



32
Años

INFORMOTO

**PRUEBA DE MANEJO
YAMAHA T110 NEW
CRYPTON DISCO**

**VIAJEROS
TRES XTZ250 DE
BUENOS AIRES
A USHUAIA**

VIAJEROS - ENCUENTROS - Año XXXIII - Nº 467 - AGOSTO 2013 - Argentina \$ 33,- Uruguay \$100,- Paraguay Gs. 25.000,-
MOTOCORREO - PRESENTACIONES www.informoto.com / www.informotoclub.com

**PRUEBA DE MANEJO
HONDA
XRE 300**

ISSN: 0329-4048

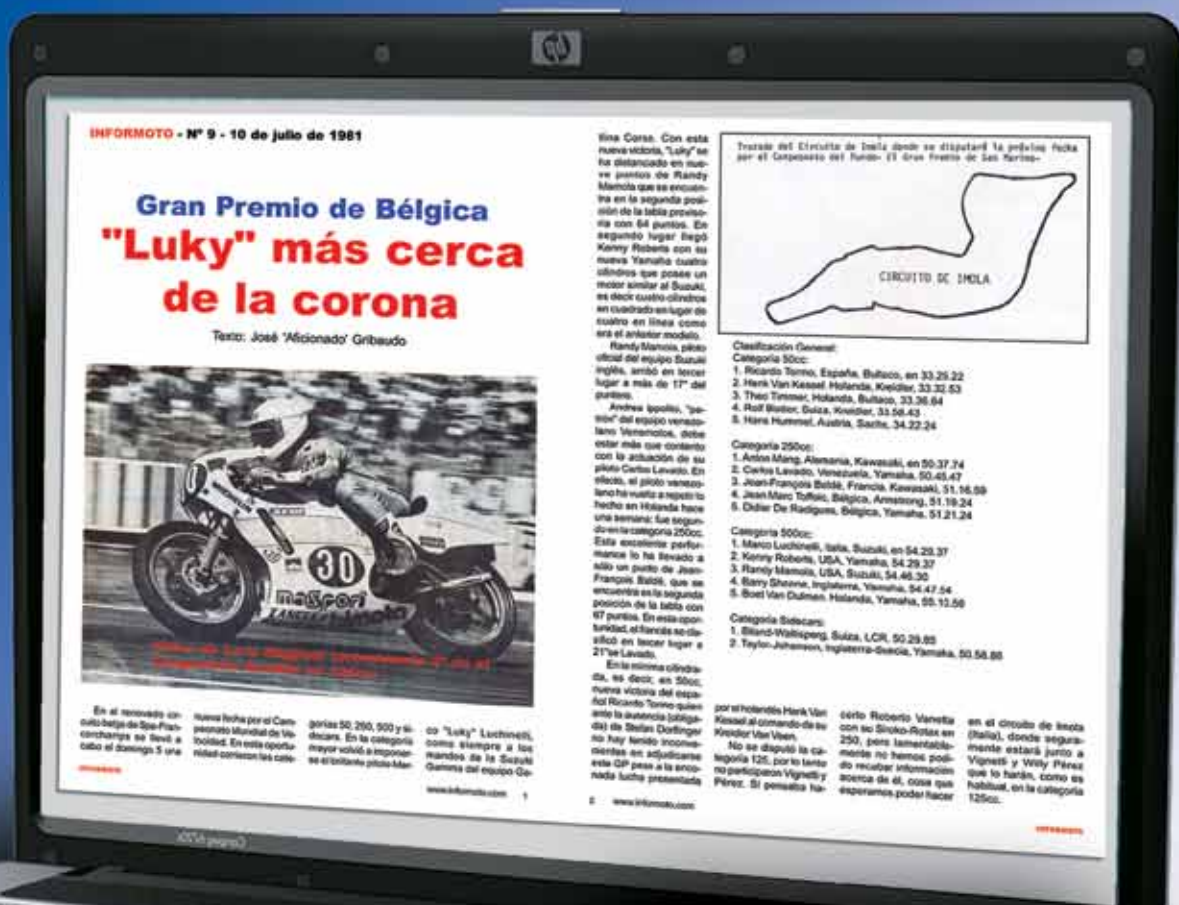


00467

9 770329 404001

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!



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

POVETE UNA



\$7.599*
PRECIO FINAL

NEW CRYPTON

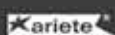
Modelo: New Crypton, T110 drum, 110cc
Origen: Argentina



Precio final: \$8.199*

Modelo: New Crypton, T110 Disk, 110cc
Origen: Argentina

HECHA EN ARGENTINA CON FILOSOFÍA JAPONESA



*Oferta válida únicamente para compras realizadas en concesionarios oficiales Yamaha de la Argentina, del 17 de Julio de 2013 al 31 de Agosto de 2013 o hasta agotar stock de 4000 unidades del modelo T110 DRUM y del modelo T110 DISK, lo que ocurra primero. El precio anunciado no incluye flete, ni patentamiento, ni gastos administrativos. Yamaha Motor Argentina S.A., Avda. Presidente Perón 8370 (B1714OLS), Ituzaingó, Pcia. de Bs. As.

SUMARIO



FOTO DE TAPA:
Durante las pruebas en Ibicuy, Marcelo Otonello le explica las funciones del tablero a Carlos Lozza.



**PROXIMA EDICION
DE INFORMOTO
N° 468
SEPTIEMBRE 2013**

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



5. Editorial

- 6. **Prueba de manejo:** Honda XRE 300
- 14. **Prueba de manejo:** Honda XRE 300 y sus presaciones.
- 18. **Novedades:** BMW F800.
- 24. **Prueba de manejo:** Yamaha T110 New Crypton Disco.
- 30. **Viajeros:** Tres XTZ 250 de Buenos Aires a Ushuaia.
- 37. **Viajeros:** De Villa Cañas a Ushuaia.
- 42. **Técnica:** Si tres fuera casi igual a dos. Última parte.
- 47. **Eléctricas:** Las eléctricas siguen avanzando.
- 50. **Próximas salidas del Informoto Club**
- 51. **Motocorreo:** Cartas al Director.
- 53. **Empresas**
- 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° 467
Agosto 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@imprenta4colores.com.ar
IMPRESO EN ARGENTINA

“LA ÚNICA VERDAD ES LA REALIDAD”

Frase adjudicada a Aristóteles, aunque no lo podemos afirmar de manera fehaciente. La repitió hasta el cansancio el Gral. Perón, pero éste a su vez era lector de Plutarco, como nos señalaba gente de Letras, lo que hace difícil tener precisión al respecto.

“La única verdad es la realidad”, es realmente así, todo lo demás son buenas intenciones, buenos deseos, que simplemente son palabras y acciones inconclusas.

Se habla de Seguridad todo el tiempo, de la Vial y de la “otra”. Decimos “la otra” por aquella de que entrar o salir de nuestra casa, detenernos en un semáforo, etc. no sea la oportunidad para ser asaltados o directamente asesinados.

Nos ocuparemos de la Vial, que pareciera no importar mucho. Ni a los políticos, ni a los ciudadanos comunes.

Si le importara realmente a los ciudadanos comunes, los políticos en su mayoría tomarían nota, aunque sean los de la oposición, para por lo menos mencionar el tema.

En una semana hicimos muchos kilómetros de ruta probando la Honda XRE 300, la primera salida fue a la zona de Azul por la 205 y la 51 y la otra, a Ibicuy en Entre Ríos. En un caso por una ruta existente de hace muchos años, y en el otro una nueva.

Viajamos desde Buenos Aires por la ruta 205 hasta Saladillo, allí tomamos la 51. En algunos sectores la 205 está “peinada” en el centro del carril, algo que complica la capacidad de maniobra de las motos, la 51 –provincial- se degrada rápidamente de los arreglos por no contar con una balanza de control de cargas. No cuenta con peajes, los camiones sobrecargados aprovechan la falta de controles, para utilizarla. El resultado es obvio, la mano que viene de la 226, hasta la 205, en muchos tramos tiene el asfalto roto, y en otros formando dos canaletas, con una pequeña cresta entre las duales.

En varias oportunidades nos encontramos con vehículos de frente, que intentan esquivar los baches. También al sobrepasar un camión, no hay garantías que el chofer no se deba abrir de golpe, para no caer en un pozo.

¿De qué sirve tener las motos, autos, camiones en condiciones, llevar puesto el casco y/o el cinturón de seguridad según corresponda, si nos pegamos con un vehículo que se abre de improviso para no caer en un cráter?

De Saladillo –la provincial 51- hasta la ruta nacional 5, está en mejores condiciones. La ruta nacional 5 es otro tema, más o menos se circula convenientemente, hasta que se llega a Luján. Resulta increíble que el puente sobre el ferrocarril solamente permite el paso de un vehículo por lo angosto. Es el mismo puente de siempre.

La segunda salida de prueba fue a Ibicuy, en Entre Ríos, que cuenta con un asfalto nuevo, impecable en todo su trazado. El recorrido tiene zonas sinuosas, en las que hay que estar muy atento en la conducción.

La ruta es nueva, por eso no entendemos los guardarrailes de chapa peligrosísimos para las motos. Una resbalada, posible por arenilla, gasoil derramado, etc. y el motociclista termina impactando contra el guardarrail y si tiene suerte, no termina amputado.

