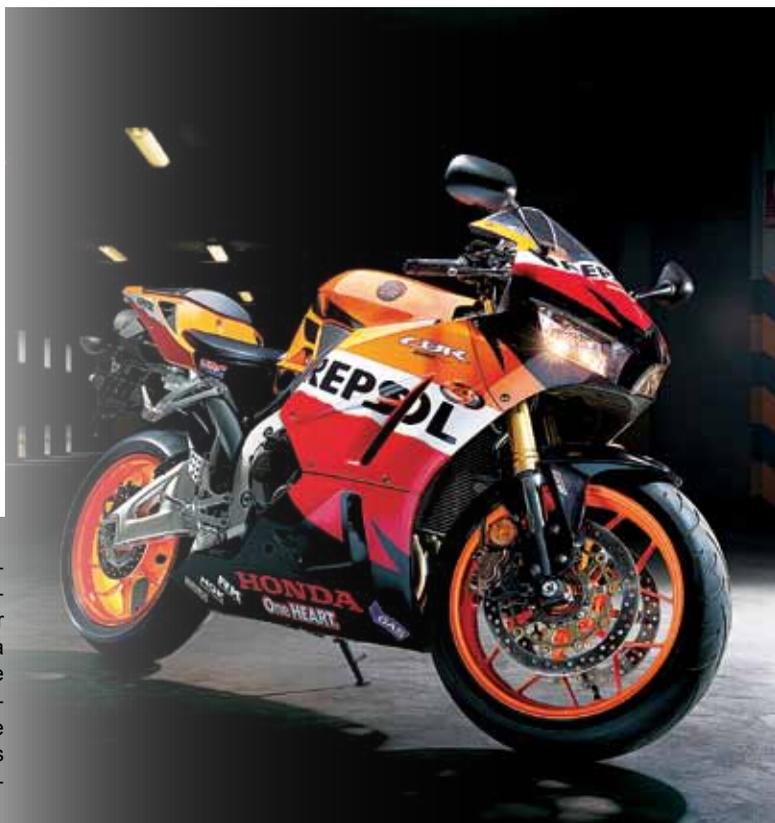
Tipo: monocilíndrico vertical inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por aire y asistido por aire, con catalizador. Distribución: SOHC y 2 válvulas. Cilindrada: 124,9cc. Diámetro x carrera: 52,4 x 57,9 mm. Índice de compresión: 9,3:1. Potencia máxima (declarada): 9,8 CV/7,2 kW a 7.000 rpm. Torque máximo (declarado): 1,1 kgm/10,9 Nm a 5.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 3,5Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 4 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: abierto en tubos de acero de sección rectangular y redonda. Geometrías: 81 mm de avance y 25° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida Showa con barrales de 31 mm de diámetro. Suspensión trasera: horquillón oscilante de brazos simétricos en tubos de acero de sección recantagular y amortiguador Showa. Freno delantero: disco de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones paralelos. Freno trasero: disco de 190 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón. Ruedas: de aleación y cinco rayos desdoblados de 12" adelante y atrás con gargantas de 2,50" adelante y atrás. Neumáticos: 120/70 adelante y 130/70 atrás. Colores disponibles: amarillo con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, gris y negro; blanco con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, negro y rojo; negro con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, gris y negro; y rojo con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, gris y negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 1.760 mm. Ancho: 755 mm. Altura: 1.010 mm. Entre eje: 1.200 mm. Despeje: 160 mm. Altura del asiento: 765 mm. Peso (vacía): 101,7 kg. Capacidad del tanque de combustible: 5,5 l.



tintas (113 mm de avance y 27,6° de lanzamiento en la CRF 250 L contra 71 mm y 25°45' en la CRF 250 M). En los frenos, el disco delantero de la supermotard es de 296 mm y el de la enduro-calle es de 256 mm de diámetro, en tanto que los neumáticos son diferentes por obvias razones tanto en sus medidas como en sus respectivos dibujos.

En definitiva, la Honda CRF 250 M es una moto con muy buena tecnología que en el ámbito internacional debe estar siendo disfrutada por los cultores de esta joven aplicación de uso en la práctica del motociclismo.

LA MÁS PEQUEÑA

En nuestro país, las Honda Z 50 J, Dax (ST 70) y Mini Trail (CT 70) se transformaron años atrás en las primeras motos de hombres y mujeres que hoy disfrutan de otra máquina de pequeño, mediano o alto cubicaje.

Sin embargo, en muchos países de otros continentes la cuestión ha vuelto a tomar forma con la MSX 125, conocida como Grom en los Estados Unidos, en la que el repaso tecnológico arroja como saldo vital la inclusión de la inyección electrónica PGM-FI.

Con el objetivo de ser una moto urbana en un 100%, la MSX es un claro ejemplo de una tendencia que en Japón no ha desaparecido, pero que podría expandirse nuevamente en otros rincones del planeta, incluso en lugares en los

que las cubs y las utilitarias de 125 a 150cc son mayoría.

¿Será que volverá a estar de moda esta tipología de moto?

UNA SELECCIÓN MUY COMPLETA

Como si se tratara de una colección de libros que sale a la venta, Honda propone para 2013 por intermedio de estas motos, cuyos colores especificados en los respectivos cuadros corresponden a Europa, los cuales pueden o no coincidir con las ofertas cromáticas mostradas en otros continentes, un catálogo muy lógico de propuestas que abarca —como se han dado cuenta— diversos tipos de usanza.

En América Latina, mientras tanto, dejando de lado las CBR 600 RR todavía no hay noticias respecto a la llegada de las otras motos que conforman esta presentación —por lo menos, al momento de cierre de esta edición—, cuestión por la cual queda estar a la expectativa de lo que pueda suceder en los meses venideros, o bien el año entrante.

De todas maneras, por lo menos en lo que respecta a Argentina, Honda está mostrando de a poco sus propias novedades, como la trail XRE 300, tan esperada por motociclistas de ambos sexos que deseaban tener una máquina con tecnología más actual.

Eso, sin dudarlo, merece también su reconocimiento. ●

Y SI TRES FUERA CASI IGUAL A DOS.....

Se pasa revista a las distintas formas de configurar los triciclos inclinables de los dos tipos, una rueda frontal o con dos ruedas frontales; se muestran algunos ejemplos de las distintas configuraciones.

El artículo del mes pasado se planteó como introductorio finalizando con el desarrollo de los primeros triciclos inclinables desde los conceptos de Wallis, el Ariel 3, Daihatsu Hallo y el Honda Giro. Todos ellos siguen una misma línea: la mayor parte del cuadro junto a la rueda delantera se inclinan mientras que las ruedas traseras no, formando estas (excepto el prototipo Wallis) un conjunto con el motor absolutamente independiente y unidos al resto del cuadro por una junta pivotante. Es el tipo más sencillo de los sistemas de inclinación y da una buena trayectoria en las curvas, muy superior a cualquier configuración triangular de un triciclo convencional o de las motos con sidecar. Dentro de esa línea se encuentra también el escúter chino Xingyue, que además puede venir con un parabrisas grande que se continúa con un tramo de techo angosto dando una

apreciable cobertura al conductor. Aparece en distintas partes del mundo bajo diferentes nombres pero es siempre el mismo. Viene en dos versiones de motor pero su estructura es la misma. El grupo tractor está alojado en una especie de caja trasera que contiene el motor de 4 tiempos (150 cc con 9,12 hp o 125 cc con 6,3 hp) refrigerado por aire con transmisión de velocidad continua (CVT) a las ruedas traseras mediante semiejes conectados por un diferencial.

La velocidad final ronda alrededor de los 80 km/h, por lo tanto es un vehículo evidentemente urbano y está muy adecuado para ese uso. Puede llevar un pasajero y además tiene un baúl atrás de 75 litros de capacidad. Se puede reemplazar el asiento trasero y configurar todo como un "delivery" de amplia capacidad. Su trocha es muy parecida al ancho con comodidad entre rodillas de un conductor, es decir no es más ancho que un escúter con-



Xingyue xy150 zk.

A la izquierda detalles del Xingyue.

convencional con la ventaja de una mayor estabilidad. Hay un modelo "sport" que no tiene techo. Parece ser que estos vehículos poseen todo lo que realmente se necesita en ciudad con un manejo ágil y un consumo muy moderado de combustible. Como en este tipo de vehículos no hay ningún dispositivo que controle la inclinación, cuando el conductor lo detiene, antes de bajarse del mismo debe operar una traba que frena el pivot de manera que por ninguna causa el escúter comience a inclinarse mientras está parado lo que podría eventualmente tumbarlo por completo. Es posible que este escúter no se sienta muy cómodo con las situaciones que suelen ocurrir con fuertes lluvias en una ciudad como Bs. Aires, por ejemplo, ya que el conjunto motor está demasiado cerca del piso. Algo más parecido al prototipo de Wallis quizás fuera más práctico.



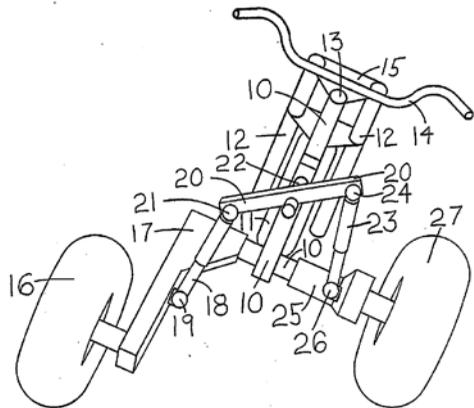
Prototipo Wallis Mk II

configuración de delta invertida, es decir dos ruedas adelante y una sola atrás. En general ésta última está más difundida, porque se suele tener a las dobles ruedas delanteras como más estable ante bruscas maniobras o pisos resbaladizos, un tema que sigue estando bastante discutido. El tema de la inclinación total pareciera haber comenzado con la patente de Curtis L. Prince en 1987, donde en la parte trasera existe un basculante tomado por su parte central hace de lado superior de un paralelogramo deformable que no tiene lado inferior y donde sus laterales son los soportes de las ruedas de tal manera que estas se inclinan

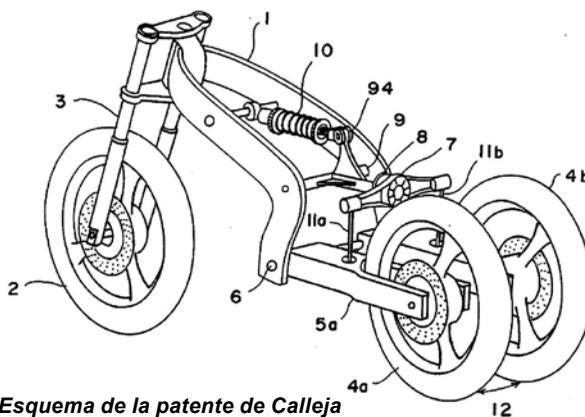


INCLINACIÓN TOTAL

El siguiente paso en complejidad es hacer que la rueda delantera y las dos traseras se inclinen siguiendo el mismo comportamiento del cuadro, aunque también podría ser una



Esquema de la patente de Curtiss. 18 y 23: amortiguadores.



Esquema de la patente de Calleja



Prototipo de Calleja-Vidal

acompañando la inclinación de todo el vehículo. Posteriormente Carlos Calleja Vidal realizó algunas modificaciones que patentó en 1994 e inclusive armó una moto prototipo con las mismas. Una diferencia importante entre estos dos es que mientras la de Curtiss tiene los amortiguadores dentro del esquema basculante, en el de Calleja la suspensión es una sola para todo el basculante. Elementos de estos esquemas se encuentran en diversos desarrollos posteriores. Dentro de la configuración delta no hay muchos ejemplos, uno

de los más interesantes es una propuesta que realizó en 2008 la firma francesa Sidam que llamó Xnovo.- La producción parece no haberse concretado después de estos años pero el concepto sirve bien para explicar un poco de que se trata el tema. Como se puede ver en las imágenes se pensó en una versión propulsada por un motor combustión interna (CI) y un híbrido en donde el motor CI acciona solamente al generador (como en un grupo electrógeno) que alimenta a través de baterías a dos motores colocados en sendas ruedas traseras que a su vez están sujetas a sendos basculantes como en el caso de CI. Ambos basculantes están conectados por unos vástagos verticales a una especie de triángulo donde están los elementos de suspensión. Este triángulo es el que se mantiene más o menos fijo mientras el resto del vehículo pivota a su alrededor.

Otro ejemplo de esta configuración pero del que si hay un prototipo dando demostraciones e inclusive recibió recientemente un premio de diseño en una exposición en Munich es el creado por el australiano Simon Williams. El hombre trabaja en diseño pero se enroló como cartero por 18 meses para tener una vivencia

real del reparto de correspondencia e ideó este vehículo que llamó "Delivery-E" como algo específicamente apto para esa tarea, lo que no quita que con muy pequeñas modificaciones sirva para muy diversos usos. La configuración es la de delta con una rueda adelante y las dos traseras cercanas entre sí. El vehículo es eléctrico a baterías y utiliza motores eléctricos alojados en las ruedas traseras. Nuevamente tenemos aquí dos basculantes que operan independientemente hasta donde se puede ver. A pesar de su poco gracil figura el vehículo es muy completo ya que incluye un sistema regenerativo para recargar baterías durante el frenado y además tiene marcha atrás. El grado de inclinación del vehículo, que puede llegar hasta los 45°, puede ser trabado a voluntad en cualquier posición, es decir que puede quedar perfectamente detenido erecto en una pendiente. Posee frenos hidráulicos en las tres ruedas y las suspensiones de largo recorrido ofrecen una ventaja para su uso en una variedad de terrenos, es decir que no es un vehículo exclusivamente urbano, a pesar de que su velocidad final no supere los 80 km/h. Su peso es de 120 kg, sus baterías tardan una hora



Arriba: "Delivery E" durante un giro
Debajo: "Delivery E" y su inventor.



Izquierda: Xnovo con motor térmico.
Centro: Xnovo, suspensión trasera.
Derecha: Xnovo "delivery".

en recargarse a un 80%, su autonomía máxima es de unos 60 km y los motores le otorgan una potencia máxima de 5 kw.

LA DELTA INVERTIDA

La configuración de delta invertida con dos ruedas adelante y una atrás suele estar mas difundida y sobretodo en los vehículos totalmente inclinables. Quizás sea porque una vez resuelto el sistema para inclinar las ruedas delanteras no parece haber grandes razones para no hacerlo con la de atrás también ya que quedaría alineado con todo el cuerpo del vehículo y en excelentes condiciones para acoplar la potencia del motor a la rueda trasera. El tren delantero de esta configuración debe permitir la inclinación en el plano vertical de las dos ruedas delanteras (y del cuadro o chasis.),pero además el giro de dichas ruedas. El tema se complica un poco ya que hay varias opciones. Siempre nos referiremos a moto-triciclos y no a auto-triciclos y la diferencia puede ser importante. En los primeros, el conductor va montado y por lo tanto a una cierta altura del suelo, es decir que el centro de gravedad del conjunto no va a ser muy bajo.

Si bien esto lo hace algo mas inestable (aunque nunca

mas que en una moto..), le permite controlar el grado de inclinación e inclusive usar su propio cuerpo para lograrlo como lo hacen los corredores de pista que se cuelgan al nivel de rozar el piso con codos y rodillas. Por otro lado los triciclos inclinables que están pensados como autos, son muy bajos y estables, pero la inclinación debe lograrse por otros medios ya que la influencia del peso del conductor es escasa debido a que va recostado. En ese caso el grado de inclinación vertical puede ser correlacionado con el ángulo de giro horizontal de las ruedas por algún tipo de mecanismo eléctrico-mecánico-hidráulico, lo que complica bastante el diseño. Si no se quiere complicar mucho la cosa en un moto-triciclo se puede dejar que el conductor con su peso vaya graduando la inclinación mientras que la dirección propiamente dicha esté a cargo de un mecanismo independiente de la inclinación y es provista por el giro del manillar. En ese caso, los movimientos de inclinación (una especie de rolido) y de giro de la dirección estarán correlacionados por el cerebro del piloto, en forma muy similar a lo que acontece en una moto con la ventaja de que si llega a haber poco agarre con el piso o una pérdida de tracción manifiesta como un derrape, el piloto puede controlar intuitivamente la inclinación disminuyendo así las posibilidades de un posible vuelco.

Uno de los elementos mas usados para el tren delantero es el paralelogramo deformable típico de los autos excepto que en estos casos se deforma no solamente en sentido vertical sino en el horizontal también, pero no es el único. Hay gran número de ejemplos ya que la actividad mundial en estos temas es muy grande. Sólo cita-

remos algunos que no parecen característicos.