Esperemos que se haya previsto en la construcción de la ruta nueva, el peso de los camiones que llegan cargados de cereal al puerto de Ibicuy, no observamos balanza alguna en el trayecto.

A todo esto, la desatención de los conductores en la conducción de los vehículos, asusta. Esto también es parte más que importante de la Seguridad Vial. ●





Desde que el 1° de junio 2009 se comunicó su lanzamiento en Brasil, el país que vendría a ser su "madre patria", la Honda XRE 300 generó rumores en toda América Latina en lo que era obligado: su comercialización en cada país de la región.

A medida que fueron pasando los meses y luego los años, el mercado brasileño asimiló a esta doble propósitos como una habitante más de su parque vehicular, en tanto que en otros se

fue sumando como complemento de la trail-enduro XR 250 Tornado. Así es que sobre mayo del corriente, luego de que se viera por primera vez a nivel nacional en la Expo Moto Show (Expomoto Show) de 2011 y a posteriori en diversas convocatorias que Honda Motor de Argentina hizo para el público en general y para sus clubes de afinidad (las actividades de Juntada Tornados, grupo oficial de los "tornadistas", por citar uno de estos), su esperado debut en nuestra tierra vino

con la novedad de que se había sumado a la lista de motos de producción nacional de la casa. Específicamente, en la planta productiva ubicada en la Ciudad de Campana, Provincia de Buenos Aires.

Volviendo a Brasil y haciendo un pequeño resumen histórico, quince días después de su presentación, la filial de aquel país volvió a dar un verdadero golpe mediático, debido a que mostró la versión con frenos antibloqueo combinados C-ABS (Combined

Anti-lock Brake System), que empezó a comercializarse a partir de los meses de septiembre y octubre siguientes, lo que constituyó una interesante apertura en lo que son las opciones de equipamiento, tal como pasa desde hace años con motocicletas de mayor cilindrada.

En agosto de 2010, entre los días 10 y 20, su debut deportivo se produjo exitosamente en el Rally de los Sertões con el piloto Dautim Cimetta, que ganó con una de ellas, convenientemente

HONDA XRE 300

300 TDT - TRAIL DE TURISMO

La espera terminó: Honda Motor de Argentina la ha puesto a la venta, después de poco más de un año y medio de exhibirla en diferentes acontecimientos motociclisticos, y realmente valió –y mucho- haberla “aguantado”. Por su estilo, cilindrada y calidad de construcción no tiene competencia directa y puede marcar un quiebre en la cronología de la oferta de las doble propósito de 250 a 400cc de la última década. Confort de marcha, consumo contenido a una velocidad de crucero y una ciclística que acompaña en los viajes son solamente unas pocas consideraciones importantes tras varios días de uso, equivalentes a centenares de kilómetros.



Una imagen parecida a ésta será común en poco tiempo más en los caminos argentinos: la presencia de una Honda XRE 300 junto con su conductor. Debutó como máquina de producción nacional unos pocos meses atrás y de a poco ustedes la irán viendo con frecuencia. Cuando esta revista llegue a sus manos, se estima que también estará presente la XRE 300 Rally, decorada con la gráfica de fábrica de Honda en el Dakar.

preparada, la clase reservada para motos de producción local, denominada Rally Brasil hasta 450cc. El tiempo siguió y en diciembre de 2011 se comunicó el cambio de color para el protector del silenciador de escape (de gris a negro), mientras que este año se agregó a las dos versiones la posibilidad de funcionar bajo la tecnología Flex, es decir a través de combustible convencional y el que está derivado de la caña de azúcar (alcohol o alconafita).

A través de lo que se ha vi-

vido en Brasil, la extensión de su corta pero muy agitada vida la ha llevado a la Argentina, donde la posibilidad de probarla a poco de haberse lanzado establece un parámetro previo de análisis de parte de ustedes respecto a su comparación con la XR 250 Tornado y también en lo relacionado a su funcionamiento en particular.

Así pensamos en la Redacción cómo íbamos a encarar esta nota, ni bien Honda Motor de Argentina nos confirmó la sesión de una moto de prueba de

este llamativo modelo.

PERSONALIDAD PROPIA

Los primeros compases de uso de la XRE 300 dieron por tierra todas las especulaciones comparativas con la Tornado, en lo que concierne a que es una continuación de esta última. En pocas palabras, se trata de una moto diferente en concepción y manejo, ya que es una trail “pura” de estilo moderno que está más volcada a los viajes, mientras que la XR 250 está más enfocada por su fisonomía

a la usanza trail-enduro.

El diseño que se ve en la 300 no tiene nada que ver con el de la “dos y medio” en lo que es su presentación total (se incluye aquí hasta el tablero, con excepción de los comandos y los puños que son similares en ambas). No obstante, si se hila fino en puntos específicos, más allá del aumento de la cilindrada a favor de la primera, donde el diámetro del cilindro ha pasado de 73 a 79 mm, manteniendo los 59,5 mm de carrera del pistón, totalizando un incremento de 249 a 291,6cc, se



El panel de datos es digital y muy completo, incorporando el manejo de las funciones de los odómetros y el reloj horario con solamente dos teclas. Obsérvese que la zona roja del cuentavueltas está cercana a las 9.000 rpm, en tanto que el doble cable del acelerador (uno para activar el mecanismo y el otro para el retorno rápido o desaceleración repentina) no molesta la visión durante la marcha en línea recta, aunque en curvas cerradas apenas tapa el campo visual. Los testigos son de leds (tecnología LED).



Aquí vemos la plataforma donde está montado el sistema de cerradura con tapa y el propio mecanismo para la llave magnetizada, que ustedes ya conocen a través de las pruebas de manejo hechas a otras Honda de moderna factura: Shutter-Key y Comb-Lock.



Los comandos son similares a los de la Tornado, aunque no le vendría mal para la generación que reciba cambios reemplazar el botón de luz larga por un gatillo frontal, que es más práctico. A su vez, no estaría mal usar el espacio que hoy ocupa la tecla de quita y pon de dicha función para agregar allí la de las luces de balizas.

encontrarán variables que deben ser mencionadas.

Lo principal a tratar en el campo motriz se ubica rápidamente en la alimentación, donde la debutante dispone de la

inyección electrónica Keihin de tipo PGM-FI (Programmed Fuel Injection) clásica de Honda, en tanto que en la Tornado está presente el carburador VE-L 32 del mismo proveedor. Después debe

Más allá de que en Brasil lleva sus años y que en el medio nacional es nueva, todavía puede considerarse una novedad en América Latina. Les contamos que luego de una breve investigación, encontramos que solamente se vende como cero kilómetro -según fuentes oficiales- en Bolivia, Chile, Costa Rica, Panamá y Uruguay, mientras que en Ecuador y Paraguay tuvo vigencia tiempo atrás, debido a que hay avisos clasificados de unidades de segunda mano. De todas maneras, hay trascendidos que señalan que para los países de la región, a excepción de Brasil, podría presentarse la XRE 300 A, que equiparía frenos antibloqueo.





En esta secuencia de fotos vemos al motor de la "trescientos", que muestra un rediseño en sus tapas laterales, además de agregar la sonda lambda que controla la inyección de aire PAIR.

mencionarse necesariamente a la caja de cambios, que en este caso es de 5 marchas en lugar de la de 6 relaciones vista en la XR; y posteriormente hay que detallar los números máximos de potencia y torque, que obligadamente han variado: 26,1 CV y 2,81 kgm a 7.500 y 6.500 rpm contra 23,3 CV y 2,41 kgm en la de cuatro de litro, a similar número de vueltas en la primera especificación y a 6.000 rpm en la restante, agregando además que el índice de compresión ha bajado 0,3 puntos (de 9,3 a 9:1 para la XRE).

En lo que se considera dentro de la ciclística, las geometrías de ambas son diferentes (lanzamiento de la horquilla de 26°48' y avance de la dirección de 109,7 mm en la 300, contra 26°30' y 105 mm en la 250), lo mismo que las llantas (no pueden colocarse prensa-talones en la XRE y el ancho de la rueda delantera es de 1,85" en ésta y de 1,60" en la Tornado), el curso del amortiguador posterior (225 contra 242 y 224 mm), la regulación

de la suspensión (sin opciones en ésta y en altura -dos posiciones- en la Tornado mediante el sistema DHS, Double High Sus) y la frenada general (disco de diferente diámetro adelante -256 contra 240 mm- y disco de 220 mm contra tambor lateral de 130 mm de simple leva en la XR en el tren trasero). En la horquilla, sin embargo, la información oficial no constata el diámetro de cada uno de los barrales, razón por cual estimamos que al tener un peso en seco 10 kilos mayor (144 contra 134 kg), los mismos deben estar en una cifra igual o superior a los 43 mm de diámetro de la 250.

Para las dimensiones y la capacidad del tanque de combustible, por último y para ir a lo vivido en su manejo, la "trescientos" tiene estos valores: 2.171 mm de largo (2.147 y 2.130 mm en la "dos cincuenta"), 830 mm de ancho (845 mm), 1.181 mm de altura (1.203 y 1.166 mm),

1.417 mm de distancia entre ejes (1.427 y 1.416 mm), 259 mm de distancia mínima al suelo (281 y 242 mm), 860 mm de altura del asiento (880 y 840 mm) y 13,6 litros (11,5 l).