Los desarrollos motorizados surgen junto con los no-motorizados que provienen del mundo del ciclismo donde se han estado desarrollando gran variedad de vehículos de 2 ,3 y hasta 4 ruedas con propulsión a pedal y últimamente con pequeñas ayudas motoras eléctricas que abren un gran espectro de posibilidades al ciclismo. Por mencionar una de ellas tenemos el Wayne Soo Hoo, y mas recientemente un diseño holandés que permite inclusive estar protegido de las inclemencias del clima (por lo menos en parte). El De Dryer tiene asistencia eléctrica (250 watts) pero no pasa de 25 km/h porque sino se lo considera un auto!! Es un desarrollo que comenzó con la ayuda de empresas de empresas privadas, la Universidad Tecnológica de Delft y una agencia de gobierno holandés para la innovación productiva.

Un diseño muy prolijo lo brindan los de Sway Motorsports (Palo Alto, California). El proyecto es dirigido por un joven experto en diseño Joe Wil-



El escúter Sway, a la derecha en acción.

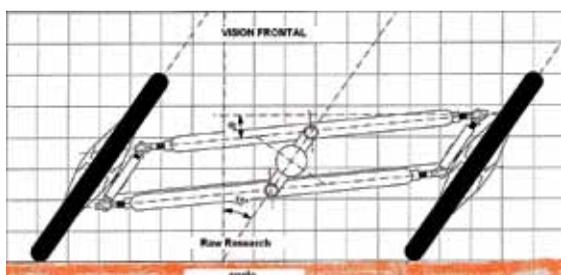
cox con experiencia en trabajos para la NASA y el MIT. Se trata de un pequeño escúter eléctrico de tres ruedas con la configuración de delta invertida con un motor de 3,5 kw (4,7 hp) alojado en la rueda trasera y llevará un pack de baterías de ión litio de 60 v y 60 Ah lo que permitirá recorrer unos 50 km y poder desarrollar unos 64 km/h de máxima. Está orientado al mercado de la recreación, pero es muy ágil (pesa sólo 104 kg) y manio- rable asique quizás se lo emplee también en algunos otros usos . Las ruedas son de 10" y su trocha es de 1,02 m. Todas las luminarias del vehículo son con LEDs.



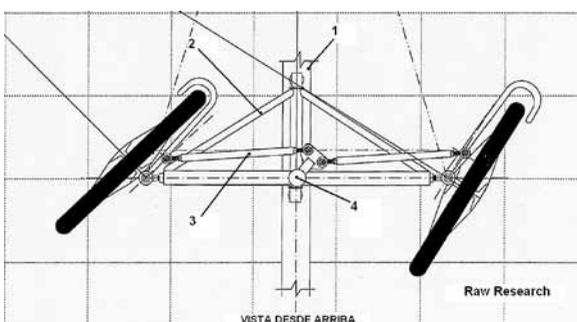
Triciclo a pedal Soo Hoo



Triciclos De Dymer holandeses ,uno cerrado y otro abierto



Paralelogramo deformable de una suspensión inclinable..



Tren delantero: 1 cuadro del triciclo; 2 varillas de sostén, 3 varillaje de la dirección, 4 eje del manillar.



Pasando a un vehículo realmente veloz se puede mencionar a la gente de Tremoto. Hace algo más de dos años tomaron una Ducati Monster 620 y modificaron el tren delantero colocando las dos ruedas con sus parrillas deformables. El diseño patentado involucraba un fleje elástico único de material compuesto colocado en forma transversal al vehículo (una muy antigua costumbre..) y como amortiguadores unos Kayaba rotativos. Después de



Tremoto Ducati 620 de frente.



Tremoto 3Z1



sucesivos ajustes, según los fabricantes, fue probado en muy diversos terrenos desde las playas de Daytona hasta el circuito de Laguna Seca con muy buenos resultados. Afirman que supera a las motos de pista bajo la lluvia y a las "dual-sport" en el ripio como así también se maneja perfectamente en los derrapes controlados en las pista de tierra ovaladas del "flat-track" norteamericano (algo parecido al "speedway"), todo esto al mismo tiempo que es perfectamente legal para el uso normal en la calle. El punto del argumento de Tremoto es que Monstrosity 620 Ducati (así se llama el vehículo) le permite incursionar en estas técnicas a conductores normales que no son pilotos profesionales, y esto indudablemente es una razón de mucho peso.

No contentos con eso han desarrollado otro prototipo usando otra moto a la cual le reemplazaron el tren delantero. Se trata del 3Z1, basado en un Z 1000cc ,4 cilindros de Kawasaki, nada menos. Da la impresión de que cambiaron el elástico transversal, lo que se ve es una espiral convencional. Toda la suspensión delantera parece bastante despejada de piezas. El triciclo puede inclinarse hasta los 45°. Según Eddie Smith, uno de los constructores, el vehículo es particularmente bueno para tomar las curvas con ripio, algo de arena o tierra sueltas. Pueden bloquearse las ruedas delanteras sin problemas. El peso actual es de 199 kg pero va a reducirse para la próxima competencia en que lo piensan probar que es la famosa trepada de Pikes Peak. Declara que su poder de frenada es muy alto y con los mismos neumáticos puede andar a alta velocidad en el ripio como raspando las rodillas en las curvas de una pista. Mas importante aun están haciendo una conversión parecida aunque menos drástica en una Super Teneré privada.

Un emprendimiento bastante anterior es el de origen noruego Brudeli. Comenzó en 2001 pero recién hizo una presentación en la EICMA de Milán en 2005 como el modelo 625L. Posteriormente en Octubre 2008 en InterMot presenta el Leanster 645L que es básicamente

la conversión de una KTM 690, ya que utilizaba el motor LC4 de 654,7 cc con 63 hp(47 kw) y 65Nm de potencia y par máximos. Utiliza 6 marchas y los recorridos de suspensión delanteras y traseras son 180 y 210 mm respectiva-

mente, ya que mover el peso del cuerpo de un lado al otro para mantener el equilibrio y la dirección no va a ser tan decisivo, dada la estabilidad mayor que brinda una plataforma de tres ruedas.

Para que triciclos



Brudelli 645 L en la curva.

como los de Tremoto o Brudeli tuvieran un amplio espectro de utilización como si fueran motos hay una dimensión que

molesta bastante y esa es el ancho. Las ruedas son de 17" aunque la trasera es considerablemente más ancha que las delanteras (150 contra 120). La suspensión esta diseñada para realzar el manejo motociclístico del vehículo y por lo tanto el conductor retiene todo el control del manejo. La inclinación máxima que permite es de 45°. El despeje del suelo es de 205 mm y la distancia entre ejes de 1510 mm. Su peso es de 238 kg y puede alcanzar una velocidad máxima de 170 km/h. Estos números indican que este triciclo podría clasificarse tranquilamente como un "trail". El peso no es bajo pero muy razonable considerando que hay otra rueda mas que agregar mas una ferreteria accesoría. Por otro lado, el peso en un triciclo no es un factor tan importante como en una

Un metro de ancho, cm mas o cm menos es un gran aporte a la estabilidad en curvas pero definitivamente lo excluye de muchos usos ya que para el tránsito urbano lo equipara a un cuadríciclo, es imposible "escurrirse" entre los autos, y para el "off-road" los excluye de los populares senderos (que en inglés llaman "single track"); deberán utilizar sendas donde su trocha les permita transitar. Algo parecido a lo que Curtiss y Calleja Vidal patentaron o a lo que usa el Delivery E de Williams podría andar y al colocarlo adelante nos ahorramos el diferencial. Y efectivamente eso pasó y en 2006 la Piaggio presentó el MP3,..... pero de todo lo comercialmente disponible al día de hoy nos ocuparemos en la próxima nota. ●

TRICICLOS,..... ERAN LOS DE ANTES.....

Se lo considera el vehículo motor carretero mas antiguo en funcionamiento. Buceamos un poco en su historia y aspectos relacionados en aquella lejana época en la que los muchachos de antes no usaban gomina.....

En Octubre de 2011 salió a subasta un antiguo vehículo carretero a vapor que actualmente se considera el mas antiguo en funcionamiento. Había sido comprado como 16 años antes por un inglés Tim Moore que después de una complicada tramitación logró llevarlo a Inglaterra (los franceses lo consideran parte de su patrimonio cultural) donde fue restaurado hasta el punto de poder circular por las calles sin problemas. Se trata de "La Marquise" (la marquesa) un vehículo con una configuración delta invertida de triciclo a pesar de poseer cuatro ruedas ya que las dos traseras están muy juntas en una posición central respecto del ancho del vehículo (como algunos de los "ratones alemanes" de los 70s). El triciclo fue fabricado por la Firma "De Dion, Bouton et Trépardoux".

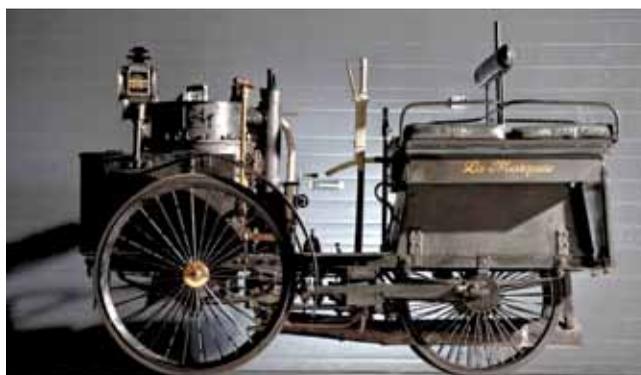
Jules Félix Philippe Albert de Dion de Wandonne era conde y además era rico. Un día de 1881 estaba recorriendo negocios en París en búsqueda de elementos para una fiesta de disfraces que debía organizar (una muy digna tarea para un conde por otra parte...) cuando se detuvo a ver una máquina a vapor de juguete en la vidriera de un local. Sorprendióse el señor conde por la prolijidad y nivel de detalle con que había sido realizada e inquirió acerca de sus fabricantes. Merece aclararse que Albert de Dion estaba profundamente interesado en todo lo concerniente a maqui-

naría ferroviaria y deseaba ansiosamente armar una máquina a vapor, lo que no era visto con buenos ojos por su señora madre que veía esa actividad como signo de inmadurez. Albert se contactó finalmente con dos mecánicos y artesanos que hacían estos juguetes por unos escasos siete francos diarios que apenas les alcanzaban para sobrevivir. Se trataba de Georges Bouton y su cuñado Charles-Albert Trépardoux (egresado de la Escuela Imperial de Artes y oficios de Angers) quienes tenían el sueño de construir un motor a vapor grande, incumplido hasta entonces por su habitual falta de dinero.

Ni lento ni perezoso el emprendedor conde ofreció diez francos al día para diseñar y armar una máquina lo suficientemente pequeña como para poderse colocar en un vehículo carretero de un tamaño como para unos pocos pasajeros. Desde hacía casi 10 años el industrial francés Amedée Bollée fabricaba vehículos grandes a vapor para transporte de pasajeros y de carga, pero el diseño en materia de calderas en esa época estaba mayormente orientado a maquinaria industrial, barcos y ferrocarriles. Así que el desafío para la sociedad "DeDion, Bouton et Trépardoux" "armada en 1882 era grande. Veinte años después, el aristócrata Charles Rolls se asociaría con el ingeniero Henry Royce en una maniobra comercial muy parecida formando también una alianza muy exitosa.. Como hu-



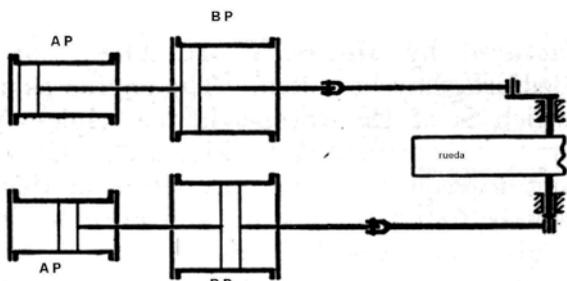
Primer prototipo Victoria de 1883



Chapa identificatoria de la caldera



Entrada al quemador de la caldera



biera dicho mi tía abuela italiana; "Se juntaron el hambre y las ganas de comer..."

El primer motor fue probado en un simple triciclo y funcionó, luego se lo alojó en un carruaje tipo "Victoria" cuyas ruedas directrices estaban atrás lo que no lo hacía de muy fácil conducción. Además su combustible líquido aumentaba el peligro de incendio y la gran caldera frontal vertical le daban un aspecto de "cafetera sobre ruedas", según las crónicas de la época. Hubo que volver al tablero a rediseñar. Finalmente en 1884 quedó armado esta mezcla de triciclo y cuadríciclo que entraba dentro de la categoría de "dos à dos" expresión francesa que se traduce como "espalda contra espalda" ya que los dos asientos dobles miraban hacia adelante y hacia atrás con un espaldar común a ambos. Otra modalidad de los carricoches de la época era el "vis à vis" o sea cara a cara, especial para practicar el muy apreciado arte de la conversación en una época donde "la multimedia" no existía. Claro que en este caso se limi-

Esquema de dos máquinas compuestas acopladas

taba mucho la velocidad a desarrollar ya que el conductor debía constantemente "cogotear" a cada lado para poder ver, entre las cabezas de sus atildados contentutuos, como se presentaba el camino...

El vehículo que por lo menos técnicamente resultó exitoso fue llamado "La Marquise". Los franceses suelen tener cierta debilidad por los nombres femeninos, pero además seguramente tenía el objetivo de alagar a la señora madre del conde que efectivamente era una marquesa. Se podría llegar a especular que ella podría llegar a ser la que proveía los fondos (aunque a regañadientes) para los proyectos de su inquieto hijo. El vehículo es razonablemente compacto casi 3 m de largo, posee dos máquinas compuestas, de acción simple de dos cilindros en tandem cada una, ubicadas adelante, debajo del piso, que se conectan mediante largas bielas con las ruedas tra-

EL TRICICLO A GASOLINA DE DION- BOUTON

La exposición internacional de París de 1889 mostró muchas cosas interesantes entre ellas los motores de combustión interna de ciclo Otto presentados por Gottlieb Daimler. Estos motores hicieron que De Dion pensara en utilizarlos y alejarse así de las máquinas a vapor (algo muy similar le ocurrió a Armand Peugeot en la misma exposición). Y así fue como en 1894 De Dion y Bouton hacen funcionar su primer motor propio que era muy parecido a los Daimler. Un mono cilíndrico de 138 cc con 50 mm de diámetro y 70 mm de recorrido del pistón. Comenzó desarrollando 0,5 hp pero se lo fue mejorando rápidamente. También inicialmente sufría vibraciones que terminaban en roturas, pero finalmente el ingenio y habilidad mecánica de Bouton logró que funcionara bien a 1500 vueltas e inclusive tolerara las 2000 lo que era algo muy novedoso en ese momento. Por lo demás mantenía las características del Daimler, válvulas laterales pero enfrentadas verticalmente. La inferior era la de escape comandada por una varilla desde el cigüeñal y la de admisión, justo arriba, era "atmosférica" o sea que se abría cuando el descenso del pistón provocaba un vacío en el cilindro.

También utilizaba un carburador de superficie o vaporizador que consiste en un pequeño recipiente con combustible sobre el cual circula la corriente de aire provocada por la admisión del motor y por lo tanto arrastra los vapores de gasolina que se establecen arriba de la superficie del combustible, un sistema que tiene cierto parecido con el uso del gas. Poco después aparecerían los carburadores con agujas y surtidores. Bouton incorporó el sistema de ignición con bobinas y abre-circuitos eléctricos, una gran mejora respecto de los tubos incandescentes utilizados hasta entonces. El motor tenía un volante en cada extremo del cigüeñal y el cárter estaba hecho en aleación liviana. Su peso completo era de 20 kg.

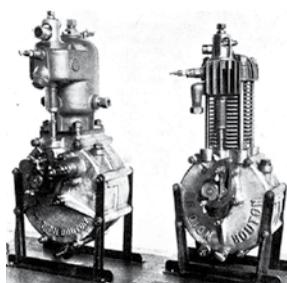
El motor fue colocado en 1895 detrás del eje trasero en el cuadro de un triciclo de pedales comprado a la firma Decauville y equipado con los neumáticos desmontables que recientemente habían patentado los hermanos Edouard y André Michelin. El conjunto pesaba vacío 80kg. Fue un éxito de entrada, al año siguiente el motor era de 185 cc con 1,25 hp y así fue aumentando su potencia sucesivamente. En el año 1900 este triciclo era el vehículo más popular en Francia y De Dion-Bouton el fabricante de vehículos carreteros más importante del mundo. El último modelo construido (1904) poseía un motor de 955 cc que desarrollaba 8 hp. Sobre el motor De Dion se otorgaron más de 150 licencias siendo muy popular entre los fabricantes de bicicletas con motor (las primeras motos). Su diseño fue copiado por muchos fabricantes incluidas marcas como Harley Davidson e Indian. Se construyeron cerca de 15000 de estos triciclos lo que constituye la primera producción y distribución masiva de vehículos a motor de combustión interna. El motor monocilíndrico De Dion -Bouton de altas vueltas y bajo peso definió pautas nuevas para los propulsores de vehículos y se lo suele considerar como el precursor de los motores para motocicletas.



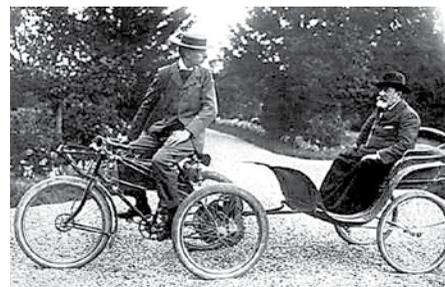
Triciclo de 1899



Bouton probando el triciclo de 3/4 hp de 1894



El monocilíndrico a gasolina enfriado a agua y el enfriado a aire



Llevando un pasajero



El cenicero del quemador de la caldera



El corpulento Conde y el pequeño Bouton se complementaban como el Yang con el Ying aunque la imagen recuerde un poco a Laurel y Hardy (el Gordo y el Flaco).



De Dion en su triciclo a vapor de 1888.

seras dobles, a la manera de las locomotoras ferroviarias. Una máquina compuesta es aquella en la que el vapor saliente del primer cilindro se utiliza en el segundo (ue es de menor presión de trabajo) para aprovechar una cantidad de energía que sino se desperdiciaría en la atmósfera.

El detalle fundamental en este diseño es la caldera tubular vertical, muy compacta, diseño de Trépardoux y Bouton, colocada en el frente cuyos tubos de agua rodean un espacio cilíndrico central donde arde el fuego que proveen el carbón, los papeles y/o la madera. Su presión de trabajo es de alrededor de 11,5 atmósferas y rodeando la misma a manera de capot hay un depósito para los elementos combustibles que simplemente se echan levantando la tapa del tubo central de la caldera. El depósito de agua, unos 160 litros, está instalado debajo del asiento. Partiendo desde la temperatura ambiente la caldera tarda 45 minutos hasta levantar suficiente presión para alimentar la marcha continua. Los 160 litros la llevan hasta una distancia de 36 km. El peso total del vehículo es de unos 960 kg y sus delgadas ruedas metálicas están recubiertas de goma sólida en su perímetro.

Si bien se toma habitualmente a la Paris- Rouen como la primera carrera para vehículos carreteros autopropulsados , hubo una anterior organizada en 1887 por la revista de ciclismo "Le Velocipede" (el velocípedo) sobre el trayecto Paris-Versalles en la cual "La Marquise" resultó el único competidor anotado lo que le ayudó mucho para salir ganador de la misma. No fue un caso de "walk-over" sino que

el vehículo completó el recorrido con una velocidad promedio de 25,6 km/h, pero en algunas rectas lo llegaron a cronometrar a 59,2 km/h,....nada mal para 1887. Hasta 1894 la firma construyó una treintena de vehículos a vapor entre triciclos y cuadríciclos , pero ya para 1890 el conde De Dion empezaba a ver algunas de las ventajas del motor de combustión interna que estaba comenzando a circular, particularmente que era mas compacto y permitía diseñar vehículos mas bien pequeños con mayor facilidad. Esta línea de pensamiento fue generada mayormente por las demostraciones de los motores a gasolina de Gottlieb Daimler durante la Exposición de Paris de 1889 .

Junto con su fiel y habilidoso mecánico Bouton comenzaron el diseño de un mono cilíndrico que fue montado en un triciclo. Esto le cayó muy mal a Charles-Armand Trépardoux que era un ferviente defensor del vapor y en 1894 después de una agria discusión con De Dion decidió abandonar la firma y de esa manera caerse de la historia ya que la firma se volvió famosa como De Dion-Bouton y así se la recuerda. El triciclo naftero apareció en 1895 y de ahí en mas la firma se volvió una fábrica verdaderamente importante, contribuyó con reformas técnicas trascendentes y continuó fabricando automóviles hasta 1932. Siguió en actividad con vehículos pesados hasta casi fines de la década de 1940. El inquieto y activo señor conde Albert de Dion, después de haber demostrado fehacientemente (a diferencia de lo que creía su madre la señora marquesa)

que su pasión por los vehículos autopropulsados era algo muy en serio, falleció en 1946 a la edad de 90 años.

"La Marquise" fue vendida por De Dion en 1907 al militar de artillería Henri Doriol, en cuya familia permaneció 81 años. En 1988 la compró Tim Moore, socio del Club de Autos Antiguos de Gran Bretaña quien la trasladó a Inglaterra restaurándola completamente ya que muchos elementos de bronce y las tuberías de cobre habían sido vendidas por el valor del metal. La restauración permitió que la alegre máquina tuviera una intensa vida social participando en numerosos encuentros, concursos y carreras, inclusive corrió los 99,2 km de la tradicional Londres-Brighton en cuatro oportunidades. Curiosamente tanto Doriol como Moore tuvieron dos hijos y no quisieron elegir a cual le tocaría el vehículo como herencia y por eso decidieron vender. Fue vendida en 2007 en una subasta por 3.520.000 u\$s. El comprador finalmente la ofreció en subasta nuevamente en Octubre de 2011 y se vendió n 4.200.000 u\$s.-

Los siglos han pasado, las generaciones protagonistas en su mayoría también y sin embargo La Marquise con sus juveniles 129 años a cuestas y 60 km/h de velocidad máxima sigue dando vueltas con el suave traqueteo de sus dos máquinas gemelas, expulsando una nube de fino vapor blanco. Y lo seguirá haciendo mientras haya alguien que la cuide y suficiente agua junto con carbón, madera o papel que la alimente.●



La Marquise en la sala de remate



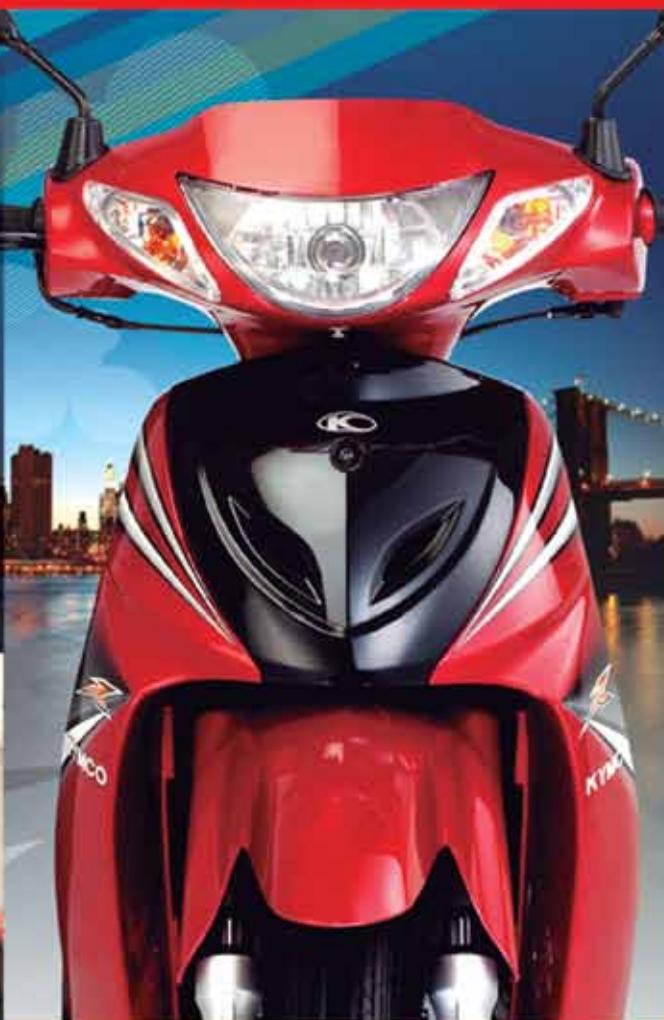
La Marquise en EE. UU.

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

garantía
24
meses

IMPORTADORA MEDITERRANEA SA

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



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

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

SEGATTO MOTOS
Restauración
De
Motocicletas



MONTEVIDEO 1581 Ciudad Madero
TEL: 4442-3043 CEL:5973-3922
E-MAIL: GCFSEGATTO@HOTMAIL



WAGNER

50 AÑOS
EN EL MOTOCICLISMO

PROVEEDOR DE
TERMINALES

VENTA A
DISTRIBUIDORES

FABRICA DE: MANUBRIOS, PUÑOS, ACELERADORES, MANIJAS Y ANTIPARRAS

E-mail: wagnermanubrios@fullzero.com.ar

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



www.informotoclub.com



motorman

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

www.motormanweb.com.ar Motorman Argentina

LOS FRENOS

Hoy más que nunca tenemos que tener un cuidado especial con nuestra moto, no solamente por seguridad, sino por distintas causas que se dan en estos tiempos.

Conseguir repuestos originales resulta dificultoso, los alternativos como se les llama a los que reemplazarían a los provistos por la marca de la moto, no son todos de similar calidad.

Los bienes escasos, ante una demanda creciente y no satisfecha, elevan su precio. Esta situación es solucionable solamente equilibrando esa demanda con una oferta acorde. Esta es una regla básica de la economía. Se



Una Yamaha FZ 16 con 1.000 km. de uso en Buenos Aires, en su primer service. Se notan "rayitas" concéntricas en el disco. La arenilla y demás elementos abrasivos que flotan en el aire, producen su efecto en la superficie del disco.



Un disco de freno flotante sin uso, reemplazo "especial" para la Yamaha FZ 16.



En este "sándwich", la pastilla gastada es el "salame" y las nuevas el pan.



Los patines con sus correspondientes resortes, listos para ser colocados en la placa portapatines trasera de una Yamaha YBR 125.

RECUADRO:
Precios al público al 12 de junio de los recambios originales:

DISCO DE FRENO DELANTERO

HONDA	
CBX 250	\$730.-
XR 250	\$690.-
NX 400	\$660.-
CG 150	\$495.-
YAMAHA	
YBR 125	\$305.-

PASTILLAS DELANTERAS

HONDA	
CBX 250	\$290.-
XR /NX400	\$635.-
CG 150	\$354.-
YAMAHA	
YBR 125	\$480.-

ZAPATAS TRASERAS

HONDA	
CBX/XR250	\$260.-
CG 150	\$226.-
YAMAHA	
YBR 125	\$667.-

MAZA TRASERA

HONDA	
CG 150	\$962.-
YAMAHA	
YBR 125	\$705.-

da entonces que conseguir los repuestos originales no resulta tarea fácil, y cuando esto ocurre los precios son altos para el bolsillo medio, entonces es importante mantener apropiadamente a nuestra querida moto.

CÓMO FUNCIONAN LOS FRENOS Y SU DESGASTE

Las motos, desde hace unos años, ya no son el "divertimiento" del fin de semana, sino son motovehículos que reemplazan a los automóviles en las grandes ciudades.

Desde hace más de 40 años los ciclomotores en las primeras dos décadas suplieron la falta de transporte público en los pueblos, para después ser reemplazados por las Cub (Biz, Crypton, Smash, etc.). La "invasión" de motos y scooters como medio de transporte en los grandes conglomerados es bastante reciente.

Las distancias a recorrer desde casa al trabajo, al club, a la facultad, etc. suelen ser importantes, no menos de 50 km. dia-

riamente, en medio de un tránsito endemoniado. De cientos a miles de frenadas, aceleraciones y "recalentadas" hace que el desgaste sea considerable. Por esa razón el mantenimiento es importantísimo.

Las motos cuentan con un poder frenante de un 70 % en la rueda delantera y un 30 % en la trasera, esto se debe que al frenar se transfiere el peso en la línea de marcha.

Es decir, la inercia hace que la moto tienda a seguir corriendo, al aplicar los frenos la transferencia de peso es notable, en algunas motos se ensayó un sistema "antihundimiento", pero los costos no justificaban la ventaja.

Ese mayor esfuerzo en la frenada del tren delantero hace que el disco o los discos, en el caso que corresponda, sean de mayor diámetro y/o superficie de contacto con las pastillas. En el caso del freno a tambor, este es de mayor diámetro y superficie que el trasero.

Si la moto cuenta con ABS, el desgaste de las pastillas es mayor, y según el piso puede ser peligroso si no se puede desconectar el sistema. BMW en muchos de los modelos,



Patin de freno "pelado" listo para pegar la nueva cinta. Técnica que se utiliza cuando la base está en buenas condiciones, como es en este caso.

principalmente los trail, tiene la opción de ABS desconectado.

Las motos masivas de hoy en día -CG 150, Twister, Tornado, XTZ 250, YBR 125, Falcon, YS 250, XRE 300, etc. cuentan con freno a disco en la rueda delantera y en algunos casos en la trasera. Esta tendencia a contar con disco en la trasera va en aumento.

Los discos de freno, como las campanas se desgastan con el uso. También influyen las condiciones climáticas y el terreno sobre el que circulamos. ●



El disco de una Suzuki GN 250 con 40.000 km. de uso. Si bien se nota el uso, está en perfectas condiciones.



Una pinza de freno en estado lamentable. Se puede observar a la izquierda el "purgador" totalmente oxidado. La pieza cilíndrica de aluminio, es la que empuja a la pastilla de freno. En este caso está sin las pastillas y los pernos guía.



Arriba a la izquierda, una pastilla de freno gastada, casi llegando a la "chapa", debajo a la derecha el reemplazo nuevo.

Es importante controlar cada 10.000 km. el desgaste de las pastillas de freno. Siempre teniendo en cuenta el uso que se le dé a la moto, una cosa es andar todo el tiempo en el centro y otra por autopistas de la periferia. Cuando queda un milímetro de pastilla, hay que cambiarlas si o si.



Este disco sufrió un desgaste mayor a 1 mm., se notan los surcos gruesos y el escalón en el borde. Hubo que reemplazarlo.



Un patín de freno con poco uso y en excelente estado.



Una maza trasera de una Tornado. La parte brillante es donde apoyan los patines de freno. Si bien el escalón con la parte oxidada no llega al milímetro de diferencia, el no controlar la tensión de la cadena de transmisión produjo la rotura de la maza del lado del piñón.



Roberto Morello está sacando la pinza de freno de esta Yamaha FZ 16 para poder revisar el reenvío del velocímetro.



La pinza de freno, con las pastillas colocadas.

NUNCA APRETAR EL FRENO CUANDO ESTE FUERA LA PINZA DE SU ALOJAMIENTO.

Los pernos por donde se desplazan las pastillas deben estar limpios. Para destrabarlos, utilizar WD 40, sin mojar las pastillas.

Esta pinza es de doble pistón, lo que permite contar con pastillas más grandes y una mayor superficie de apoyo.



La maza delantera de una Royal Enfield Bullet 500, con doble leva de freno.



Los "dedos mágicos" de Roberto, terminan de desenroscar los bulones de la pinza.



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

atmseguros.com.ar / 0810 3456 286



VUELVEN LAS CAFÉ RACER

Café Racer es un término que surgió entre los entusiastas de las motocicletas británicas de la década de 1960. Fue acuñado originalmente como un desprecio hacia los motociclistas que eran vistos como si jugaran a ser corredores del Mundial de Velocidad (hoy MotoGP), pero simplemente estacionaban afuera de bares y cafés para “fachear” con motos modificadas. Éstos eran llamados “rocker” (rockero

de campera negra) o subcultura ton-up boy. El término Café Racer se refiere a un estilo de moto que era y es utilizado para ir de un café bar a otro. Motocicletas de este tipo también eran comunes en Italia, Francia y otros países europeos. Aunque más adelante veremos que no todos se limitaban a “hacer rostro” en el bar...