ANÁLISIS EN CIUDAD,

AUTOPISTA Y RUTA

A partir de que en INFORMOTO nos hicimos con la unidad de prueba que se ve, las ansias por hacer kilómetros fue lo fundamental, en vista de que el pronóstico meteorológico para los días siguientes no era muy alen-



LA HONDA XRE 300 EN NÚMEROS DATOS DEL CONDUCTOR

Probador: Marcelo F. Otonello.

Altura: 1,90 m.

Peso (con equipamiento): 118,9 kg

Temperatura: 18°3 (despejado).

Presión: 1.014,5 hPa.

Viento: sudoeste a 16 km/h.

100 km/h (indicados) en 5ª a 6.000 y

6.250 rpm (indicadas).

Error del Velocímetro:

40 km/h (indicados)/37,7 km/h (real) (3).

60 km/h (indicados)/56,9 km/h (real) (3).

80 km/h (indicados)/78,5 km/h (real) (3).

100 km/h (indicados)/94,7 km/h (real) (3).

Error de los Odómetros:

1% (3).

Consumos:

Mínimo: 4,555 l-100 km/1 l-21,954 km (3) y (4).

Medio: 5,466 l-100 km/1 l-18,295 km (3) y (4).

Máximo: 6,376 l-100 km/1 l-15,684 km (3) y (4).

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

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

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

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

PRESTACIONES

Velocidad Máxima Cronometrada:

130,6 km/h (1) y (2).

Distancia de Frenado:

40-0 km/h: 5,12 m.

60-0 km/h: 16,94 m.

80-0 km/h: 34,11 m.

100-0 km/h: 37,39 m.

Aceleración:

0-100 m: 6"71 (2).

Recuperación:

50-100 km/h: 13"40 (2).

80-100 km/h: 9"47 (2).

Regímenes de Marcha:

40 km/h (indicados) en 2ª a 5.000 y 5.250 rpm (indicadas).

40 km/h (indicados) en 3ª a 3.750 rpm (indicadas).

60 km/h (indicados) en 3ª a 6.000 rpm (indicadas).

60 km/h (indicados) en 4ª a 4.500 rpm (indicadas).

60 km/h (indicados) en 5ª a 3.500 rpm (indicadas).

80 km/h (indicados) en 4ª a 6.000 rpm (indicadas).

80 km/h (indicados) en 5ª a 4.750 rpm (indicadas).

tador. Eso originó que durante las experiencias en ámbitos ruterios este probador se quedara con las ganas de hacer tierra y algo de arena. Claro que unos metros en esas superficies no dan una idea clara de su comportamiento, asunto por el que la evaluación de manejo quedó encerrada exclusivamente a pisos asfaltados y empedrados.

Empezar un día de plena conducción es fácil y rápido en la XRE 300, porque su cebador automático, el cual está comunicado a la inyección electrónica y a la admisión por medio del sistema PAIR (Pulsed AIR o Pulsed Secondary Air Injection) permite una puesta en marcha instantánea, aún cuando las temperaturas sean las típicas de un invierno normal, aunque lluvioso, en un escenario como el que comprende la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires.

Inmediatamente, el sonido que entrega la base monocilíndrica, que se manifiesta a través de un escape cuyo silenciador es de gran tamaño, transmite la sensación de que el motor está más "lleno" que en la XR 250 Tornado. En efecto, cuando se inicia el movimiento, esa expresión se siente al girar el puño del acelerador, el cual se utiliza solamente para eso, ya que durante la puesta en marcha la electrónica realiza tal función.

Desde la primera experiencia conductiva, a la que se accede de modo fácil en las personas de estatura superior a la del promedio (1,70 m), la observación del panel de información es clara y no requiere de esfuerzos de la vista, incluso en situaciones en las que la luz solar no molesta tanto (obviamente, con el sol apuntando a la espalda del conductor muchas veces no puede verse mucho, como pasa en la mayoría de las motos y scooters). Igualmente, los espejos cumplen con su cometido, ya que gracias al ancho del manubrio permiten una visión bastante amplia de lo que ocurre detrás, particularmente sobre ambas márgenes.

A esa virtud que comprende a la comodidad primaria o inicial, lo segundo está centralizado en el manejo. La posición que toma el ocupante principal es relajada en brazos y piernas, remarcando



He aquí el pedalín derecho. Como su par izquierdo, puede prescindir de la base de goma superior desajustando la misma desde abajo, para dejar los reposapiés de una moto de todo terreno pura, es decir los de tipo "serrucho".



Sobre los tubos que forman el desdoblamiento del chasis están los orificios para colocar un protector de cárter. ¡Qué gran idea!

que el asiento, por medio de sus dos escalas de altura (la más baja para el conductor y la más alta para el acompañante) ofrece una buena superficie de apoyo, la que a su vez está acolchonada en un término medio (ni tan blando, ni tan duro). En otro orden de cosas, la protuberancia que sobresale en el frente de la zona destinada al acompañante, se transforma en una especie de pequeño respaldo para las posaderas, lo que fuera de ciudad gana mayor puntaje positivo en lo que es el contacto del cuerpo con el asiento, posibilitando de este modo una conducción más confortable.

Como pasa con todas las trails que tienen manubrio ancho, la XRE 300 entrega una maniobrabilidad acorde por medio de los 780 mm que comprende dicha pieza (790 mm en la Tornado), lo que otorga mayor facilidad de movimiento en los miembros superiores para cambiar de trayectorias, aunque siempre hay



Detrás de esa protección está el radiador de aceite. En la otra imagen se puede ver la calcomanía que ilustra el lugar en el que se fabricó, pegada en el larguero vertical del cuadro.



El testigo de muleta conectada está presente, aunque no está indicado en el tablero con una luz espía, como pasa en la XR 250 Tornado.

que calcular un poco más el espacio para moverse en el tránsito debido a que el guardabarros "pico de pato" y el faro no giran junto con la dirección. Después de unas horas de manejo ciudadano, el cansancio no es mayor al de otras motos de doble propósito, ya que guiarla por la "selva de cemento" llega a ser placentera por varias razones.

La primera de éstas se manifiesta en la posición de conducción, como se dijo arriba, aunque aquí hay que sumar otro tema: gracias a la distancia que hay entre el ombligo del conductor y el centro

del manubrio, en la ubicación más avanzada (335 mm en ésta, 300 mm en la XR), se obtiene un mayor efecto de palanca para mover la dirección, lo cual puede tomarse como bueno para los que gustan de recorrer caminos fuera de lo que son las calles, avenidas y vías de comunicación interurbanas, provinciales y nacionales.

Acompañando a la bondad comentada, el motor responde de manera instantánea a las órdenes del acelerador, la caja de velocidades es suave y muy precisa en su utilización (¡felicitaciones Honda!), las suspensiones están

puestas a punto en un nivel intermedio y dan confort cuando se pasa por diferentes irregularidades o se circula por calles de piedra, entretanto el frenado es seguro después de que el conductor gana más confianza con ellos (al principio es conveniente alargar las frenadas e ir sintiendo el poder de los dos discos, para ganar

seguridad con ellos, ya que para quienes vienen de una moto de menor capacidad cúbica el cambio se siente considerablemente).

Pasando a lo que deja en dos escenarios parecidos, como una autopista y una ruta, la XRE es la "on-off" entre 250 y 300cc que estaba faltando para realizar salidas de corto, medio y largo aliento por

diversas causas: peso contenido, comodidad, buena estabilidad en asfalto normal como en el que está presto a repararse (rayado), notable resistencia a vientos laterales y frontales (por lo menos, los habituales de la zona central de Buenos Aires y del sur de Entre Ríos, como lo ha experimentado este probador), consumo lógico a ve-

locidades promedio de 105 a 115 km/h de velocímetro sin tanta carga de aire, además de una recuperación de ritmo muy buena, espe-

Guillermo "Willy" Alitta, un gran amigo de esta Redacción, observa detenidamente los detalles de esta nueva moto.



Gancho para poner el hebilla del casco.



FICHA TÉCNICA: HONDA XRE 300

MOTOR

Tipo: monocilíndrico vertical inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por aire, con radiador de aceite y asistido por aire, con catalizador (sistema PAIR). Distribución: DOHC y 4 válvulas. Cilindrada: 291,6cc. Diámetro x carrera: 79 x 59,5 mm. Índice de compresión: 9:1. Potencia máxima (declarada): 26,1 CV/19,2 kW a 7.500 rpm. Torque máximo (declarado): 2,81 kgm/27,56 Nm a 6.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica Keihin (sistema PGM-FI). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con corte de seguridad y cerrojo magnetizado (sistemas Comb-Lock y Shutter Key). Batería: 12V 6Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 5 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: monocuna desdoblado en su parte inferior en tubos de acero de sección rectangular y redonda. Geometrías: 109,7 mm de avance y 26°48' de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica Showa de 245 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos en tubos de aluminio de sección rectangular y amortiguador Showa de 225 mm de recorrido (sistema Pro-Link). Freno delantero: disco de 256 mm de diámetro con pinza Nissin de dos pistones paralelos. Freno trasero: disco de 220 mm de diámetro con pinza Nissin de un pistón. Ruedas: de aluminio y rayos D.I.D de 21" adelante y 18" atrás con gargantas de 1,85" adelante y 2,15" atrás. Neumáticos: 90/90 M/C 54S adelante y 120/80 M/C 62S atrás (Metzeler Enduro 3 Sahara, ambos). Color disponible: gris, gris oscuro, negro y negro mate con gráfica en blanco, gris y rojo.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.171 mm. Ancho: 830 mm. Altura: 1.181 mm. Entre eje: 1.417 mm. Despeje: 259 mm. Altura del asiento: 860 mm. Peso (vacía): 144 kg. Capacidad del tanque de combustible: 13,6 l.