CONFIGURACIÓN TÍPICA

La Café Racer es una moto que ha sido modificada para

velocidad y maniobrabilidad en lugar de confort. La carrocería y el diseño de una Café imitaban el estilo de una Grand Prix (Road Racer) de la época, con un tanque de combustible alargado, a menudo con rodilleras en el tanque, el manillar bajo o semimanillares y asiento cortito monoplaza con jorobita como se usaban en la motos de carrera de entonces. En cuanto a la ergonomía, los manubrios bajos y el asiento hacia atrás a menudo obligaban a reempla-

zar los pedales del pasajero por palanca de freno y cambio retrasadas. Los más pudientes y extremistas llegaron a montar carenados completos de estilo carrera. Claro, hoy día parece una tontería porque las motos que ofrecen los fabricantes son prácticamente de carrera y es poco lo que se puede agregar, pero en los 60 y 70 ponerle un carenado a una moto era todo un tema y estaba al alcance de pocos.

Las motos tenían aspec-



de Norton Manx (el legendario Featherbed) y un motor de Triumph Bonneville. Se utilizó el motor de carrera más común y más rápido combinado con el mejor cuadro de aquellos días. Los que tenían menos dinero podían optar por un "Tribsa" - el motor de Triumph en un cuadro de BSA-. Otras combinaciones como el "Norvin" (un motor V-Twin Vincent en un cuadro Featherbed) y los cuadros custom de carrera fabricados por Rickman o Seeley también se adoptaron para su uso en este tipo de motos.

EVOLUCIÓN

El estilo café racer evolucionó durante todo su tiempo de popularidad. A mediados de la década de 1970 las motos japonesas habían superado a las británicas en el mercado y el aspecto de las máquinas de carrera reales de Grand Prix había cambiado. Los tanques hechos a mano, a menudo de aluminio pulido, de la década de 1960 se habían convertido en tanques cuadrados, estrechos, de fibra de vidrio. Cada vez más, Kawasakis de tres cilindros y Hondas de cuatro cilindros fueron la base para las conversiones Café Racer.

A mediados de la década de 1970, los pilotos continuaron modificando motocicletas de producción estándar a Café Racer simplemente por equipar con manillares "clubman" y un pequeño carenado alrededor del faro. Una serie de fabricantes europeos, entre ellos

Benelli, BMW, Bultaco y Derbi produjeron de fábrica variantes "café" de sus motocicletas estándar, sin ningún tipo de modificaciones radicales más que la "facha", para cubrir el nicho de mercado.

Para 1977, un número mayor de fabricantes había tomado nota del movimiento Café Racer y estaban produciendo de fábrica motos de este estilo. Al poder comprar motos "de carrera" ya hechas por las fábricas, lógicamente, la modificación y fabricación casera o especializada se debilitó y con el tiempo el género Café Racer se convirtió en un ejercicio de estilo que no servía para nada funcional y simplemente hizo la moto menos cómoda para montar, por lo que la tendencia se desvaneció rápidamente en popularidad. Poco después, la mayoría de las nuevas motos deportivas comenzaron a venir con carrocería integral de la fábrica, anulando la necesidad o la capacidad para adaptar un carenado artesanal del mercado de accesorios.

SUBCULTURA

Los rockers fueron una generación joven y rebelde del rock and roll y de la contracultura que quería una moto rápida, personalizada y distintiva para ir de bar en bar. Pero la construcción de autopistas en los alrededores de las ciudades británicas que coincidió con aquella época les dio el escenario ideal para retorcér el puño derecho. Para dar una idea más cabal de lo que comentábamos antes sobre las prestaciones, basta decir que el objetivo era ser capaz de llegar a las 100 millas por hora (160 km/h), velocidad que hoy la ofrece cualquier motito. A lo largo de esa ruta, se estilaba que el piloto saliera ("largara") de un bar hasta un punto predefinido y volviera al bar de origen antes de que una sola canción empezara y terminara de sonar en la "rockola". Los rockers son recordados por ser especialmente aficionados a la música rockabilly, por lo que su imagen está profundamente arraigada en la cultura roc-



to crudo, utilitario y reducido al mínimo, mientras que los motores estaban sintonizados para velocidad máxima. Estas motocicletas eran estrechas, livianas y con mejor tenida que las standard, aunque conviene aclarar que lo que por entonces era entendido por buena potencia y tenida hoy día resulta ridículo y primitivo. Por eso, un error muy común de quienes se arman una Café actualmente es pretender que ande como una moto actual. No, viejo... si querés que ande como una 600 deportiva actual, comprate una 600 del 2013; las de los 70 andan, doblan y frenan como en los 70.

La máquina ícono de la época dorada fue la "Tritón", que combinaba un cuadro



ra con el tiempo y los ingresos para recrear las motos que tenían -o deseaban tener- en sus años más jóvenes.

Una nueva generación de diseñadores de motociclistas y constructores está utilizando el estilo como una alternativa fresca al movimiento Bobber (una línea parecida al Café Racer que creció en USA basada en motos tipo Harley después de la segunda guerra mundial). Hoy se encuentra en muchas partes de los Estados Unidos un gran número de motos de 1970 y 1980 por cantidades relativamente pequeñas de dinero. Hay un fuerte atractivo para los motociclistas más jóvenes y menos ricos para construir una Café sobre una de estas motos y terminar con una moto personalizada con estilo, a una fracción del costo de una nueva.

kabilly de hoy. Además de hacer "facha", como vemos, este tipo de picadas eran muy peligrosas. El bar más legendario donde paraban estos pibes era el Ace Café de Inglaterra, que hasta hoy permanece como un icono de la cultura Café Racer. Claro que, como es de imaginar, la rígida sociedad británica no veía con agrado a estos muchachos y la policía los tenía entre ojos, lo cual hacía de estas picadas algo más difícil y deseable aún.

CAFÉ RACER HOY

Una serie de televisión dirigida por el periodista Mike Sea-

te y titulada Café Racer fue el disparador del redescubrimiento de esta antigua moda en EE.UU. y, como suele suceder, se contagió al resto del mundo.

El término Café Racer todavía se utiliza para describir las motocicletas modernas de cierto estilo y algunos motociclistas siguen utilizando este término en su auto-descripción. Aunque lenta a hacerse popular, la tendencia ha crecido en América del Norte, pero como siempre pasa cuando una moda vuelve, se ramifica y hasta degenera. La sub-cultura sigue evolucionando con modernas Café Racer que toman elementos de

estilo del "engrasador americano", el rockero británico y el conductor de motocicleta moderna para crear un estilo propio de hoy en día que, como era de esperar, los tradicionalistas rechazan de plano. Un poco como la disputa entre Hot Rods y clásicos con los autos.

El estilo Café Racer clásico ha regresado hace poco, en gran parte gracias al creciente interés en motos de época en general. Los llamados baby boomers fueron responsables de un aumento en las ventas de motocicletas en los años 1960 y 1970, y muchos de esta generación se encuentran aho-

CAFÉ RACER ARGENTINA

Y llegamos a nuestros pagos... Como todos sabemos, aquí hay un gran parque de motos de fines de los '70 y principios de los '80 en excelente estado de conservación, aptas para hacer una Café Racer. Estas transformaciones le caen como anillo al dedo a motos que se han caído y por lo tanto son más fáciles de "podar" que de reequipar. Pero si usted tiene una moto joya original, la puede transformar por pocos "morlacos". El punto del asunto en este caso es que hay que ser piola y hacerlo de ma-



nera que se pueda volver a la moto original sin grandes problemas. Agarrar una Triumph original y hacer una Café Racer sería lo ideal, pero es carísimo. Por eso otras motos, incluso modelos tipo custom, se pueden “disfrazar” de Café Racer, abriendo un campo nuevo y teniendo dos motos en una.

UNA TRIUMPH TRUCHA

Aquí en Estados Unidos yo hice cuatro motos Café Racer en sólo seis meses y en el garaje de mi casa. Una Yamaha 750 tres cilindros del '76, una Yamaha 650 Maxim del '82, una Suzuki 750 del '77 y una Kawita 440 LTD del '81. Y si yo lo hice, cualquiera lo puede

dro de la moto, lo forré en cue-rina negra y el colín lo rematé con una colita que compré en un desarmadero proveniente de una Suzuki.

Usar este tipo de colines tiene dos ventajas: su reducido costo y el hecho de que permite alojar la luz trasera original abajo, lo que resuelve otro problema de las Café que es la luz trasera y los guiños. En muchos casos el mismo colín de la propia moto sirve, y la madera resuelve el problema de la base y es fácil de hacer.

El resto fue hacer un trabajito de pintura (las motos las pinto yo mismo con pinturas de auto en aerosol), instalar el manubrio “clubman” bajo,



hacer... y mejor. Claro que los puristas se arrancan las vestiduras y se cubren con ceniza, pero el asunto es divertirse y hacer algo distinto con lo que está al alcance de uno. Así que transformar una Kawasaki 440 custom y darle el aire de una Triumph del '65 como hice yo es pecado, sí, pero no mortal. Tomo a ésta como ejemplo para transmitir la experiencia por si alguno se interesa. Por lo tanto, y con todo respeto, vamos a dar una serie de consejitos basados en nuestra experiencia en EE.UU., por si alguno quiere incursionar en este campo.

Lo más complicado de resolver es siempre el asiento. Porque los asientos Café que se consiguen son caros y la forma del cuadro en general no ayuda, principalmente en el largo. Si la moto se va a quedar como Café Racer se mete sierra y chau, pero si se quiere dejar la opción de volver al asiento original hay que ser creativo. El asiento de la “Triumphsaki” lo hice de madera, copiando la forma del cua-

bajar el cristo de la horquilla hasta donde los barrales y el manubrio permitan y resolver los espejos (otro “problemón” de este estilo). En este último caso le adapté dos chiquititos gran angular. Hay que acostumbrarse a usarlos, pero sirven.

El motor tiene las tapas laterales pulidas y los cilindros y el block pintados con pintura para motores en aerosol. En el caso de los escapes y silenciadores (que estaban oxidados sin retorno) conseguí dos usados buenos y baratos. Pero un buen recurso es también revestir los caños con cinta de amianto para escapes y pintar los silenciadores negro mate.

En fin, espero que esta moto les sirva de guía si deciden incursionar en el mundo Café Racer -¡manden fotos a la revista si lo hacen!-. Y ahora los dejo porque acaban de poner un tema de Elvis en la rockola y aposté con un tipo a que vuelvo antes de que termine... ¡Espero que la Triumphsaki responda! ●

VUELTA TRAIL A ENTRE RIOS





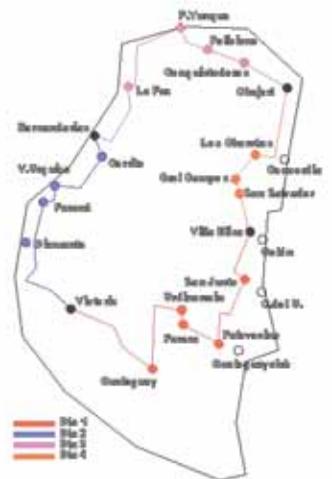
Un trayecto en forma de anillo de 1400 kilómetros recorriendo parajes y caminos poco frecuentados del interior entrerriano, acompañado por entrañables amigos del mundillo de la moto.

Los primeros rayos de sol surgieron mientras llegaba a Caseros. Atrás quedaban Primero de Mayo y Pronunciamiento, y en pocos minutos más estaba en San Justo, todos pequeños pueblos cuyos nombres aluden a la historia argentina de mediados del siglo XIX. En esa época, un protagonista central, el general Urquiza, desarrolló muchas actividades (además de construir el emblemático Palacio San José) para luego diagramar progresistas colonias agrícolas con inmigrantes europeos.

La ruta "J" discurre en medio de campos cultivados y granjas. Pronto me desvío hacia la derecha y me interno por un camino de tierra arcillosa rodeado de bañados, llegando en poco tiempo más al "Paso del Cinto". Allí el río Gualeguaychú se cruza gracias a un añoso puente de postes de quebracho que resis-

te estoicamente las periódicas crecidas, y que fuera utilizado mucho antes de la construcción de la ruta Nacional 14, enripiada allá por los años 50.

Sigo la marcha en medio de extensos campos y luego de empalmar la Ruta 20 encaro un camino de tierra y arena en medio del monte, para tomar el río que corre paralelo al tramo Gualeguaychú-Parera del FCN-



GU (desactivado en los 90), enhebrando rápidamente Pala-vecino, Almada y Parera, tranquilos pueblos otrora obligada parada del tren que debía forzosamente “tomar agua”.

En el último pueblo tomo rumbo norte, también paralelo a las vías (éstas activas) de la línea troncal Lacroze – Posadas del FCNGU para llegar en poco tiempo a Urdinarrain, una prolija ciudad donde visito el interesante “Museo Agrícola”, (en el predio contiguo al ferrocarril formando con la estación y antiguos galpones reciclados un hermoso espacio urbano y cultural), allí se exponían al aire libre antiguas maquinarias y herramientas usadas por los chacareros de la zona, (principalmente de origen alemán) que desde principios del siglo XX labraron incansablemente la tierra trayendo progreso a la región.

Luego de reabastecer tomo rumbo oeste por un lindo camino de tierra jalonado por antiguas casonas (seguramente construidas por los primitivos colonos), además de una también vieja escuela, allí los sem-



brados van cediendo al monte espinoso que acompaña el curso del Río Gualeguay, llegando a este ya en medio de un espeso algarrobal, luciendo (el río) sus aguas bien tranquilas en medio de barrancas y blancas arenas aprovechadas por bañistas y pescadores en un camping agreste.

El cruce se realiza por medio de una sencilla balsa (llamada Vasallo), que opera cuando el río y los caminos lo permiten, siguiendo prontamente

por el camino, ya con un piso de blancas tierras para comenzar a internarme nuevamente a la vastedad de los sembrados, apareciendo más adelante el casco de una estancia en medio de una enorme arboleda y con unas insólitas esculturas y columnas de clara inspiración romana.

Viro al sur y rápidamente avanzo dejando atrás Aldea Asunción, para en poco tiempo llegar a Gualeguay, donde me Esperaba Ricardo a bordo de





su Suzuki DRZ 400 (conocida como la Yatay 2), para reabastecer y almorzar en un mediodía muy caluroso de Febrero, transitando luego un pequeño tramo de la RP 11 y desviarnos hacia la derecha, para llegar más tarde a Tres Bocas,

Agobiados por el calor y rodando por trechos de variado piso y condición avanzábamos a no muy veloz ritmo, con muchos desvíos (por obra) y atravesando espesos colchones de polvo blanco similares al talco en medio una enorme polvareda, en tanto más adelante (y ya con un ripio bien consolidado) comenzamos a trepar las importantes "cuchillas" que rodean la ciudad de Victoria, donde nos esperaba el amigo Claudio Campodónico, quien nos agasajó con una rica cena en el patio de su casa junto al amigo Adrián, además de habernos gestionado alojamiento.

Victoria adormecía (era domingo temprano), luego de despedirnos de Claudio partimos para recorrer su particular costanera e ir al encuentro de Ale-



jandro (que venía viajando desde muy temprano), para luego de repostar encarar un espectacular (y por tramos exigente) camino rural .

Con rumbo norte el camino sube y baja acompañando importantes lomadas, muchas con verdes sembrados salpicados por solitarios ombúes de colosales dimensiones, mientras a la izquierda una zona de bañados se extendía hacia el poniente formando parte del gran cause del Paraná.

Mas adelante y luego de cruzar el puente de metal y madera del arroyo Doll descansamos bajo la amigable sombra de un paraíso, para encarar un último y muy polvoriento tramo antes de retomar la RP 11, siempre con rumbo norte y en medio de verdes cultivos dejando a un costado Diamante y pasando por pueblitos como Strobel, Valle María (fundada por inmigrantes Alemanes del Volga), Aldea Brasileira y Oro Verde.

Atravesamos Paraná luego del mediodía bajo una agobiante sol, saliendo hacia el este por la RN 168 (que conecta a Santa Fe a través del Túnel) para internarnos por otro polvoriento camino en medio de una espesa vegetación, llegando al Arroyo Las Conchas, al que cruzamos mediante otra pintoresca balsita (esta vez a cable y sin motor).

Un corto tramo más de tierra nos conectó con un zizagueante asfalto en medio de la campiña paranaense, jalonada por añosas construcciones en medio de grandes árboles, llegando en pocos minutos a Villa Urquiza, un pueblito costero con sombreadas calles recostado a las barrancas del Paraná y que se encontraba atestado de veraneantes.

Luego de recorrer un agresivo caminito costero de tierra arcillosa bajo la barranca y pegado a la costa desandamos el tramo asfaltado pasando en medio de un antiguo caserío para retomar la RP 11 llegando a media tarde a Cerrito, donde reabastecimos y viramos al oeste, para llegar al destino del día, la localidad de Hernandarias, un agradable pueblito que se yergue también sobre las altas barrancas del Paraná, (donde

disfrutamos el atardecer en sus anchas calles, sombreada plaza y concurrida zona costanera), para encontrarnos al anochecer con Marcos, que había partido desde San Lorenzo unas horas antes.

Al otro día y bajo un cielo amenazante partimos bien temprano, con el objetivo inicial de llegar a La Paz, empalmando la RN 12 y tomando luego un atajo con buen piso (de tierra) que discurría dentro del monte, para a media mañana llegar a un mirador sobre las barrancas que dominan el Paraná, apreciando allí el majestuoso río con sus islas y extensos bajíos en la vecina provincia de Santa Fe.

Luego de recorrer la zona portuaria fuimos avanzando para empalmar nuevamente la RN 12, luego de repostar (hom-



bres y máquinas), tomando rumbo norte, en medio del típico paisaje del norte entrerriano, donde las lomadas o "cuchillas" lucían verdes cultivos acompañados de algunos solitarios algarrobos, interrumpidos por zonas de monte espinoso.

Antes de llegar a Paso Telégrafo nos desviamos hacia el este, por un caminito de arena y tierra que corre paralelo al Río Guayquiraró, (que oficia de límite con la vecina provincia),

dejando atrás plantaciones de arroz y algunas estancias dedicadas a la ganadería, mientras que grandes bandadas de cardenales daban un toque de color a los añosos alambrados.

Poco tiempo después nos separamos de Ricardo, que se adelantaría por asfalto a esperarnos en Feliciano, haciendo nosotros un alto en un hermoso arroyo de mansas aguas, que lucían gran cantidad de irupés con sus característico follaje en





forma de plato y sus enormes flores flotantes de color blanco.

Muy placentero resultó circular por el angosto caminito de tierra en medio de ese paisaje agreste, sin descuidarnos en la conducción por el cambiante piso, además de estar atentos a las amenazantes nubes, pues un pequeño chaparrón allí nos dejaría aislados y sin posibilidades de continuar.

Poco tiempo después (y por una senda apenas marcada en medio del monte) llegamos al Paso Yunque, donde repusimos energías a la vera del Guayquiraró, contemplando allí los restos de un puente de madera, que en otros tiempos sirvió de conexión también con la vecina provincia.

Desandamos un pequeño tramo y seguimos rumbo este por caminos de ripio y luego tierra, este último con algunos tramos de barro, producto de un reciente chaparrón veraniego, recorriendo solitarios parajes en medio de los últimos vestigios de la selva de Montiel.

Empalmamos la RP 1 y llegamos a Feliciano, una peque-

ña ciudad del norte entrerriano, reabastecemos y ya con la reincorporación de Ricardo al grupo nos pusimos en marcha por la RP 2, pasando a un costado de Los Conquistadores y dejando atrás esa zona de la provincia caracterizada por agrestes paisajes. Llegando a Chajarí todo es diferente, los grandes latifundios ceden el protagonismo a colonias agrícolas con un trabajo mucho más intensivo, común denominador del este de la provincia.

Ya en Chajarí, Lucas y Dani, una joven pareja amiga y socios del Informoto Club, nos esperaban a bordo de su Transalp 600, para encarar juntos un bello camino asfaltado en medio de quintas de citrus y forestaciones, llegando en poco tiempo a Santa Ana, una pequeña aldea recostada sobre las aguas del lago formado por la represa de Salto Grande, sentándonos allí tranquilamente a saborear una cerveza y celebrando el reencuentro, para finalizar la jornada reuniéndonos todos alrededor de una mesa y degustando una clásica picada de la zona.

La mañana del cuarto día

nos encontró avanzando con rumbo sur por la autovía 14, sin dudas un gran eje de desarrollo para la zona, y que sirve de columna vertebral del comercio con Brasil, dejado a un costado Colonias La Alemana, La Argentina y Racedo, para tomar más adelante el ripio de la RP 28 que nos llevó a Los Charruas, (separándonos allí de Ricardo que retomó el asfalto), tomando el resto del grupo otro exigente ripio (muy suelto y con profundas huellas) que nos depositó en la RP 22 para llegar a última hora de la mañana al histórico Almacén "Casa Sauer".

Una larga charla con la actual dueña, Inés Romano de Sauer, nos sirvió para conocer su particular historia, fundada por un Arquitecto Dinamarqués el 1 de Octubre de 1895, centro de comercio, posta de la diligencia que unía Concordia con Villaguay y lugar de reunión social obligado de todas las colonias circundantes, allí sus muros, libros contables, muebles y fotografías atestiguan la vida de más de un siglo en el campo entrerriano, despidiéndonos luego de

degustar una linda picada mientras un anciano lugareño nos contemplaba silenciosamente, vaso de vino en mano y fumando un "armado"...

Pronto llegamos a General Campos, donde nos separamos y despedimos, (Marcos y Alejandro partían a sus hogares) y yo en solitario fui dejando atrás San Salvador, Colonia Baylina, Colonia Hambis y El Carmen, para llegar a casa (donde ya se encontraba Ricardo), transitando velozmente por suaves caminos de tierra y polvoriento ripio, bajo un sol agobiante y empujado por un viento caliente, atenuado cada tanto por la fresca del aire que provenía de los campos inundados de los verdes arrozales. ●

PARTICIPANTES:

- ALEJANDRO DE LOS HEROS
- KAWASAKI KLR 650
- MARCOS NADAL
- YAMAHA XTZ 250
- RICARDO JUAREZ
- SUZUKI DRZ 400
- EDUARDO COOKE
- YAMAHA XTZ 250
- LUCAS PUCHETA/DANI PANOZZO
- HONDA TRANSALP 600

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 ELECTRONICA S.R.L. Administración, Ventas y Fábrica: Av. Las Heras 1692 - (S3085ASP) PILAR - Santa Fe - Argentina - Tel.: (03404) 470192

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



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

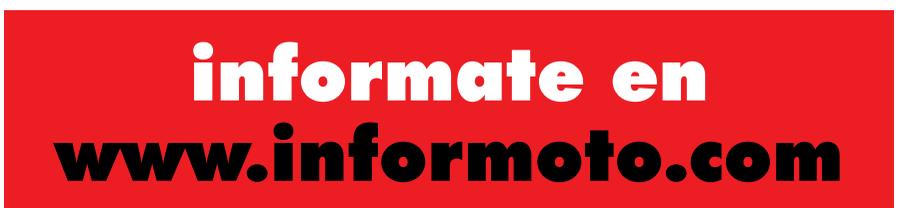


RM REMO
MACCAFERRI S.R.L.

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:



RELATO DEL VIAJE A LAS COSTAS DE BRASIL

En nuestro viaje anterior a Machu Picchu surgió la idea de recorrer las costas de Brasil. Sin perder tiempo, comenzamos trazando una ruta con destino final Florianópolis. Por supuesto que en el recorrido tendríamos un sinnúmero de lugares realmente increíbles como por ejemplo Punta del Este, Río Grande, Tramandai, Canasvieiras, Playa de los Ingleses, Bombas, Bombinhas, Camboriú y luego Cataratas, Ciudad del Este, minas de Wanda, ruinas de San Ignacio, etc., etc.

Tratamos de cubrir la mayor

cantidad posible de lugares, si bien lamentablemente algunos quedarán para la próxima. En esta oportunidad detallaremos el viaje día por día (15 en total), kilómetro por kilómetro (más de 6000) y sus personajes (38 viajeros en total).

SÁBADO 12 DE ENERO (DÍA 1)

Una mañana tranquila con la temperatura ideal, motos cargadas de la noche anterior, Miguel, Elena (de Madryn) y Miguel (Bariloche), ya en la ciudad de Bahía Blanca rumbo a la plaza principal

para encontrarnos con el resto de los bahienses.

Fue muy emotiva la despedida por parte de amigos y familiares que a las 6 hs vinieron a saludarnos.

Éramos Miguel, Elena, Guillermo, Silvia, Raúl, Eduardo, Vale, Miguel, Lili y Daniel, dispuestos a enfrentar el hermoso destino de las costas de Brasil.

La jornada prometía varias horas en las motos -725 kilómetros- con destino final Baradero, donde teníamos una cena asegurada de la mano de Carlos y Marcela (como anfitriones).

En Baradero se agregaron al grupo Edmundo y Hernán de Chile, y Carlos, Marcela y Estefanía de Baradero.

DOMINGO 13 (DÍA 2)

A las 8 hs partimos desde Baradero hacia Canelones (Uruguay). En esta jornada se agregarían más moteros al grupo, por lo que los horarios tuvieron que ser estrictos para sincronizar los encuentros.

Antes de cruzar el puente de Zárate rumbo a Entre Ríos se incorporaron Jordi, Máximo, Fernanda y Tomas.



Llegamos a Gualeguaychú y se sumaron Ariel, Marina, Maxi, Jessi, Alfonso, Ariana, Azucena, Víctor Hugo, Claudio y María. Como verán, a esta altura ya éramos 29 personas -¡una multitud!-, por lo que fue necesario organizarnos para poder funcionar como grupo. La caravana en la ruta se comportó de maravillas, desplazándonos en forma escalonada a una velocidad media con una prolijidad destacable.

Llegamos a la frontera con Uruguay y, papeles de por medio, hicimos un trámite muy sencillo que nos permitió cruzar a todos sin problemas.

Con sus rutas en excelente estado, Uruguay es un país tranquilo en el que la mayoría de la gente se encuentra cerca de la costa. Las casas y los vehículos le dan un toque retro a las ciudades, con excepción de Montevideo y Punta del Este que son todo lo contrario. Mucho campo, ganado y gente muy amable, pero los precios no están de nuestro lado: el primer golpe en la nuca fue el combustible a \$16.50 el litro de súper. Llenar el tanque de la moto superaba los \$250, pero en la mayoría de las estaciones aceptaban tarjetas de crédito y débito, así que prácticamente no fue necesario mane-

jarse con dinero (ese era uno de nuestros miedos).

Hicimos noche en Canelones, donde copamos todo el hotel. Agotados pero muy felices, la piscina con agua cálida de calefón solar fue nuestro centro de reunión hasta muy tarde. Hasta el momento iban 1245 kilómetros.

LUNES 14 (DÍA 3)

Unimos Canelones con San Carlos, en un trayecto de sólo 150 kilómetros. La idea era ubicarnos en San Carlos y luego tener toda la tarde libre para conocer las playas, en especial Punta del Este. Es un lugar maravilloso, una costa muy concurrida con edificios, hoteles, lujosas mansiones, el monumento de la mano asomando en la arena y el puente ondulante. Todo esto le da un estilo imperdible; caro pero digno de conocer.

El hotel nuevamente se completó con todo el grupo, a tal punto de que enfrente funcionaba una peluquería que después del horario de atención al público pasó a ser una habitación más.

MARTES 15 (DÍA 4)

Nos juntamos a la mañana temprano. La consigna era estar a las 8 hs para salir media hora

más tarde, ya desayunados y con los tanques llenos. Teníamos por delante 445 km con una frontera y un encuentro en el medio.

Transitamos los últimos kilómetros de las hermosas rutas de Uruguay rumbo a Chui. En esta ciudad se acoplaron José y Natalia de Treinta y tres y Alejandro y Mónica de Burzaco. Cruzar la frontera fue relativamente sencillo, es sólo una planilla que hay que llenar y luego presentar al salir del país.

Continuamos viaje rumbo a Río Grande. ¡Qué sensación! Parecía mentira que ya estábamos en Brasil. En la ruta encontramos una reserva de carpinchos, por lo que había muchos carteles indicando precaución ya que cruzan la ruta y su tamaño es considerable.

Al llegar a esta ciudad notamos un estilo colonial de construcciones muy antiguas con sus calles adoquinadas. La vida allí es totalmente dependiente del puerto. Parte del grupo cruzó en la última balsa del día y el resto esperamos al día siguiente.

Resultó una buena decisión ya que de ambos lados la escasez de lugar para dormir fue notable. Los que cruzaron a San José durmieron en el patio de la casa del comisario donde arma-

ron las carpas. Por la noche coparon un bar con cánticos y mucho fernet.

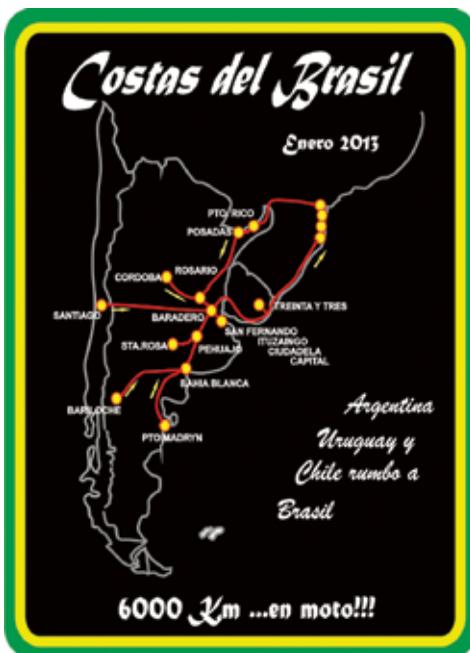
Los que quedamos nos repartimos en un hotel, otros en un camping y otros (me incluyo) en los camarotes de los remolcadores que gentilmente el sereno nos dejó ocupar. Compramos unas cervezas y fiambre y cenamos arriba del barco.

Grande José, el sereno, por el gesto realmente valorable (sin que lo vean le pasamos un par de cervécitas, ja, ja). Iban 1840 kilómetros y era nuestra primera noche en Brasil.

MIÉRCOLES 16 (DÍA 5)

Llegamos a San José y nuevamente se armó el grupo. Partimos rumbo a Tramandaí, de donde nos separaban unos 350 kilómetros. La ruta está bastante estropeada, con una velocidad máxima de 80 km/h que reina en casi todo Brasil. La vigilancia con radares era más que exagerada: hasta Florianópolis contamos ¡más de 70! Vimos también varios controles policiales.

Llegamos a Tramandaí, donde se acoplaron Gastón, Myrian, Lisandro, María F. y Vero. A esa altura ya éramos un grupo más que considerable a la hora de conseguir alojamiento o cargar



Personalmente me tocaron unas cabañitas en un camping.

JUEVES 17 (DÍAS 6, 7 Y 8)

La jornada prometía ser sencilla: apenas 192 km que a las 12 del mediodía ya estaban completos. Entonces, por decisión unánime, continuamos directamente hasta Florianópolis donde podríamos descansar jueves, viernes y sábado.

Por consiguiente pasamos de largo Icara y a eso de las 15 hs llegamos a Florianópolis. Este lugar merece un capítulo aparte, pero vamos a tratar de resumir lo máximo posible. Para empezar, ese majestuoso puente para ingresar ya denota la

importancia de la ciudad. Es una isla que lo tiene todo: montañas, dunas, lagos, valles y playas.

La región norte, constituida por 13 playas, es la más habitada. Las más conocidas son Juremé Internacional, Capuré, Sambaqui y Canasvieiras,

La arquitectura de la región es un viaje a la historia de la colonización con caseríos típicos azorianos que vale la pena visitar. También se puede disfrutar de la gastronomía típica y para los surfistas hay excelentes olas, principalmente en la playa de los Ingleses, en Santinho y en Brava. La parte sur de la isla queda pendiente para un próximo viaje, je.

En Canasvieiras el camping fue una opción. También hubo departamentos y hotel pero las reuniones las realizamos en el Camping del Sol. Se trata de un lugar maravilloso, con salida al mar e instalaciones acordes a la cantidad de personas que éramos. Cien por ciento recomendable.

Fueron tres días de playa, sol, caipirinhas, caminatas y excursiones. Una de ellas fue el via-

je en barco pirata, que consistió en 5 horas de diversión en las que conocimos playas y lugares de interés, con música alegrando la jornada continuamente. Es sin dudas una de las cosas que no tendrías que perder si viajás a Floripa.

Fueron pocos los días en la isla, que realmente invita a quedarse más tiempo. Tres días no alcanzan para conocer todo lo lindo que tiene, así que nos fuimos prometiendo volver. Hasta ese punto, habíamos recorrido ya 2900 kilómetros.

DOMINGO 20 (DÍA 9)

Como siempre, partimos temprano a la mañana con una especie de nostalgia rumbo a Camboriú. La jornada era sencilla ya que debíamos recorrer sólo 105 kilómetros.