Aquí está la esencia de esta moto: combinar el uso en ciudad con el contacto asiduo con la naturaleza.

cialmente cuando debe bajarse la marcha y esperar para superar camiones, ómnibus y otros vehículos que circulan a menores cifras en km/h, por supuesto que en las arterias con los sentidos separados por líneas pintadas. Sobre esto último, un consejo: aprovechar el torque del motor a partir de las 5.000 rpm, porque allí se nota que la moto “despega” y gana rápidamente velocidad.

LA ÚLTIMA OPINIÓN

Evidentemente, la Honda XRE 300, después de más de 1.500 km hechos por parte del autor, ha dejado varias consecuencias. Para empezar, su confort de marcha es más que apto para realizar viajes con buenos valores reflejados en el tablero, aunque deberían incluirse algunos litros más en el tanque para que la autonomía, en cifras de 105 a 115 km/h constantes, con especial énfasis en 110 km/h, esté garantizada como mínimo en 250 km en personas de talla grande, las cuales ejercen una gran resistencia al avance en términos de coeficiente aerodinámico. Esto, sin tener en cuenta una situación de viento en contra, donde el consumo sube drásticamente, como este “semejante” servidor ha vivido, que a los 160 km se activó la reserva de 3,2 litros. Con 16 ó 16,5 l, si pueden lograrlo los ingenieros y diseñadores de la casa, estaría bien.

Lo que sigue apunta a Honda, ya que podría incluir una serie

de accesorios para salidas rurales, como valijas con sus anclajes (también alforjas, para aprovechar el esqueleto que contiene a las primeras), parabrisas, protectores (manos y cárter) y defensa de motor, aunque respecto a todo esto se sabe que en Brasil eso tema lo manejan directamente algunos motopartistas locales. Quizás en la Argentina, la filial nacional de la marca podría impulsar la construcción de estos y otros extras en sus plantas productivas.

Como tercera y última conclusión, las personas de piernas cortas encuentran dificultad para subirse, ya que la porción trasera del asiento, sobre todo con la elevación adicional que gana la zona delantera de ese espacio, no permite llevar a cabo la tarea con cierta soltura. Para que ellas logren tal fin, particularmente con ropa de motociclista puesta, no sería malo incluir en la evolución futura del producto el sistema de regulación en altura de las suspensiones DHS, lo que facilitaría notoriamente su acceso al puesto de manejo.

Para lo que se encierra en el resto de la evaluación, esta trail, que en su segmento es considerada de media cilindrada, transmite básicamente confort y facilidad de manejo en su uso turístico, con una tecnología que establece valores de consumo muy buenos.

¿Es motivo para celebrarlo? Este servidor cree que sí, pues estaba faltando una opción de estas características, con muchos componentes modernos y con una presentación que sin dudas dejará su huella en la historia de las trails de nuestro mercado, respecto a lo que vendrá.

¿Será que la inyección será parte de la oferta de Honda de aquí en adelante en sus doble propósito entre 250 y 400cc? ¿Se pasará a este formato de moto en detrimento de las trail-enduro o de las trails convencionales, como la NX4 Falcon?

Las respuestas a estos interrogantes serán dadas a través del tiempo por lo que disponga esta empresa y —fundamentalmente— sus usuarios, los cuales tienen una fluida comunicación con la terminal por medio de sus clubes de afinidad y diversas actividades que los incluyen. ●



Las cifras obtenidas por un conductor de esta máquina en la posición de conducción más avanzada, las obtuvimos gracias a la ayuda de nuestro amigo “Willy” (“Tito” para sus amigos azuleños) mientras hacíamos esta serie de fotos. Vale aclarar que nuestro “medidor” le colocó otros puños a su XR 250, lo cual entregó 810 mm de ancho para el manubrio, cuando con los originales el número establecido es de 790 mm.

LA XRE 300

EN PRIMERA PERSONA

Por Jorge V. Monasterio



Otra linda imagen de la prueba. Les contamos que de acuerdo a datos llegados de Brasil, la capacidad del tanque de combustible de las versiones de la XRE 300 que allí se venden (standard y C-ABS) es de 12,4 litros, mientras que la de la "trescientos" nacional es de 13,6 litros.



El amortiguador trasero de sistema Pro-Link no ofrece regulación alguna y asiste al horquilla de aluminio (Aluminium Swing-Arm).



El portaequipajes trasero soporta una carga de 7 kg y al mismo tiempo tiene, debajo de las plataformas de goma negras, los encastres para montar un baúl.

El probador es Marcelo Otonello, se suma la inestimable colaboración de Eduardo Cooke con la XRE 300 de su propiedad, pero lamentablemente por cuestiones climatológicas y el escaso tiempo en que estuvo la moto en nuestro poder, no pude andar mucho con ella. Me quedé con las ganas.

La premisa de que "la moto es como la pilcha, te queda o no" es totalmente cierta. A través de mis más de 50 años de motociclista tuve motos de toda cilindrada, marca y "pelaje", eso me dio la suficiente experiencia para darme cuenta que "pilcha me queda bien".

Cuando llegamos con Marcelo a Azul el viernes 12 de julio, intenté subirme, pero la cola del asiento ofrecía una cierta dificultad a mi pierna cansada, así que volví a mi DR 650 y al hotel.

Luego Marcelo me dice "¿Quiere manejarla Ud. para ir a sacar las fotos?". Mi no fue contundente, el viaje fue un suplicio, niebla, llovizna, spray de camiones y no tenía ganas de hacer prueba alguna.

Al otro día, la idea era ir al Monasterio Trapense y circular por las Sierras de Azul por los caminos de ripio. Ahí sí, me iba a poner a los mandos de la XRE...

Sábado nublado con neblina, un clima frío, húmedo, horrible. Los caminos de tierra eran fangales, con los huellones de las 4x4, así que decidí que deberíamos regresar a casa.

En Saladillo, el cielo se abrió, así que por la 51 a Chivilcoy y a casa. Faltaban kilómetros de tierra, faltaban kilómetros de prueba, no se podía acelerar a fondo para lograr la velocidad final y el tiempo urgía. Le dije a Marcelo, vamos a Ibicuy (Entre Ríos), es zona más arenosa. Allí tomé contacto con la XRE 300, ya descansado y con mejor predisposición me "trepé" a la moto. El asiento del acompañante, para el largo de mis piernas, me complicaba un poco el normal ascenso y descenso, pero supongo que con un poco de práctica, se supera el tema.

Cuando estuve a los mandos, me sentía arriba de "La Morocha" Transalp 650 con la que supe recorrer más de 80.000 km, con la única diferencia que la XRE es muy livianita.

Comodísima, las manos caen sobre los puños y las manijas de comando con naturalidad, el asiento un sofá, las piernas no están en una posición forzada. Una primera impresión inmejorable.

Primera y "avanti", el motor suena como si fuera eléctrico, sumamente suave, los cambios pasan de forma impecable.

Llevando alegre el motor, arriba de las 4000 rpm, la reacción resulta notable.

Se siente una sensación de seguridad cuando se pisa terreno desparejo, que no se logra en todas las motos de este tipo.

Las suspensiones impecables, será que peso 100 kilos y con el equipo de motociclista unos 12 más, no tuve la sensación de que fuera "seco" el accionar del tren trasero, como le ocurrió a Eduardo Cooke que es peso pluma.

La conclusión de mi escasa conducción de la XRE 300, más lo que se charló en cada carga de nafta con Marcelo, es que estamos frente a una verdadera polivalente, que sirve tanto para ir a trabajar todos los días, como para hacer periplos turísticos de largo alcance por cualquier tipo de camino.

Personalmente me gustaría un tanque de combustible con un par de litros más. Con viento en contra y la moto con maletas, en las rutas con tránsito los 5/5,5 litros cada 100 km. hacen que obligatoriamente a los 200 o 220 km. se deba repostar.

SOBRE LA XRE 300 Y SUS PRESTACIONES.

Nuestro amigo y colaborador el Arq. Eduardo Cooke, del que habrán leído innumerables relatos de viajes por Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia, Chile y Perú, compró un mes antes de que Honda Motor Argentina nos ofreciera una moto para prueba, una XRE 300. Suponemos que es la primera XRE que rodó por la provincia de Entre Ríos.

Eduardo cuenta en su amplio parque de dos ruedas: XR 250 Honda Tornado, XTZ 250 Yamaha Lander, dos Transalp 700 a falta de una. Una amplia experiencia de años de recorrer caminos arenosos y con ripio del tipo "canto rodado", tierra negra, tierra blanca y colorada. Es decir, no es un improvisado, es alguien en quién confiamos y que sabemos que sus juicios están despojados de subjetividad.



MI HONDA XRE 300.