El tránsito era muy intenso y las autopistas estaban desbordadas, por lo que tuvimos que armarnos de paciencia para recorrer ese corto trayecto. El bal-

combustible.

Hoteles y camping fueron elegidos en esta oportunidad.



neario Camboriú es realmente imponente; sus edificios, calles y atracciones indicaban que se trata de una urbe importante.

Usamos el resto del día para conocer las distintas atracciones de la ciudad, realizando una escapada a las playas de Bombas y Bombinhas. Por cierto, son maravillosas pero con un grado importante de dificultad con el tránsito. 27 kilómetros de cola prometían varias horas de espera para llegar, por suerte con las motos es más rápido.

Seguimos con las ensaladas de fruta, las cervezas y también las caipirinhas que a esa altura ya las hacíamos de manera casera en recipientes metálicos (llámese olla, ja, ja).

LUNES 21 (DÍA 10)

Fue el día que prácticamente nos alejó de las costas. El destino era la ciudad de Pato Branco, de donde nos separaban 567 km de ruta bastante transitada por camiones pero que con pruden-

cia se pueden realizar.

Tras 9 largas horas de viaje llegamos a la ciudad. Apenas entramos comenzamos la búsqueda de hoteles y el grupo quedó repartido en tres. De todas maneras la cena la compartimos haciendo hasta el momento. Curiosidad o coincidencia, el dueño del hotel donde paramos nos contó que había estado en el encuentro de motos que realizamos en el año 2008 en Bahía Blanca e incluso obtuvo el premio al motociclista más lejano. Fe una alegría inmensa tanto para él como para nosotros... ¡qué chico que es el mundo!

Iban 3664 kilómetros y era nuestra última noche en Brasil.

MARTES 22 (DÍA 11)

Nos levantamos temprano y la mañana tuvo un ingrediente distinto: gente de una revista local se acercó para realizarnos una entrevista, en la que incluso la televisión estuvo presente.



Saludando y agradeciendo, partimos rumbo a la frontera con Argentina ubicada a escasos 150 km.

Apenas vimos la ciudad de Irigoyen, nuevamente en Argentina, nos atrapó la alegría. Abrazos, besos y fotos completaron el marco de felicidad de pisar suelo argentino. Fue una sensación extraña, era como regresar a casa.

El próximo destino era Andresito. En el camino se nos presentó una decisión muy importante: si enfrentar 50 km de ripio feo pero con paisajes únicos y bien selváticos o 110 km de asfalto. La mayoría optó por el ripio, donde sólo tuvieron una ligera caída sin consecuencias. Los que fuimos por asfalto tuvimos otras vivencias y por supuesto nos comimos las cargadas del



resto del grupo, ja, ja.

Cuando llegamos a Puerto Iguazú algunos fueron directo a las maravillosas Cataratas y otros prefirieron conocer el resto de las atracciones. De todas maneras casi todos nos juntamos para la cena, donde realizamos planes para visitar al día siguiente Ciudad del Este en Paraguay.

MIÉRCOLES 23 (DÍA 12)

Conmocionada como siempre, Ciudad del Este es el lugar donde comprar y vender es la prioridad N° 1 en todo aspecto. Llegamos un poco asustados por los taxistas y la gente del lugar, que nos habían llenado de recomendaciones. Algunas de estas cosas las corroboramos sobre la marcha -tenían razón-, mientras que muchas otras están ampliadas para que solamente compres en los lugares que ellos mismos te indican.

A pesar de que el cambio no nos favorece a los argentinos, los precios resultan más bajos. Se pueden comprar artículos a un precio menor, pero las posibilidades de que te vendan cualquier cosa son muy grandes. Por eso, como consejo, deben ser prudentes en las compras y sólo deben ir a los comercios que ofrecen garantía.

Después de unas dos o tres horas de dar vueltas uno comienza a notar que todos venden lo mismo y los precios son muy similares.

Retornamos a Puerto Iguazú y, almuerzo de por medio, emprendimos el viaje hacia Puer-

to Rico (Misiones). Allí también teníamos prometido un asado a lo grande que por supuesto se cumplió. Azucena, nuestra anfitriona, preparó la comida para todos en el club de pesca junto con José, Carlos, Marcela, Estefi, y Nemesia (mamá de Azu).

Hicimos noche en Puerto Rico, habiendo recorrido ya 4195 kilómetros.

JUEVES 24 (DÍA 13)

Este día fuimos desde Puerto Rico hacia Paso de los Libres (Corrientes). Fueron 459 km de ruta y también de algunas despedidas ya que el grupo avanzaba y varios de sus miembros emprendían el retorno a sus casas en distintas ciudades.

Dejamos las maravillosas rutas de la provincia de Misiones y entramos en Corrientes con sus carreteras bastante estropeadas y controles de tránsito muy seguidos en los que reina la "colaboración" por parte de los automovilistas.

Un poco de lluvia en la ruta nos obligó a refugiarnos ya que el viento era cada vez más fuerte. Ya estábamos cerca de Paso de los Libres, así que esperamos un poco y continuamos.

Buscamos hotel y después de algunas vueltas nos decidimos por el Hotel Imperial, que estaba a buen precio y era muy confortable. Una abundante cena en el restaurante del casino cerró la noche en la ciudad.

VIERNES 25 (DÍA 14)

Fue un día de 574 kilómetros

por rutas que no están en buen estado, en las que hubo que disminuir un poco la velocidad para poder transitar sin problemas.

El destino final de la jornada era Rosario, donde también teníamos prometida una cena de maravilla de la mano de Alfonso, el anfitrión, y sus colaboradores Ariana, Julia y Julio -que en verdad es el que se lleva los laureles, ja, ja-.

Cruzamos el majestuoso puente Victoria-Rosario y entramos directamente al Monumento a la Bandera, paso obligado de la ciudad. Luego copamos por completo la casa de Alfonso que en esta oportunidad actuó como hotel.

Cerramos la noche con cerveza y vino... ¡ya no más caipirinhas!

Hasta este momento, 5228 kilómetros.

Sábado 26 (día 15)

Nos dirigimos a Bahía Blanca, donde culminaba el viaje para varios integrantes del grupo. Para otros todavía faltaba un poco ya que Madryn y Bariloche están más lejos.

Calculamos que a las 19 hs estaríamos en nuestro destino (debíamos recorrer 750 km). Al ser menos en la caravana los tiempos se acortan, así que los últimos tramos los realizamos más tranquilos.

Cuando entramos a Bahía había muchos amigos y familiares esperando nuestro arribo, que por cierto fue muy emotivo (¡gracias Carlitos por la convocatoria!). Con numerosos abrazos y saludos pusimos fin a esta hermosa travesía de 6000 kilómetros por las costas de Brasil. Como siempre, el asado de la mano de Marisa y Antonio selló la noche del sábado.

DOMINGO 27

Despedimos a Miguel y Ele-

na que partieron rumbo a Madryn, llegando por la tarde sin ningún inconveniente.

En este increíble periplo conocimos lugares inolvidables, gente espectacular y vivimos situaciones inmejorables. Todo fue posible por la buena onda de sus integrantes, con quienes compartir kilómetros realmente no tiene precio.

Toda la información del viaje está disponible en la página www.costasdelbrasilenmoto.wordpress.com. Pueden utilizarla sin ningún inconveniente, e inclusive esperamos que les ayude a tomar la decisión de viajar en moto, donde todas las sensaciones se magnifican.

Saludos cordiales y hasta el próximo viaje... la Ruta 40. ●

Para aquellos a los que les interesan los números:

Datos generales:

- 38 personas de Argentina, Chile y Uruguay
- 22 motos
- 2 vehículos de apoyo
- 4 países
- 6000 kilómetros promedio
- 6 aduanas
- 7000 fotos
- 1000 videos
- 38° de temperatura máxima
- 2 días con lluvia en ruta
- 1 día con lluvia en camping
- 19 años la viajera más joven
- 60 años el viajero de más experiencia
- + de 70 radares en Brasil
- + de 15 radares en Argentina
- 350 calcos se repartieron
- 15 días de travesía
- + de 150 ciudades/pueblos
- 20 peajes, 5 de ellos pagos
- 250cc la cilindrada de la moto más pequeña
- 1600cc la más grande

DATOS DE UNA MOTO:

- 55 veces cargué combustible
- 105 km el día menos andado
- 750 km el día más andado
- 4 mm se consumió la cubierta trasera
- 325 litros de combustible se consumieron en total
- 6039 km en total
- 5,38 litros promedio cada 100km (cilindrada 900cc)
- 150 km/h fue la velocidad máxima



PROBANDO LA FALCON POR SAN LUIS

A través de Facebook uno puede ir conociendo gente, familiares que hace tiempo no se ven, amigos y, por supuesto, algún que otro viajero motero. Pero en especial conocí a Raquel, una señora que vive en el pueblo de Quines -San Luis- y es líder de la agrupación "Solidarios Ruta 20".

Mensaje de acá, mensaje de allá, y poco a poco empecé a ver imágenes de San Luis que me empezaron a llamar la atención, así que decidí ir a conocer esos paisajes tan lindos en persona.

Mi moto es una Honda Falcon 2008 que justo estaba saliendo a flote de un cambio de tensor y cadena de distribución. Y es más, había quedado pendiente cambiarle la guía y el tensor que la cadena gastó desde Azul a mi Zárate natal.

En la salida a Henderson anduvo todo bien, pero tenía que hacerlo. Se la llevé a Morello un martes y la fui a buscar el lunes siguiente. Sin embargo, al llegar a Zárate noté que perdía aceite, así que de inmediato se la llevé, la dejé y para el viernes estuvo lista. Carlitos me dijo "probala y si el lunes la ves bien avisame".

Llegue a Zárate y estaba de diez, así que armé la moto para el sábado 2 de marzo emprender vuelo hacia San Luis.

DÍA 1: ZÁRATE - SAN LUIS CAPITAL (751 KM)

La noche anterior a mi partida hubo una tormenta tremenda con vientos fortísimos que me hicieron llegar a pensar en suspender la partida. Pero al amanecer, a las 6 hs (me iba levantar a las 7 pero como siempre me ganó la ansiedad) estaba nublado pero no llovía así que salí a la ruta.

Tomé la RP 193, previa parada para cargar combustible en la YPF local, y seguí hasta el empalme con la RN 8. Todo este tramo ya era conocido para mí, pero en el camino vi un Volkswagen Gol dado vuelta al costado de la ruta y varios árboles quebrados y caídos. Se ve que la cosa había sido brava.

Aún con la tormenta despejándose, el viento se hacía sentir, especialmente de costado que es cuando más molesta. De a ratos me pegaba algún susto embolsándome y debía reducir la velocidad a 80/90 km/h. Hice la primera parada para reponer nafta en Pergamino y, como el viento seguía fuerte, paré a desayunar.

Seguí rodando y me crucé con varias motos de todo tipo de cilindrada. La que más me llamó la atención fue una Brava 150 que llevaba cuatro cubiertas en el portaequipajes.

En Venado Tuerto hice otra parada para cargar nafta y ya el

día empezaba a mejorar. Llegando al límite entre Santa Fe y Córdoba, me detuve por una foto y no sé qué hice que apagué la luz baja del interruptor que tiene colocado mi moto. ¿Quién me haría percatar de esto? ¡Sí, la policía caminera! "¡Noooooo!", dije. "Pero oficial, le juro que no me di cuenta...". No sé cuantas formas busqué para zafar - sin faltar el respeto-, hasta que llegó "la salvadora": se me acercó el que hacía las multas y me dijo con su tono bien cordobés: "mire, la señora de la camioneta de enfrente se niega a firmar el acta, si usted sale de testigo y me firma, se puede retirar sin problemas". Así que, sin preguntar demasiado, firmé y antes de que el policía cruzara la ruta levanté vuelo y me fui.

Después de este trajín, paré en Arias a comer en la misma parrilla donde había dejado guardada mi Nighthawk cuando se me rompió allá por el 2008. El dueño se acordaba de mí y charlamos un rato.

Luego continué viaje hasta San Luis, haciendo paradas en La Carlota y Sampacho (Córdoba). A las 18:30 hs estaba en el Hostel "Las Quijadas" de la capital puntana, ubicado frente a la vieja terminal. Me instalé, cené y a dormir.

DÍA 2: TOUR POR SAN LUIS Y ALREDEDORES (170 KM)

A las 10:30 hs estaba arriba, desayuné y estiré la cadena, le di una mirada general a la moto y salí a conocer todo lo que me había contado un "banfieldense" que conocí en el hostel.

Llené el tanque en la YPF ubicada sobre Av. España y, guiado por una señora que escuchó cuando pregunté por Potrero de Los Funes, salí a rodar.

Este lugar es simplemente precioso y lo mejor es que entré al autódromo de manera libre. En unos 100 metros aproveché que no había nada de tránsito y me mandé una de Valentino. No obstante, mi máquina no es de ese estilo, así que duró poco. Tomé las fotos de rigor y seguí en busca de más lugares.





Tomé la RP 9 -que es autotopista- y conocí los diques "La Florida" y "El Trapiche". En este último paré a almorzar calzón de lomo, un invento del cocinero porque era un poco tarde (más de las 14 hs). Medio raro pero muy rico.

Seguí hasta el dique "Río Grande" y de ahí en más empecé a trepar por un camino muy sinuoso, de vistas muy bellas, con mucho verde y sierras a mi alrededor. Según mi GPS, la altura alcanzaba los 2100msnm. La moto ni lo sintió.

Allí arriba la policía cuidaba de unos chicos que estaban por largar una carrera de longboard, un deporte extremo que se hace tirándose en una patineta grande. Con esas curvas, la verdad que yo paso...

Terminé el tour llegando al dique de Nogolí, que tiene la forma de una pirámide azteca en su parte de montaña. Muy, muy lindo. A la vuelta pasé por Villa La Quebrada sobre la RP3.

A la noche me di una ducha y salí a caminar un poco. Paré en varios canillitas preguntando por la revista de marzo y nadie la conocía, me pareció muy raro. Recorrí un poco la ciudad - muy limpia y ordenada-, cené

en el hostel y luego me dediqué a dormir.

DÍA 3: SAN LUIS - QUINES (171 KM).

Me levanté a las 9:30 hs. Desayuno, nafta y a las 10 y monedas ya estaba rodando. Tomé la RP9 y no sé por qué el GPS me metió en un camino de arena que me llevó un buen rato recorrer. En partes estaba bueno y firme, pero bastante craterizado. Venía bien hasta que de repente, luego de pasar por un hermoso túnel de árboles, me encontré con un charco que cruzaba el camino de punta a punta. "¿Y ahora?", me dije.

¿Volver? No, ni ahí. Así que empecé a estudiar la situación y noté que por el costado se podía pasar, sólo tenía que retirar unos arbustos espinosos. Después de laburar un rato pude pasar con éxito y por fin llegué a la ruta asfaltada. Como me habían aconsejado, cargué nafta en El Trapiche, seguí camino y esta vez pasé de largo la entrada a Río Grande. Continué hasta La Carolina para pasar por el camino asfaltado más sinuoso y peligroso que había cruzado hasta el momento. No hay guardaraíl, sólo muritos, curvas y contra curvas

bien cerradas, badenes resbalosos, muchos animales sueltos y vistas y paisajes que te pueden distraer para terminar mal.

De cualquier manera, el lugar es increíble y la paz es tremenda cuando llegás a la parte más alta de las sierras (2150 msnm según el GPS). Es una sensación que me alegraba de vivir.

Por la bajada se llega a San Francisco del Monte de Oro, una localidad que vista desde arriba te deja boquiabierto.

Ya siguiendo camino, en Luján empalmé la RN 20 y llegué a Quines. Allí conocería a Raquel, quien hablando por celular me mandó a lo de su amigo Pedro -alias "El Pollo"- . Este simpático tipo es el dueño del boliche de recuerdos que está en la entrada con el mate gigante.

Me recibió en su casa de una manera muy amable y al rato llegó Raquel con su esposo Andrés.

Esta mujer es una verdadera apasionada por la moto. Me contó toda su historia, siempre iba a los encuentros con su esposo, llevando donativos en su camioneta. Increíblemente, hace apenas un año que tiene su primera moto. La agrupación no es un conjunto de

motos, es todo el pueblo. Todos participan para ayudar a los más necesitados. Comimos unos tallarines bárbaros preparados por la mujer del Pollo.

Raquel estaba con un esguince de tobillo, causado por una caída en una excursión que habían hecho recientemente por las sierras. Su pierna derecha parecía la pata de un elefante de lo inflamada que estaba. Ella quería rodar, y me contó que como es la única a la que le gusta hacer ruta en el pueblo siempre aprovecha cuando pasa algún viajero por ahí y si puede sumar unos kilómetros, se manda.

Después de unos mates y varios minutos de charla me dice: "Vamos, yo te llevo a conocer igual". Se vendó el pie y salió para hacerme de guía. Me llevó al Zapallar y a "El Muro", dos lugares súper bonitos.

Al volver paramos por unos verdes en el puesto del Pollo, donde me mostraron los tornos y máquinas que utilizan para fabricar los mates y demás artículos. Me sentía Mario Markic haciendo una nota, ja. Eran como las 18 hs y Raquel no quería que me fuera, así que arreglamos un precio en un departamentito que tienen ella y su esposo y me

quedé a dormir. Cenamos unas pizzas con cerveza y me fui a acostar. Había sido un día muy grato con esta bella gente.

DÍA 4: QUINES - MERLO (172 KM)

Era el día del motociclista argentino, y qué mejor forma de celebrarlo que viajando.

Antes de partir tomé unos buenos mates con Raquel y me contó que tanto ella como su esposo son de Arrecifes (cuna de campeones), pero la paz de este pueblo les gusta mucho.

Salí para conocer la Quebrada de San Vicente, aconse-

jado de no cargar en el pueblo porque era mala y cara (\$8.10 el litro).

Raquel tenía razón, es el lugar más lindo de Quines, con un mirador que tiene una vista increíble.

Aquí se halla la Difunta Correa, que según cuenta la historia era una mujer que huía con su bebé en brazos de los militares en la época de la dictadura. Se escondió en las sierras y murió de sed, pero amamantando a su bebé hasta el último suspiro. Un baqueano que andaba por ahí escuchó al niño llorar y la encontró muerta con el pequeño

prendido de su seno. Por eso es que se dejan botellas con agua en la cruz hecha para ella. Algunos dicen que es bendita.

Seguí camino y llegué a San Martín por la RP 2. Aquí el GPS me mandó para el lado de La Toma, pero luego de agarrar la 6 para Concarán, otra vez me metió en un camino de arena. Esta vez fue el colmo porque llegando a Santa Rosa del Conlara me quiso meter en una tranquera en la que ¡no había camino! Bufé, lo seteeé en vía rápida y chau problema.

Llegué a eso de las 14 hs. Me instalé, me refresqué y salí

a conocer las vistas que ofrece el Cerro de los Comechingones. Fue un recorrido de unos 15 km hasta arriba, donde están el mirador del Sol y Los Cóndores. Impresionante. Las vistas son simplemente impresionantes. Según indicaba mi GPS, trepé hasta los 2100 msnm. En el punto más alto se puede ver el límite entre las provincias de San Luis y Córdoba.

Por la noche, después de darme una buena ducha tomé unas cuantas cervezas con la gente del hostel. Había un australiano que chupaba como esponja nueva y parecía que no le hacía nada.

Luego salimos con un grupo a comer unas pizzas y después, tipo 1 hs, a la lona. Es hermoso Merlo pero está lleno de bonaerenses, parece que los deportan para allá, ja, ja.

DÍA 5: MERLO - ZÁRATE (732 KM)

El día arrancó complicado. Después de desayunar y armar todo no encontraba las llaves de la moto. Las busqué como 25 minutos hasta que finalmente aparecieron; estaban en una silla debajo de una campera. Así que, entre pito y flauta, terminé saliendo a las 10 hs en vez de a las 9.

Fotos de rigor, llenada de tanque y recién en Río IV pare a cargar nafta y almorzar. Eran cerca de las 12 hs. Les cuento que en San Luis los Rodríguez Saá no mienten, sus rutas están impecables. De esto me di cuenta cuando entré a Córdoba, donde la RP 1 puntana se transforma en RP 5 cordobesa y la cosa cambia bastante.

Paré a cargar nafta en La Carlota y después en Arias a tomar unos buenos verdes con Dante y Hugo, dos amigos que viven allí. La RN 8 está bastante buena, excepto por algunas peñadas de esas en la pcia. de Santa Fe. Tras reponer combustible en Venado Tuerto y en Arrecifes, llegué a mi Zárate a las 19:45 hs. Fue un viaje muy lindo y lleno de anécdotas, que no las puedo contar todas porque no terminaría más. Sólo les recomiendo que visiten San Luis, una provincia muy bonita, que no es cara y tiene personas maravillosas. ●





SEGUNDO ANIVERSARIO DEL CLUB MOTOS Y VIAJES

I Hola amigos de INFORMOTO! En esta oportunidad queremos contarles del encuentro que por el segundo aniversario del club Motos y Viajes (<http://www.motosviajes.com>) llevamos a cabo en la localidad de Manuel

J. García, distante unos 12 km de la ciudad de Mercedes por Ruta 5.

Originalmente el evento estaba programado para el 14 de abril pero por la tragedia de la inundación sufrida en la zona de La Plata y alrededor

se decidió suspenderlo. La nueva fecha elegida fue el domingo 12 de mayo, que amaneció cálido aunque con una neblina matinal.

Un grupo partió desde La Plata pero el punto de reunión elegido era la conocida Shell

de Ciudadela -tantas veces elegida por los informoteros en las salidas hacia el oeste-, donde se sumarian el resto de los participantes que venían de zona norte, sur y Capital.

Desde allí partimos por acceso oeste para luego desviar a Ruta 5 y, tras unos kilómetros, tomar la autovía a Mercedes. Pasando la rotonda de acceso a esta ciudad, el lugar de reunión se ubicó en la YPF del km 106. Un poco más adelante nos esperaba el acceso a M. J. García, el cual recorrimos en caravana para las fotos y los videos correspondientes.

Al llegar nos encontramos con el restorán de campo "Momentos" y la vieja estación del ex ferrocarril Sarmiento. Sin apuro, nos dispusimos a estacionar las más de 75 motos que llegaron hasta allí junto a algunos autos. Las había de las más variadas marcas, cilindradas y modelos; desde una Wave 100 hasta una Goldwing 1800, con gente de diferentes edades como Fiorella de 9 años o don Pedro Podestá que pasa los 75. Padres con sus hijos, familias enteras, jóvenes



servir para que nadie se perdiera el variado menú que comenzó con una entrada de fiambres y empanadas, para luego dar paso a un plato de pastas y luego la parrillada y la carne asada. El postre sería budín de pan casero con crema y dulce de leche.

Las charlas, anécdotas y relatos de viaje se fueron dando naturalmente mientras almorzábamos. Queridos amigos del INFORMOTO Club como Horacio Mugavero o Emilio Ramos también se hicieron presentes allí. Estaban Enrique y Graciela -que fue la ganadora de la Jawa 150 en 2012 en Tapalqué con motivo del Día del Motociclista-, Néstor y Pedro Podestá, a quienes conocí allá por el 2007 con sus motos con motor Citroën en una de las salidas a Chacabuco y vinieron acompañados por familiares y amigos... en M&V hay muchos otros socios del INFORMOTO Club que nos acompañaron también este año a Tapalqué. También hubo amigos que decidieron hacer picnic pero que querían estar presentes y así lo hicieron.

con sus novias... en Motos y Viajes hemos sabido sumar a la familia en lo que damos en llamar un club de barrio.

Los preparativos para el cobro los hicimos a la vieja usanza del INFORMOTO Club, colocando una mesa y controlando con planillas y tickets armados especialmente para que también la gente del restorán pudiera verificar la cantidad de comensales. Una vez abonado el menú nos dispusimos a sentarnos a la mesa y recién allí se dio la orden de

Al finalizar el almuerzo dimos paso primero a la típica foto grupal para luego efectuar un racconto de lo que fue nuestra actividad en este último año con variadas salidas propias a motoencuentros y exposiciones, apoyo a amigos que viajaron a Machu Picchu y propuestas solidarias. Como broche de oro, ahora formamos parte de la U.S.M.A. (Union Solidaria de Motociclistas Argentinos) junto a miembros del Kawaklub, Club Bajaj solidario, RP Solidario, La Doble Ayuda y Motos del Oeste, cuyo primer evento se realizó el 1 de mayo con un Bondiolo Solidario en Castelar a beneficio de escuelas rurales de Chaco.

Luego realizamos un sorteo solidario a favor de Emiliano, un chico de Federación (Entre Ríos) al cual pudimos ayudar en la compra de los anteojos tan necesarios para las innumerables operaciones de sus ojos. Gracias a Dios y a Duilio y Guille, que en principio se contactaron con la familia, pudimos juntar el dinero



necesario. El motivo del sorteo fue una gorra del merchandising de Valentino Rossi traída de Italia que el motoviajero Eduardo de La Plata donó, a lo que se sumó una remera de M&V. Fue un momento muy emotivo en el que explicamos a los presentes todo lo que nos llevó a este final feliz.

Posteriormente se dio paso al sorteo general, en el que participaron todos los presentes y regalamos algunas cosas que los mismos motoviajeros donan más algunas que pudimos hacer con el escaso dinero que manejamos pues la idea no es hacer un negocio sino poder tener algo para poder homenajear a los amigos que conforman este club.

El sol iba cayendo y llegaba la hora del regreso. Cada uno elige cuándo y por dónde volver, aunque siempre sugerimos que lo hagan acompañados en caso de que surja algún percance. En mi caso regresé luego de una buena mateada con Sergio y Matías hacia La Plata, tomando por la 41 hasta Monte y de allí por la 215 hacia nuestro pago evitando el aglomeramiento de los domingos a la tardecita del acceso oeste.

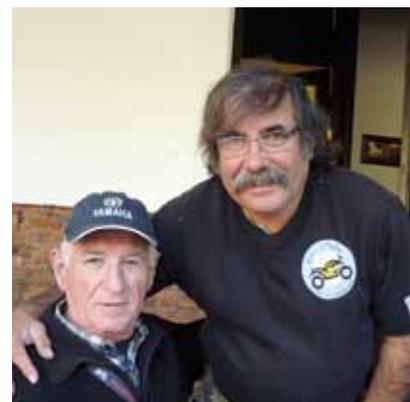
Unos 100 motociclistas se dieron cita en este festejo de Motos y Viajes que con las premisas de siempre en cuanto al criterio al conducir, el sentido común y el respeto al prójimo hemos sabido construir.

Una vez más el agradecimiento a INFORMOTO porque siempre nos apoyó en este proyecto de formar un espacio motero. Las enseñanzas que nos dejó esta verdadera escuela de motociclistas nos sirven hoy en día para organizar nuestros viajes y reuniones en un ambiente de camaradería y solidaridad.

Todo aquel que guste sumarse a nuestra propuesta los esperamos en <http://www.motosyviajes.com>, donde importa el jinete más allá de la calzagadura.

Un saludo grande para todos y...¡¡buenas rutas!! ●

La mesa cobro y sorteos.



Con Emilio Ramos.



La ganadora de la gorra de Valentino.



Los Podestá de Navarro.



www.informotoclub.com

MUCHOS NECESITAN UNA MOTO Y VOS VENDES UNA!



INFORMOTODEL 15 y servicios de MOTOS

www.informotodel15.com

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



¿CUÁNDO SALE A LA VENTA LA HONDA NC 700X?

hola amigos, quería consultarles si tienen info de la honda NC700X de cuando sale a la venta en argentina y a que precio aproximado, gracias y saludos
David

R: Todavía no tenemos información al respecto.

EL SARGENTO GARCIA NO FUE A IBICUY Y LO LAMENTA

Hola Jorge: viendo las fotos de Ibicuy en la Galería del Informoto Club no podía pasar por alto este evento y a pesar de lamentar no haber podido concurrir me provoca una sensación de haber estado allí sobre todo al ver algunos conocidos que hace tiempo no veía en estas salidas y que son de los primeros que conocí en este mundo informotero... Allí veo a Duilio Caro como no recordar a este amigo de los primeros tiempos. "Caro pero el mejor" decía Ud en los relatos de las salidas y allí estubo y aportando sus fotos como siempre en la galería. El Turco Ale, otros de los conocidos con su voz ronca y su larga cabellera, el querido Beto Walsh, otro motero con buena onda y que siempre se acuerda de mi en alguna celebración cumpleaños o en alguna fiesta por venir. Veo allí también a Cristian Aleman y su beba en brazos, como no recordarlo junto a Yana cuando todavía no estaban las botas Alter en el mercado y compartíamos salidas.

Don Emilio Ramos que sin saberlo me acompañaba también en Motos y Viajes y estuvo con nosotros en M.J. Garcia para celebrar el se-

gundo aniversario.

Lisandro Castro con el cual allá por el 2005 y 2006 compartíamos salidas y no se había dado la oportunidad de charlar y hoy después de 7 años nos visitamos con nuestras familias. El Comandante Bassini al cual de vez en cuando veo en algún evento motero junto a su mujer y nos saludamos y varios más que conozco y que tal vez no se haya dado la oportunidad de charlar un rato más.

Mas acá en el tiempo varios amigos vienen a mi memoria como Horacio Achille de Carapachay o Néstor y Pedro Podestá de Navarro.

Gracias a Informoto y a partir de aquella salida a Chascomús en 2004 pude conocer a buena gente que tal vez no pudieron ir a Ibicuy pero con los cuales cada tantos nos vemos en alguna estación de servicio donde hacemos una parada, como el abogado Vázquez y el escribano Pérez. Uno litiga y el otro ejecuta decía Ud en sus relatos a modo de broma.

Con Sergio Villar, Daniel López, Sergio Galluzzi y Sebastián Cepeda con los cuales cada tanto nos vemos, con Marcelo Borza y Juan Selmi. Con Julio Brazzola o Carlitos Morello, la siempre recordada Estela Mollo con la cual compartíamos el padrínazgo motero hacia Sebastián Cepeda que se sumaba a las salidas en su Guerrero Magic 70 apodada "La Infatigable" que seguramente Motonello recuerda. Con el pelado Horacio Mugaero, con Fernando Condon y con el querido Alberto Crespi que se fue tempranamente a recorrer las rutas del cielo.

Todo hoy me viene a la memoria, aquel sábado del 2004 cuando debajo del

puente del cruce de Etcheverri y a bordo de mi Suzuki FB 100 tuve la oportunidad de conocer a Vázquez y Pérez. Ud mientras venia con la caravana desde Buenos Aires rumbo a Chascomús. Aquel día salí favorecido en el sorteo con una remera de Yamaha la cual todavía conservo aunque me queda chica por supuesto. Compartí la mesa con estos informoteros y también con Paco Gómez... Quería recordar estos momentos y ver que de alguna manera estuve allí presente en Ibicuy.

Feliz 32 años Informoto !!! ... Buenas rutas para todos !!!

Un abrazo... Luis de La Plata (Sgto García)

Socio N° 549 * Informoto Club

R: Sargento García, si Ud. iba a Ibicuy no iba a entrar en el salón, no porque sea gordo, sino que vinieron hasta los que no iban a venir.

FELIZ CUMPLE INFORMOTO DESDE "LAS UROPAS"

Feliz Cumple INFORMOTO a la distancia te sigo leyendo. Familia Gelosi

SOBRE EL MOTOCICLISTA ARGENTINO QUE SE ACCIDENTO EN BOLIVIA

Hola amigos de INFORMOTO, les escribo por varias razones,(si me extendo demasiado Uds. me recortan un poco), en primer lugar para expresarles mis felicitaciones y mi respeto por la labor de estos 32 años, yo los vengo acompañando los últimos 10 y realmente se superan mes a mes, lo cual demuestra el profesionalismo y la pasión que ponen en lo que hacen.