IMPRESIONES DE UN USUARIO

Luego de un mes de uso diario (urbano y rural) llegó el momento de encarar la faceta viajera a bordo de esta unidad, dado el escaso tiempo disponible sólo pudimos incorporarle unos pocos accesorios (un pequeño top case fácilmente instalable gracias a unos tornillos estratégicamente ubicados en el colín, un cubre-cárter "made in casa" y un tomacorriente), quedando para mas adelante los cubrepuños y los fuelles protectores de los barrales, en mi opinión un olvido de Honda en una moto tan cuidada de detalles.-

Las provincias de Corrientes y Misiones brindan variados caminos, y junto a la compañía del gran amigo Marcos Nadal a bordo de su XTZ 250 allá fuimos en busca de un poco de aventura.-

DIA 1

Para unir Mercedes (Corrientes) con El Soberbio (Misiones) necesitamos recorrer 680 kilómetros, bajo niebla, fuerte viento y ruta abierta, (incluyendo un tramo muy deteriorado de asfalto entre Santo Tomé y Azara, antiguo trazado de la ruta 14) finalizando el trayecto con la noche bien cerrada.

Como conclusión de esa jornada podemos destacar la excelente iluminación (notablemente superior a de la Tornado), respecto de la posición de conducción podemos decir que la parte superior del cuerpo disfruta de una razonable protección aerodinámica gracias a su escudo cupolino, (al que le vendría bien adicionarle un pequeño parabrisas), en tanto las piernas también viajan protegidas por las estilizadas fibras laterales, llevándose el asiento los mejores elogios de este usuario, una verdadera maravilla que permite pasar largas horas disfrutando de la conducción (sin dudas mucho más adecuado para ta-

les menesteres que los de las XTZ y Tornado), mientras que la autonomía supera los 300 kilómetros, una buena cifra para nuestra geografía, finalmente el apartado suspensiones también se destaca, bien adecuado para las distintas condiciones de piso que toca afrontar en los viajes por la región.

La Ruta 2 desde San Javier hasta los Saltos de Moconá acompaña el retorcido curso del Río Uruguay, ambos se parecen a una enorme "Curiyú", circular en moto resulta muy placentero, la XRE se siente bien cómoda, si bien el rodado delantero de 21" no es el ideal para trazar muchas curvas se ve bien compensada con una buena ciclística, ayudada por el escaso peso que permite cambiar la trayectoria con rapidez.

Con los últimos rayos de sol la zona de Panambí nos brindó unos caminitos de duro y áspero piso basáltico para visitar el Salto Pacá y llegar al Peñón de Mbororé luego de una fuerte trepada, teniendo como premio unas privilegiadas vistas del río y la vecina campiña brasileña, a escasos mil metros del histórico hito donde nos hallábamos, sin duda un aperitivo de lo que sería la intensa jornada venidera.

DIA 2

La densa niebla matinal cubría el profundo cauce del río mientras el sol cobraba fuerza, en tanto nosotros avanzábamos disfrutando del impecable trazado hacia el primer objetivo, Los Saltos de Moconá, que recorrimos en una embarcación.

Más tarde encaramos la prueba de fuego del día, la difícil RP 21, una huella en medio de la selva de la Reserva de Biosfera Yabotí, que desemboca en la RN 14 al sur de San Pedro, sin dudas un tramo lleno de dificultades, profundas huellas cubiertas de agua y barro, fuertes

trepadas de desparejo basalto y resbaladiza tierra colorada, en un marco de una salvaje belleza donde ambas unidades caracterizadas por el escaso peso, buen despeje y suspensiones de largo recorrido se destacan como las ideales para tal fin.

El final del día nos encontró recorriendo la pintoresca Ruta 14 hacia el sur, culminando en Apóstoles luego de más de 400 intensos kilómetros, donde pudimos comprobar (con sorpresa)

que la XRE consumía algo menos de combustible que la XTZ, (quizás las valijas laterales y los 20 kg de diferencia de peso del conductor de esta última sean la razón), rondando la cifra de unos 27 km/lt promedio para la primera.

Degustamos un rico pacú a la parrilla con salsa criolla antes de retirarnos a descansar luego de disfrutar de la primaveral jornada misionera

DIA 3

Las nada halagüeñas previsiones meteorológicas nos hicieron dudar sobre el plan del día 3, consistente en recorrer la compleja RP 40 que nace al sur de Virasoro y termina en Mercedes, pasando por la bella y agreste Carlos Pellegrini.

Finalmente y a pesar de las nubes que se avecinaban jun-





tamos coraje y encaramos con decisión rumbo a la aventura, unos 200 kilómetros de difícil camino para llegar al último tramo de 40 km de asfalto recientemente concluido.

Fueron más de 4 horas vividas con intensidad, atravesando profundos y largos huellones inundados, interminables arenales intercalados por tramos de suave piso donde imprimíamos un veloz ritmo a nuestras máquinas, intentando ganarle a la lluvia que se avecinaba mientras dejábamos atrás grandes extensiones de bañados y pajonales desde donde levantaban vuelo infinitas aves destacándose enormes bandadas de blancas garzas.

Un pequeño alto en Carlos Pellegrini nos permitió estirar los brazos y piernas mientras contemplábamos las mansas aguas de la Laguna Iberá, para minutos más tarde atravesar el puente de metal y madera que une ambas orillas, avanzando directamente hacia las negras nubes que se avecinaban con rapidez.

Otro tramo abierto de veloz ritmo, pero con mucha atención por la gran cantidad de carpinchos instalados en el borde nos llevó al tramo final consistente en 40 kilómetros de tierra antes de llegar a la seguridad del pavimento.

Cuando ya parecía que ganaríamos la carrera todo cambió en pocos metros, el piso hú-



medo y después ya cubierto de agua y barro nos brindó el toque dramático del día, interminables y terribles 20 kilómetros de arcilla resbaladiza y profundos badenes inundados.

Por suerte los neumáticos no alcanzaban a cargar el barro, (algo que en la XRE hubiera sido complicado, pues el guardabarros delantero se encuentra muy pegado al rodado), quizás la más grande limitación a la hora de encarar tramos muy agrestes como el de este caso.

Para destacar en estas circunstancias la suavidad casi "eléctrica" del motor, sin dudas ayudado por la inyección electrónica (cosa que no posee desde mi punto de vista la Tornado), y a pesar de contar con un cambio menos posee un buen escalonamiento entre las distintas marchas.

No sin complicaciones y luego de enormes esfuerzos logramos superar el difícil reto para encarar el tramo final (ya



asfaltado) de los 1500 km del recorrido, disfrutando de la lluvia en una tibia tarde de Julio, con la satisfacción de haber comprobado las grandes cualidades de nuestras pequeñas máquinas, en particular de este nuevo producto de Honda, que respondió de maravilla y cubrió ampliamente mis expectativas.

Finalmente y ya en casa realicé una profunda limpieza sacando plásticos, asiento y suspensión delantera (para colocar los fuelles), comprobando allí la facilidad de desmontaje y acceso a distintos componentes, llamándome la atención la ubicación (muy criteriosa) del filtro de combustible, lo que permite realizar su limpieza y/o reemplazo con sencillez, pudiendo observar como único punto negativo que algunas salpicaduras llegaron a la boca de la toma de aire previa al filtro ubicado bajo el asiento y sobre la rueda trasera.

CONCLUSION

Muy interesante producto la XRE 300, una pequeña trail pensada para largos periplos en nuestras extensas geografías, algo así como una mini- Transalp y bien diferente a la XR 250 Tornado, que es una Enduro - Calle, en tanto la XTZ 250 se ubicaría (desde mi punto de vista) en un nicho intermedio. - ●



ASPECTOS POSITIVOS

- Ergonomía y confort general
- Consumo
- Calidad general y diseño
- Iluminación
- Motor suave y progresivo
- Estética (subjetivo)
- Contempla la posibilidad de colocar fácilmente accesorios (cubre cárter, top case, etc)



ASPECTOS NEGATIVOS

- Ausencia de fuelles en suspensión delantera
- Falta de tecla "passing" en luces
- Suspensión trasera algo "seca"



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

BMW F 800 GS ADVENTURE Y F 800 GT 2013

OFENSIVA DE 800

En el presente, BMW Group está muy comprometido con su departamento abocado a motocicletas, conocido a nivel global como Motorrad, en diferentes facetas. De la presentación de nuevos modelos a la realización de diversas actividades, las noticias no dejan de aparecer por el lado de esta empresa, pero aquí solamente remarcamos las que asiduamente suelen estar en primera plana de muchos medios de comunicación, incluido INFORMOTO: la llegada de nuevos motos o bien las evoluciones que se dan en algunos modelos.

Haciendo una directa alusión al trabajo de comunicación de la marca en América Latina, tiempo atrás (21 de mayo) BMW Motorrad Argentina confirmó que estaban a la venta las integrantes de una novel generación de bicilíndricas en paralelo del sector trail, tanto en un formato doble propósito (F 800 GS) como en otro quizás más ciudadano (F 700 GS). La noticia fue una especie de "bendición" para quienes tuvieron o tienen una 800 de doble propósito, pues encontra-

Sin haberse quedado tranquilo después de haber lanzado las trails F-GS de la nueva generación, las 800 y 700, el grupo humano de BMW Motorrad entendió pronto que para tener mayor consideración en el escenario internacional respecto de su cilindrada media, obligatoriamente debía reforzar el compromiso en esta capacidad cúbica. Esto arrojó el debut de la F 800 GT meses atrás y de la F 800 GS Adventure hace días, una máquina apuntada justamente a los aventureros.

ron la manera de seguir ligados al modelo quizás por un tiempo prolongado a través de motos nuevas, evolucionadas de sus antecesoras.

La gran novedad de estas presencias en el mercado argentino, sin embargo, se amplió en el contexto internacional, ya que el segundo día del mes de mayo

el mundo conoció a la F 800 GS Adventure, una trail de aventura con su correspondiente equipamiento, emulando de alguna manera lo practicado desde hace un período muy largo con las maxitrails R-GS, primero con las 1150 y luego —como en la actualidad— con las 1200.

Ante este comentario, en-

tonces, es momento de contarles lo principal que tiene la —desde aquí— Adventure de menor capacidad cúbica motriz de la carpeta de modelos de BMW, para luego continuar con la F 800 GT, una turismo que sigue la línea histórica de las bicilíndricas de este cubaje y de esta configuración en su propulsión.

OTRA GS "EXPEDICIONARIA"

La aclaración puesta entre comillas significa que gracias a su ADN puede satisfacer la demanda de un viaje con las comodidades necesarias para transitar por la tierra, la piedra, el ripio, la conchilla... en fin, diversos tipos de suelo sin tantas irregularidades, siempre en plan de paseo o excursión, aunque algunas y algunos ya ven en ella al vehículo perfecto para hacer algo más osado.

Para que la Adventure 800 pudiera recibir algunos elementos importantes de su caracterización, BMW ha señalado que el subchasis (arquitectura superior trasera en la mayoría de los casos) ha sido reforzado para recibir un tanque de combustible de



Varios ángulos para ver la BMW F 800 GS Adventure.





BMW F 800 GT.

24 l, o sea de 8 litros más que el montado en la F 800 GS actual. Completando esta inclusión, los agregados se observan luego en la defensa del motor, el parabrisas de mayor tamaño, los pedales (más anchos y con sus correspondientes bases superiores

de goma que pueden desmontarse), el pedal del freno trasero (reforzado y con posibilidad de ajuste), los anclajes para las maletas (además hacen el trabajo extra de resguardar al depósito de nafta) y el asiento, con diferente relleno, haciéndolo más



FICHA TÉCNICA: BMW F 800 GS ADVENTURE 2013

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en línea transversal inclinado 8,3° hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador. Distribución: DOHC y 8 válvulas. Cilindrada: 798cc. Diámetro x carrera: 82 x 75,6 mm. Índice de compresión: 12:1. Potencia máxima (declarada): 85 CV/63 kW a 7.500 rpm. Torque máximo (declarado): 8,5 kgm/83 Nm a 5.750 rpm. Alimentación: inyección electrónica con dos inyectores de 46 mm de difusor con sensores de control (sistema BMS-KP). Lubricación: cárter seco. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 14Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLISTICA

Chasis: multitubular de acero de sección redonda. Geometrías: 117 mm de avance y 64° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida con barrales de 43 mm de diámetro y 230 mm de recorrido (sistema WAD). Suspensión trasera: horquillón oscilante de brazos simétricos en tubos de aluminio de sección hexagonal y amortiguador de 215 mm de recorrido regulable en extensión y precarga. Freno delantero: doble disco de 300 mm de diámetro con pinzas Brembo de dos pistones paralelos y frenada antibloqueo desconectable (sistema BMW Motorrad ABS). Freno trasero: disco de 265 mm de diámetro con pinza Brembo de un pistón y frenada antibloqueo desconectable (sistema BMW Motorrad ABS). Ruedas: de aluminio y rayos de 21" adelante y 17" atrás con gargantas de 2,15" adelante y 4,25" atrás. Neumáticos: 90/90 R adelante y 150/70 R atrás. Colores disponibles: champagne metalizado con paneles laterales en negro y gráfica en rojo y rojo metalizado con paneles laterales en negro y gráfica en rojo.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.320 mm. Ancho: 925 mm. Altura: no especificada. Entre eje: 1.578 mm. Despeje: no especificado. Altura del asiento: 890 mm. Peso (vacía): no especificado. Capacidad del tanque de combustible: 24 l.



confortable.

De su conjunto técnico, las cuestiones principales que muestra son similares a la modalidad "de entrada": inyección electrónica de gestión BMS-KP, horquilla telescópica invertida de tubos de 43 mm de diámetro

de tipo WAD y la frenada BMW Motorrad ABS. El propulsor de 798cc ha permanecido inalterable en cuanto al máximo rendimiento declarado en potencia y torque.

Con esta reseña, está más que claro que las intenciones de

la casa teutona son firmes en cuanto a tener distintas alternativas para que sus usuarios encaren el turismo aventurero y —si nos permiten— hasta "extremo", habida cuenta de la presencia de la R 1200 GS Adventure.

MOMENTO DE GT

Hasta el año pasado, la saga F contaba con una moto directa para la conducción turística y deportiva. Ésta, la ST, ha servido de trampolín para generar una verdadera reformulación de la idea, pues en la actualidad

FICHA TÉCNICA: BMW F 800 GT 2013

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en línea transversal inclinado 8,3° hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador. Distribución: DOHC y 8 válvulas. Cilindrada: 798cc. Diámetro x carrera: 82 x 75,6 mm. Índice de compresión: 12:1. Potencia máxima (declarada): 90 CV/66 kW a 8.000 rpm. Torque máximo (declarado): 8,8 kgm/86 Nm a 5.800 rpm. Alimentación: inyección electrónica con dos inyectores de 46 mm de difusor con sensores de control (sistema BMS-KP). Lubricación: cárter seco. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 12Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por correa.

CICLISTICA

Chasis: doble viga de aluminio. Geometrías: 94,6 mm de avance y 63,8° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica con barrales de 43 mm de diámetro y 125 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquilla oscilante monobrazo de aluminio de sección pentagonal y triangular y amortiguador de 125 mm de recorrido. Freno delantero: doble disco de 320 mm de diámetro con pinzas Brembo de dos pistones paralelos y frenada antibloqueo desconectable (sistema BMW Motorrad ABS). Freno trasero: disco de 265 mm de diámetro con pinza Brembo de un pistón y frenada antibloqueo desconectable (sistema BMW Motorrad ABS). Ruedas: de aluminio y diez rayos de 17" adelante y atrás con gargantas de 3,50" adelante y 5,50" atrás. Neumáticos: 120/70 ZR adelante y 180/55 ZR atrás. Colores disponibles: blanco con paneles laterales en negro y gráfica en gris, negro y rojo; gris plomo con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, negro y rojo; y naranja con paneles laterales en negro y gráfica en blanco, gris y negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.156 mm. Ancho: 905 mm. Altura: no especificada. Entre eje: 1.514 mm. Despeje: no especificado. Altura del asiento: 800 mm. Peso (vacía): no especificado. Capacidad del tanque de combustible: 15 l.

las máquinas de gran turismo se están imponiendo sobre las de turismo sport. Si no, vean el movimiento que hizo Triumph, que reemplazó paulatinamente la Sprint ST por la correlativa modalidad GT.

La F 800 GT, entonces, ha sido el vehículo de reemplazo de la F 800 ST. En ella se ha optimizado el motor, logrando ahora 90 CV a 8.000 rpm (antes 85 CV a la misma cantidad de vueltas), como además se ha trabajado en la carrocería y el parabrisas, que a través de las pruebas hechas le dan —siempre en función de lo que ha comunicado BMW— mayor protección frontal y lateral y un coeficiente aerodinámico mucho mejor.

Después de esta explicación, los pormenores que conforman su ficha técnica no han sufrido —en la mayoría de las especificaciones puntuales— cambios de importancia.

REFUERZOS BIEN CONSIDERADOS

Luego de varios meses de conocida la salida a plaza de la GT y de que la presentación de la GS Adventure aún está latente en la opinión pública motociclista, se puede decir que la serie F 800 se ha fortalecido como se lo merecía. En los países más importantes en cuanto al consumo de motos de mediana y alta cilindrada, el impacto causado por estas dos máquinas que conforman esta entrega ha sido muy bueno, puesto que la renovación tecnológica de las 800 de BMW se estaba haciendo esperar.

Seguro que en Argentina, como en otros lugares de Latinoamérica, según los rumores que tenemos de primera mano, pronto podrían generarse noticias referidas a estas dos motos.

Sí: otra vez les dejamos "picando" un trascendido... ●

¿CÓMO LAS PUEDO EQUIPAR?

BMW F 800 GS Adventure: control de estabilidad ASC (Automatic Stability Control), suspensión electrónica ESA (Electronic Suspension Adjustment), kit Enduro y ASC con función Enduro, mapeo de inyección para combustible convencional (91 octanos), asiento más bajo, caballete central de estacionamiento, computadora de a bordo, calefacción de puños, faro de leds (LED), luces de giro de leds (LED), alarma antirrobo DWA, protectores de manos (pequeños y grandes), defensa de motor de aluminio, parte superior grande para los protectores de manos, parabrisas en tono oscuro, portaequipajes grande para alojar baúl, maletas laterales de aluminio, bolsas interiores para las maletas laterales de aluminio, baúl de aluminio, bolso de tanque impermeable, bolsos de material suave (pequeño y grande), bolso posterior (Enduro), silenciador de escape Akrapovič, deflectores aerodinámicos, protector posterior contra salpicaduras, navegador satelital BMW Motorrad Navigator Adventure, soporte para el navegador satelital BMW Motorrad Navigator Adventure con cables y adaptadores, bolsa para el navegador satelital (Function), kit de herramientas y reductor de potencia.