En segundo lugar les cuento que leyendo la versión digital encontré los comunicados que se refieren a Marcos Leonel Benitez el motociclista argentino que sufrió un accidente en Bolivia, al cual le deseo una pronta y total recuperación y aunque no lo conozco, me causo una mezcla de preocupación y dolor el saber que alguien se encontraba en esa difícil situación, sin la compañía de sus seres queridos. Los que alguna vez recorremos las rutas viajando en moto sabemos que corremos riesgos y



los asumimos como parte de la aventura, pero el desamparo que nos invade cuando tenemos contratiempos en suelo extranjero es enorme. También me hizo reflexionar lo que comenta su hermana Melina con respecto al costo de la internación, (y si bien no me parece mal que asuman los gastos originados por su atención) me doy cuenta que en nuestro país somos muchísimo más solidarios y cuando un extranjero necesita atención las puertas de nuestros hospitales públicos están

abiertas de par en par para lo que necesiten. Nuestro sistema de salud muy eficiente por cierto, (por lo menos en la provincia Del Neuquén donde yo vivo), de hecho es conocido en esta zona que ciudadanos chilenos vienen a nuestros hospitales para hacerse atender y no se les cobra un solo peso. El costo es asumido por nuestro Estado, es ahí donde van a parar parte de nuestros impuestos, o sea que lo pagamos entre todos. Entonces, en este momento estoy sintiendo que algunas veces somos hermanos latinoamericanos y otras somos "hermanudos". En ocasiones como estas es que quiero más a mi país y a mi gente, con muchos defectos pero por sobre todas las cosas, solidarios. Lo tercero que quería comentarles es que por alguna razón no puedo acceder al carnet del Informoto Club, a continuación les paso mis datos

para que los verifiquen y actualicen como mi domicilio que a cambiado en los últimos años.
Sin más los saludo cordialmente y un fuerte abrazo
Socio N° 06609
Pablo Fabián Ciarrapico
Santa Cruz N° 475
Cutral-Có (8322)
Neuquén

R: Tenemos una tendencia a ser "hermanudos", eso hace que luego nos quejemos que cuando necesitamos del hospital público, éste no tenga capacidad de respuesta. Muchos creen que la medicina es gratis, no es así, la pagamos entre todos y es sumamente cara.

¿H4 COOL BLUE DE 35 W?

Hola Jorge!
¿Me podrás informar si existen en el mercado lámparas tipo H4 cool-blue , pero de 35 W. ? .
Gracias .
Rodolfo Juhasz
San Martín de los Andes
Neuquén

R: Existen lámparas para cool

blue en 35 W en el mercado, son Phillips. Pregunte en lamparas@100000lamparas.com.ar

VOY A RESTAURAR UNA NORTON 500 M18

Voy a restaurar una Norton 500 m-18 donde puedo conseguir información para una buena restauración. Manuales, colores puesta a punto y demás.
Muchas gracias.
Alejandro Spinello

R: En los '80 y '90, publicamos varias notas al respecto, las mismas están subidas a INFORMOTO DIGITAL.

SOBRE LA ZANELLA BAMBINA 3 CAMBIOS

Buenas, me comentaron que en una edición de su revista salió el manual de despiece e información relevante de la Zanella Bambina 3 cambios... ¿Sería posible conseguir dichos archivos?
Saludos cordiales,
Ignacio Lorenzo

R: En INFORMOTO DIGITAL se encuentran subidas notas al respecto. ●

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.

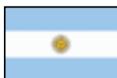
**NOVIEMBRE – 8, 9 Y 10 – VILLA ELISA – PROVINCIA DE ENTRE RÍOS
CUPO MÁXIMO: 100 PERSONAS**

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.



VISITA A LA FÁBRICA DE MOTOMEL

DE LA EMILIA AL RESTO DEL PAÍS

El 5 de junio pasado, con motivo de mostrar los avances que en materia de tecnología se han hecho, los cuales han demandado 25 millones de pesos, la prensa motociclística fue invitada por Motomel a ver la planta de producción que la firma posee en La Emilia, loca-

lidad bonaerense situada cerca de San Nicolás, para tomar nota y fotos de la progresión hecha.

Sin dudas, al ingresar a este histórico complejo, que empezó a funcionar como empresa textil en 1892 y que en 1996 se transformó en una factoría de motos, cada detalle del

proceso productivo no está librado al azar. El esmero y la preocupación que han puesto los directivos de la empresa para generar una fábrica lo más integral posible se ve a los pocos minutos, cuando la recorrida llevó al grupo visitante por las diferentes naves que componen el complejo.

Respecto al "paseo", destacamos primeramente el amplio depósito donde se reciben los insumos (especialmente la nueva ala para tal efecto, de 2.500 metros cuadrados cubiertos, que se complementa con la otra, descubierta), las líneas de abastecimiento (3) y de producción (2) de motove-



hículos (motos y motocarros), lo mismo que las de desembalaje, armado de subconjuntos mecánicos y eléctricos y embalaje final para despachar a los concesionarios.

Al mismo tiempo, merecen un párrafo aparte los propios espacios destinados al armado de amortiguadores y a la inyección plástica de partes de motos y de los cascos Mell, estos últimos terminados de producir por personal femenino, el cual además es tan importante como el masculino en las propias líneas de fabricación, tanto en número como en calidad de trabajo. También, para soslayar, el empeño que ha puesto la compañía en la fabrica-

ción chasis y kits de coronas y piñones de transmisión secundaria (final) hace que su capacidad de autoabastecimiento en este sentido haya sido uno de los rápidos resultados obtenidos luego de la inversión realizada. De todas formas, como nos hizo comprender Mario Meller, uno de los referentes de la casa, en el almuerzo posterior, en el cual se celebró de alguna forma el Día del Periodista de manera anticipada, éste es el principio de un plan estratégico que desde hace un período prolongado ha alcanzado un promedio de 350 a 400 unidades por línea de producción por día, además de 1.200 cascos diarios.

En síntesis, he aquí los logros alcanzados por Motomel, que a raíz de lo visto, apuesta fuerte por el mayor porcentaje de sustitución de piezas importadas posibles, las cuales se desarrollan y producen tanto en este complejo como también en las firmas que actúan como proveedores externos de origen nacional. ●

Los cascos Mell son armados en su fase final de producción por personal femenino. Estos cumplen con la norma de calidad IRAM 3621-2011.

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.clubsiambrettabsas.com.ar

"Un club apasionado por la Siambretta"



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](https://www.facebook.com/revitargentina)

R & R

MOTOS

Desde 1960

Motocicletas BMW de 1930 a 1981
Service - Repuestos - Restauraciones

Tel/fax. (011) 4572-9767
bmwr2002@yahoo.com.ar

JEANS CON KEVLAR®



ALTER

indumentaria

PRODUCCION ARGENTINO

Equipos Termicos Primera Piel
HOMBRE - MUJER



BOTAS :
TRIP
JOY
DELTA
CIMA
RUTA



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



calendario encuentros

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

SOBRE LOS ANUNCIOS DE ENCUENTROS....

Por Jorge V. Monasterio

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

MOTOENCUENTROS: ANUNCIOS EN INFORMOTO

De la Revista INFORMOTO

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

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

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

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

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

JULIO 2013 - 12, 13 Y 14

SÃO PEDRO - ESTADO DE SAN PABLO - BRASIL -

12° ENCUENTRO EXPOMOTO SÃO PEDRO

Los días 12, 13 y 14 de julio se realizará el 12° Encuentro Expomoto São Pedro en la localidad brasileña homónima, ubicada a 190 kilómetros de la ciudad de San Pablo. Habrá un ambiente tranquilo, con seguridad las 24 hs, camping cubierto y shows de bandas como Sete Galo, Limeira (covers de U2), Creedence Campinas, Roberto Seixas, Mafiaccidental y Ana Sca, entre otras. ¿El escenario? El gimnasio Bordadão, en el centro de São Pedro. La entrada, válida por los tres días, tendrá un costo de 10 reales más un kilo de alimento no perecedero, o 15 reales sin el alimento. Contacto: 19-9212-4269 (David Locutor) o locutoreventos@locutoreventos.com.br. Contacto: locutoreventos@locutoreventos.com.br

JULIO 2013 - 5, 6 Y 7

TRÊS RIOS - ESTADO DE RÍO DE JANEIRO - BRASIL - 12° MOTO ROUTE TRÊS RIOS

El Moto Route Três Rios es uno de los mejores encuentros de Río de Janeiro (Brasil). Organizado por el Moto Clube 100 Fins do Asfalto, el mismo celebrará su 12° edición los días 5, 6 y 7 de julio frente al Sesi Club de la localidad carioca de Três Rios. Habrá shows de bandas en vivo como Lurex (tributo a Queen), The Beatles Forever, Santuarium, Dama e os Vagabundos y Eternal Flame, entre otras. Para mayor información, contactarse a los teléfonos 24-8845-5514 (Antonio), 24-8825-2008 (Leo Coelho) y 24-2252-3685 (Martha). Contacto: leocoelho@yamarios.com.br

AGOSTO 2013 - 16, 17 Y 18

PASSOS - ESTADO DE MINAS GERAIS - BRASIL - 7° PASSOS MOTORCYCLES - ENCUENTRO NACIONAL DE MOTOCICLISTAS.

Passos Motorcycles, Encuentro Nacional de Motociclistas, en la hermosa ciudad de Passos (Minas Gerais). Hecho por el Moto Club-MG Escuadrón, el lugar cuenta con duchas (caliente, separadas masculino y femenino) con baños nuevos, un espacio de camping de lujo, cubierto y con seguridad las 24 horas, patios de comida bien ubicados que ofrecen todo el confort y la mejor atención posible para los motociclistas, sumándose también regalos, buena iluminación y muchas novedades. Un espectáculo con las mejores atracciones también estará presente. Se podrán ver conciertos, shows de wheeling y una presentación de estilo libre. Incluso habrá lucha libre, espuma, camisetas mojadas, modelos lavando motos y mucho más. Tenemos casas en alquiler en el caso de todos los tamaños y todos los modelos. La admisión será de R\$ 15 para el evento de tres días. Más información en www.esquadraomg.com.br/evento. Contacto: news@mototour.com.br

AGOSTO 2013 - 2, 3 Y 4

ITAPERUNA - ESTADO DE RÍO DE JANEIRO - BRASIL - 6° SOMBRAS MOTOFEST

La ciudad brasileña de Itaperuna (Estado de Río de Janeiro) recibirá al 6° Sombras MotoFest los días 2, 3 y 4 de agosto. En el encuentro se podrán disfrutar de bandas en vivo como Destroyer Kiss, U2 Cover One, Segredo de Estado, Cilindrada y Arquivo 80, entre otras. Organizado por el Motoclub Sombras da Estrada, tendrá lugar en el centro Polideportivo Dr Edgar Pinheiro Dias. El mismo ofrece

un área de camping cubierta, baños con duchas calientes, estacionamiento para motos y un completo servicio de buffet. Para mayor información, contactarse a los teléfonos 22-9201-7128 (Jadeir), 22-9943-0615 (Fabinho) o 22-9988-3277 (Batalha). Contacto: mcsombras@yahoo.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 guardarrobas

-Valor de la cartilla \$60 por moto

*Con la compra de esta, todo motero visitante participara 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

Cordobes: 02364-15-690505, Mario: 02355-15-572919, Pablo: 02355-15-457785, Carlitos: 02355-15-531627, Contacto: carlos_paulucci95@hotmail.com

SEPTIEMBRE 2013 - 20, 21 Y 22

LOPEZ - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA - 10° MOTOENCUENTRO.

Los esperamos a todos en el predio del Club A. Argentino, para vivir una nueva fiesta motera! Servicios: WiFi libre, cantina las 24 hs., buffet, baños y duchas con agua caliente, predio para acampar, asadores, leña gratis y todo lo que necesites! Actividades: caravana, bandas en vivo, juegos, entrega de menciones. Anima: el Negro Brian. Un encuentro como los de antes, como a todos nos gusta, donde los protagonistas son Ustedes y sus Motos, los esperamos...! Consultas: Mail: amigosdelaruta@live.com.ar Face: AmigosdelaRuta Agrup Motociclistas Cel: Toly: 03404 15632446 Contacto: juan_martinengo@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! será 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 bellissimo. 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 - 11, 12 Y 13**ROSARIO DEL TALA - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS - ARGENTINA - X MOTOENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL.**

Los esperamos en esta décima edición en el centro de la provincia de Entre Ríos . bandas en vivo legendario 70 -Macadam - y muchas bandas más. Sorpresas muy buena onda,menciones y juegos. Contacto: moterosdeltalae_r@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

OCTUBRE 2013 - 3, 4, 5 Y 6**LINCOLN, PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - GRAN AMOTONAMIENTO MOTERO LINCOLN 2013**

Bandas: Lovorne, Fierro, Legendarios 70, Macadam, Homenaje (Tributo A Almafuer), Gitana, Eran Miles, Acha Cuero, Bad Obsesión, Y MUCHAS MÁS !!! JUEVES SANDWICH DE CARNE gratis para el motero, desayuno gratis los cuatro días. Bienvenida y recepción del motero, desayuno gratis todos los días, jueves sandwich de carne gratis para el motero, exposición de motos antiguas, cantina las 24 hs. Con los mejores precios, show de acrobacias, premios, menciones, duchas con agua caliente, baños, juegos, destrezas, leña gratis, agua caliente para el mate gratis, predio iluminado, seguridad, y mucho rock. Y que sea rock Contacto: mvamigosdelincoln@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 7, 8, 9 Y 10**CARLOS TEJEDOR - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 16 ° MOTO ENCUENTRO TEJEDOR 2013**

MG Tejedorences 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 tejedorences. 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 ex-

celente vista a Yacireta y bajada a playa exclusiva de motos.Cantinas. Duchas. Show..

Contacto facebook marian martinengo o al cel (03786-15618386)

Contacto: marianmartinengo@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 15,16 Y 17**GENERAL PINTO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 11° MOTOENCUENTRO**

Organizado por Agrupación Despistados del camino, en General Pinto Pcia de Bs As, sobre ruta 188 Km 255.Habrà como todos los años, Bandas de rock,juegos, sorteo, el viernes por la noche caravana nocturna por la ciudad, sábado,bandas de rock en vivo,sorteos sorpresas para los presentes,menciones para las agrupaciones, Domingo desayuno gratis para todos los moteros..también contarán con duchas de agua caliente, leña gratis, puestos de artesanos, cantina las 24 horas...Lugar del encuentro Parque Municipal Martiniano Charras Para contactarse : Maison: 2355-15- 577762 Marisa:2355-15-519516 La Porta :2355-15-516758 Claveria: 2355-15526422 Facebook: despistados del camino Contacto: despistados_del_camino@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 21, 22, 23, 24 Y 25**CAPILLA DEL MONTE - PROVINCIA DE CÓRDOBA - ARGENTINA - 6TO, MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL, MOTOCLUB 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

NOVIEMBRE 2013 - 12, 13, 14 Y 15**STA ROSA DE CALAMUCHITA - PROVINCIA DE CÓRDOBA - ARGENTINA - 6° MOTOFEST 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

PARA PUBLICAR EN LA REVISTA

publicidad@informoto.com
Telefax 54-11-4966-2469



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
morelломotos@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 Keoken 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 (junio 2013) (1)

Cub	
NF 100 Wave (Spoke - Drum)	7.350.-
BIZ 125	10.400.-
Business	
CB-1	10.200.-
CG150 Titan ESD	14.000.-
On-Off	
XR125L	16.500.-
XR250 Tornado	30.300.-

XRE 300	46.400.-
NX4 Falcon	47.200.-
Sport	
CBX250 Twister	28.500.-
Touring	
VFR800X	131.000.-
Off	
CRF450R D	94.500.-
ATV Esparcimiento	
TRX420FPA C (4x4, AT, Dirección)	84.800.-
TRX500FA C (4x4, AT)	90.300.-
ATV Utilitario	
TRX250TM C (4x2)	51.400.-
TRX250TE C (4x2)	54.900.-
TRX420TM C (4x2)	59.400.-
TRX420TE C (4x2)	63.900.-
TRX420FM C (4x4)	69.400.-
TRX420FE C (4x4)	66.200.-
TRX500FM C (4x4)	77.000.-
TRX500FE C (4x4)	83.200.-
TRX680 C (4x4)	99.700.-

KYMCO (junio 2013) (1)

Street	
Pulsar Up 125	11.435.-
Cub	
Activ 110	8.425.-
VISA R110 Aleación	7.895.-
VISA R110 Rayos	7.430.-
Activ 125	9.540.-
Scooter	
Agility 50	9.950.-
Agility 125	15.130.-
Like 125 doble disco	23.429.-
People 150	26.670.-
Grand Dink 150	35.034.-
Grand Dink 250	43.986.-
People 200S	32.643.-
Downtown 300i	81.815.-
Xciting 500 Ri	89.162.-
Custom	
Venox 250	50.373.-
ATV	
MXU150	33.840.-
Mxer 250R	42.330.-
MXU300R	54.090.-
MXU375 4x4	68.420.-
MXU500i - IRS 4x4	79.560.-
UTV	
Bull 500 4x4	105.980.-

MOTOMEL (mayo 2013)

Scooters	
Wasp 75cc	7.750.-
Speedy	7.850.-
VX 150c	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



DEJÁ DE TRANSPORTARTE Y EMPEZÁ A VIAJAR.

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.