BMW F 800 GT: sistema ASC, sistema ESA, sistema RDC (información sobre la presión de los neumáticos), alarma DWA, maletas laterales, elementos de fijación para las maletas laterales, bolso de tanque, baúl de 28 litros, bolso interior para el baúl, faro de leds (LED), luces de giro de leds (LED), asientos de confort (entregan una altura del piso de 820 y 845 mm), asientos bajos (765 y 785 mm), parabrisas en tono oscuro, calefacción para puños, protector posterior contra salpicaduras, navegador satelital BMW Motorrad Navigator IV, soporte para el navegador satelital BMW Motorrad Navigator IV, kit de herramientas, reductor de potencia, caballete central de estacionamiento, silenciador de escape Akrapovič y cargador de batería de BMW Motorrad.



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



IMPORTADORA MEDITERRANEA SA

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

garantía
24
meses

YAMAHA T 110 NEW CRYPTON DISCO

LUJOSA Y RENDIDORA

Su excelente terminación, su gama de colores llamativos –por más que sean clásicos- y su mecánica que para esta evolución es acertada en términos de prestaciones, indudablemente marcan la impronta de la Yamaha T 110 de mayor equipamiento, es decir la New Crypton Disco. Sin embargo, estas conclusiones iniciales están acompañadas por muchas más, positivas en algunas cuestiones y mejorables en otras, las cuales se dedujeron una vez realizados cientos de kilómetros con una unidad de prueba, como la que Yamaha Motor Argentina (YMARG) ha facilitado para sacar a la luz esta evaluación.

El avance que Yamaha ha hecho con su línea de cubs, especialmente en los dos últimos años, ha marcado la vuelta al protagonismo de la dinastía Crypton en cuanto a novedades de este segmento

dentro del mercado argentino.

Sabemos, porque lo hemos informado en su momento, que la nueva generación de ella, bautizada como New Crypton, ha crecido en cilindrada, logrando a su vez un cambio de

imagen que ha actualizado la serie a través de las modalidades T 110 en versiones standard y Disco, esta última representada por la frenada bajo esas características en el tren delantero.



La Yamaha T 110 New Crypton Disco representa la máxima expresión en equipamiento de la gama cub de la marca en el mercado nacional. Su terminación es impecable.



El debut en plaza de la renovada saga ha sido bueno y esto lo hemos recogido a través de comentarios de personas de ambos sexos que han sido atraídos por las líneas de la New Crypton, sin importar la versión, a la vez que han puntualizado la muy buena terminación del producto. Sin embargo, acompañando ese buen suceso, este espacio es apropiado para contar un poco su proceso de producción nacional, el cual se ha encarado con mucho profesionalismo por parte de la representación local de la marca japonesa. Justamente, el mismo ha tomado un

camino sólido este año.

Principalmente, la producción de las T 110 empezó siendo completamente por sistema CKD (Completely Knock Down o Complete Knock Down, es decir a través de la recepción de las unidades desarmadas para su posterior ensamblaje) a principios de 2012, lo cual requirió el desarrollo de procesos de construcción propios, tarea por la que la firma con asiento en Ituzaingó (Buenos Aires) debió comprar y hasta fabricar las herramientas especiales y los dispositivos necesarios para seguir adelante con el proceso local de fabricación de las



dos nuevas modalidades de la New Crypton. Siguiendo en esa temporada, se debe puntualizar además que ambas tuvieron que pasar por su proceso de homologación para que pudieran ser aptas para la venta, a la vez que en pleno mes de octubre se realizó la fabricación de la pre-serie de ambas máquinas de esta nueva saga, mientras tanto el Departamento de Aseguramiento de Calidad de YMARG realizó un mes más tarde una prueba de resistencia de 10.000 km con los prototipos designados para afrontar dicho desafío. Por supuesto, los resultados fueron óptimos.

Así, el curso de los hechos nos ha llevado a enero de este año, donde la producción en serie empezó a ser una realidad, arrojando datos que hasta el momento de cierre de esta edición son muy alentadores: 3.500 New Crypton y 6.550 New Crypton Disco. Más allá de esto, lo vinculado a la sustitución de partes importadas por aquellas de manufactura nacional sigue su camino, ya que podemos agregar que la firma ha comenzado un programa de producción local de partes, el cual tiene como primera medida la fabricación del chasis y ocho piezas metálicas complementarias de cada opción de equipamiento, dejando en claro que la industrialización de este modelo en la Argentina va en serio. Para 2014, entretanto, se estima que se agregarán otras partes, asunto que nuevamente demandará el desarrollo y el examen dinámico de las mismas a lo largo —casi con seguridad— de otros diez mil kilómetros para sacar conclusiones finales.

Sencillamente, el autor de esta nota cree necesario contar de modo escueto lo que vive una motocicleta en particular en nuestro ámbito, especialmente si ésta recibe o recibirá elementos hechos en el país. Eso amplía el panorama de hombres y mujeres en cuanto al conocimiento previo del vehículo en cuestión, más allá de que a posteriori los resultados arrojados por la experiencia conductiva por cada uno de quienes sienten interés por dicha máquina sean buenos,



Adelante y atrás se ven equipos ópticos muy bien presentados. Si prestan atención, debajo del grupo trasero está el cuerpo de la luz de patente. Como se ha explicado en el texto, esta moto tiene detalles de lujo.



Imagen del portaequipajes, que soporta hasta 3 kg de carga y sirve de complemento para el espacio reducido que hay debajo del asiento.



El tablero tiene mucha información, inclusive hasta con luces de testigo para cada cambio engranado, aunque el consejo es el siguiente: observar siempre las zonas rojas del velocímetro y del marcador de combustible. Durante la conducción los espías se hacen notar perfectamente, aunque según la intensidad lumínica el de la luz larga no se ve con nitidez.



El motor es una evolución del visto en la anterior generación de la serie Crypton, la T 105, que todavía se comercializa en su formato más básico (frenada delantera por campana).

regulares o con ciertos puntos para “poner en remojo”.

De más está aclarar que lo que sigue es la opinión de este servidor respecto de cómo ha visto a la novedosa cub de Yamaha de tope de gama en el mercado argentino, exclusi-



LA T 110 NEW CRYPTON DISCO EN NÚMEROS DATOS DEL CONDUCTOR

PROBADOR: MARCELO F. OTONELLO. 1% (3).

Altura: 1,90 m.

Peso (con equipamiento): 102,7 kg.

Temperatura: 17°C (despejado).

Presión: 1.018,6 hPa.

Viento: norte y noreste a 14 km/h.

PRESTACIONES

Velocidad Máxima Cronometrada:

95,3 km/h (1) y (2).

Distancia de Frenado:

40-0 km/h: 5,56 m.

60-0 km/h: 15,11 m.

80-0 km/h: 23,79 m.

Aceleración:

0-100 m: 8'60 (2).

Recuperación:

40-80 km/h: 24'01 (2).

60-80 km/h: 12'98 (2).

Error del Velocímetro:

40 km/h (indicados)/37,5 km/h (real) (3).

60 km/h (indicados)/55,1 km/h (real) (3).

80 km/h (indicados)/73,9 km/h (real) (3).

Error del Odómetro:

Consumos:

Mínimo: 2,711 l-100 km/1 l- 36,887 km (3) y (4).

Medio: 3,068 l-100 km/1 l- 32,595 km (3) y (4).

Máximo: 3,425 l-100 km/1 l- 29,197 km (3) y (4).

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

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

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

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

vamente en su funcionamiento general en ámbitos urbanos y ruterios.

AMIGABLE

Para nada es complicado realizar los primeros kilómetros junto a una moto como ésta, ya que tanto las personas que carecen de la experiencia como las que tienen muchos kilómetros de moto encima, decididamente pueden entender su funcionamiento de modo rápido. Quienes están entre los primeros, una lectura a conciencia del manual de usuario ayuda a sentirse familiarizado con cualquiera de las New Crypton en cuanto al trabajo de sus componentes.

En lo que respecta a la experiencia personal de este escriba, la primera impresión es más que satisfactoria, porque la T 110 New Crypton Disco una de las cubs con mejor terminación de partes dentro del mercado vernáculo. La combinación mostrada por la gama cromática elegida (azul, bordó y negro), las llantas de aleación, su sobrio y moderno diseño en algunos sectores, acompañado de gráficas grandes pero no exuberantes, indudablemente

te hacen que se muestre llamativa.

Claramente, tiene el formato clásico de una cub de esta época, aunque —como dijimos antes— motiva su observación el grupo óptico trasero, que integra la luz principal y las de giro en una pieza que está encerrada dentro de un elemento común de plástico transparente; el protector del escape, el escudo frontal (también conocido como guarda-piernas o guardapiernas) y el tablero, muy completo y funcional en la información para los más distraídos.

Al tomar contacto con una unidad de la T 110 más completa, se evidencia desde la primera puesta en marcha de la jornada, tanto con el botón del arranque eléctrico como con la palanca de pie, con la ayuda del estrangulador, que el proceso no tiene complicaciones. En época de bajas temperaturas y tras varios días sin uso, puede complicarse el ejercicio, pero entre el segundo y el cuarto intento la Yamaha muestra sus intenciones de servir a la persona. Por lo menos, así fue lo experimentado en el caso personal de este probador.

En los primeros compa-

FICHA TÉCNICA: YAMAHA T 110 NEW CRYPTON DISCO

MOTOR

Tipo: monocilíndrico horizontal, 4 tiempos, refrigerado por aire. Distribución: SOHC y 2 válvulas. Cilindrada: 110cc. Diámetro x carrera: 51 x 54 mm. Índice de compresión: 9,3:1. Potencia máxima (declarada): no especificada. Torque máximo (declarado): no especificado. Alimentación: carburador tipo VM 17 SH. Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI. Batería: 12V 6Ah. Arranque: eléctrico y patada. Caja: 4 marchas. Embrague: centrífugo automático y multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: monocuna en "U" en tubo de acero sección mixta rectangular y redonda con refuerzos. Geometrías: 79 mm de avance y 27° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica de 95 mm de recorrido. Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos simétricos en tubos de acero de sección rectangular y dos amortiguadores de 76 mm de recorrido. Freno delantero: disco de 220 mm de diámetro con pinza de un pistón. Freno trasero: tambor central de 130 mm de diámetro de simple leva. Ruedas: de aleación y cinco rayos dobles de 17" adelante y atrás con gargantas de 1,40" adelante y 1,60" atrás. Neumáticos: 70/90 M/C 38P adelante y 80/90 M/C 50P atrás (Duro, ambos). Colores disponibles: azul y negro con gráfica en amarillo claro, gris y negro; bordó y negro con gráfica en amarillo claro, gris y negro; y negro con gráfica en amarillo claro, gris y negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 1.870 mm. Ancho: 675 mm. Altura: 1.040 mm. Entre eje: 1.205 mm. Despeje: 130 mm. Altura del asiento: 770 mm. Peso (vacía): no especificado. Capacidad del tanque de combustible: 4,2 l.



Las placas de comandos son convencionales. La de la izquierda se caracteriza por disponer de una llave de guía horizontal para los guiños, que se desactiva apretando el botón pulsador central ubicado en la misma pieza. Para ganar mayor lujo, las Crypton con y sin freno delantero por disco podrían recibir un gatillo para la función de luz de cruce (placa izquierda) y una tecla de corte de encendido (placa derecha). Serían más completas de lo que son.



ses de su conducción, las impresiones primarias son positivas, debido a que su posición de manejo es la correcta, en la que brazos y piernas no van forzados, lo cual permite que la concentración esté volcada completamente al camino, el tablero y los espejos. En lo referente a la visión entregada por ellos, como en la mayoría de las máquinas que montan un manubrio angosto o corto, deberían tener soportes más largos para que los hombres y mujeres de talla superior a la normal pudieran ajustarlos en virtud de sus demandas. De cualquier modo, ofrecen un campo visual acertado con un leve movimiento de la cabeza para ver lo que ocurre detrás.

Las calles y avenidas son los lugares predilectos de movilidad de la cub más importante de Yamaha en el país, y allí muestra una buena capacidad de maniobra en el tránsito y un poder de frenado altamente satisfactorio ante situaciones imprevistas como el rápido cambio de luces de un semáforo. En esa situación, la buena adherencia de los neumáticos es una ayuda fundamental. Los mismos provienen de Duro y no tienen denominación de modelo (este servidor supone que han sido desarrollados exclusivamente para esta familia de motos de la marca), aunque lo importante está en subrayar su alto rendimiento en dicha vivencia, como también en el manejo normal que impone la cotidianidad.

En terrenos dominados por una superficie empedrada



Depósito de líquido de freno (disco delantero) con su correspondiente visor de control.



o con desniveles de altura (lomos de burro, dobleces del asfalto y pozos), las suspensiones muestran una capacidad de absorción que puede considerarse suave, pero en la zona frontal y en la base del asiento se siente una respuesta algo áspera, la cual podría solucionarse colocándole piezas de goma para menguar esa respuesta. Esa clase de contactos bruscos alcanzan también al kit de herramientas sujetado por ganchos de plástico a la base inferior del asiento. Varias ve-

ces, especialmente con elevaciones no tan pronunciadas y a una velocidad superior a los 40 km/h de velocímetro, la llave de ajuste de la bujía cae al pequeño espacio de carga. Sin embargo, quizás la carga representada por este probador, que supera los 100 kg, sea la causa del porqué se dé este tipo de comportamiento, aunque el constructor declara que la New Crypton Disco puede alojar 168 kg de carga máxima.

En definitiva, esta puntualización final no hace que la opinión obtenida sobre su desempeño haya mermado, ya que su gran punto a favor está en lo siguiente: su motor. De andar suave y sereno, el manejo en calles se hace en segunda o en tercera marcha, mientras que para las avenidas se activa la cuarta. La caja de cambios, con topes en ambos sentidos, dando a entender que no es rotativa, es precisa en los movimientos y sin dudas es uno de los puntos que más le gusta a este escriba, tal como lo ha vivido con otras Yamaha, sin importar la cilindrada tratada.

BUENASPRESTACIONES

Los desplazamientos por rutas y autopistas no se tornan problemáticos, siempre y cuando se tomen los recaudos necesarios en lo concerniente a mantener las distancias prudenciales con los vehículos que se encuentran alrededor. Los recorridos encarados en estos ámbitos resultan placenteros gracias a la excelente habitabilidad que tiene quien se encuentre a los mandos, incluso si los trayectos son de medio alcance. Aquí cabe aclarar algo importante, ya que la autonomía está asegurada entre 105 y 120 km, dependiendo de los vientos.

El tema de los kilómetros que se pueden hacer con una carga de combustible es un dato de mucho valor, pero también lo es el de la velocidad bajo una situación climatológica que podría ser vista como "hostil". Quien tuvo a su cargo la tarea de probar la Crypton con freno a disco comprobó ello, particularmente a través de ráfagas de aire laterales más fuertes de las normales,

las cuales no produjeron una merma importante en la velocidad, dejando al velocímetro en la marca de los 80 km/h, cuando lo normal —o sea con vientos leves— es encontrarse en la escala de los 90 a 100 km/h.

Ágil, manejable en curvas y curvones y de frenada segura, la T 110 más lujosa está preparada para defenderse bien en el asfalto de las grandes arterias de comunicación, aunque los desniveles del piso o el rayado que suele estar presente en muchas rutas no son de su agrado, como pasa en la mayoría de las cubs y en otras motos de rodado bajo o con poca extensión en las bandas de rodado.

De igual manera, su capacidad de servir al conductor o conductora por estos ámbitos está garantizada.

UNA BUENA MOTO PARA TRASLADARSE

En el mercado nacional, las cubs dominan la escena y la competencia, como es lógico, es muy fuerte, particularmente en la franja de aquellas que alcanzan los 110cc. Entre las más conocidas, la Yamaha New Crypton Disco, quizás una de las todavía consideradas novedosas para quienes que siguen a este segmento, es una digna



Conos que cumplen una función simple: sujetar los cascos. Se ven cuando se levanta el asiento.

representante de lo que es servir a la persona que maneja una máquina de estas características para cumplir con sus quehaceres diarios.

Sin embargo, no hay que dejar de lado su lujo y su rendimiento, puntos de consideración, ya que a lo largo de esta prueba de manejo tal vez hayan sido las consecuencias más importantes tomadas por el autor, amén de que además se han incluido algunos ítems menores a mejorar, como pasa en todas las motos.

Después de haber leído las pequeñas conclusiones de esta nota, seguramente algunas y algunos que estaban pensando en hacerse de los servicios de una cub, tengan en cuenta adquirir una T 110 New Crypton Disco.



Para el resto, por ahí será una guía de referencia para validarla dentro de uno o varios años, la que pedimos por favor que no sea tomada como "palabra santa", puesto que cada uno tiene gustos y opiniones diferentes en cuanto a tipos de motocicletas y prestaciones de sus componentes.

Hasta la próxima evaluación de una cub. ●



TRES XTZ 250 DE BUENOS AIRES A USHUAIA





■ Buenas! Soy Diego Troilo nuevamente. Luego de posponer en el 2012 el viaje a Ushuaia por el norte y un tramo de la Ruta 40, este año finalmente me decidí a hacerlo. Y no solo, sino junto a dos XTZ 250 más. Éramos Leonardo ("el Flaco", para nosotros), Claudio (alias "el Tano") y yo.

Las tres motos, modelo 2010. La mía, con dos viajes ya hechos (Mendoza y Chile en 2011, NOA y Ruta 40 en 2012), y las otras dos, sin salir de Buenos Aires hasta entonces.

El "Flaco" se encargó de la puesta a punto de las tres motos. Le hizo todo lo que se le puede hacer y más: aceite, filtros, transmisión, válvulas... Hasta jugando con la altura de las motos, después del asiento un poco más del suelo. El "Flaco" es conocido en el rubro de las motos de pista, y es el hechicero de las puestas a punto y las reparaciones en su taller.

Yo me encargué de la planificación del viaje y de las rutas a transitar.

Entre los tres llevamos 4 bidones de 5 litros y uno de 10, una cadena de repuesto, cámaras, inflasellas, inflador, filtros, bomba de nafta y algunos elementos más.

DÍA 1 | SÁBADO 26 DE ENERO

No sé como hice ese día para matar la ansiedad de semejante

aventura, pero... ¡me quede dormido!

Me despertó el llamado del Flaco a las 6 de la mañana. Me estaban esperando en la Shell de Acceso Oeste y Martín Fierro, a unas cuadras de casa. Así que me preparé en tiempo récord, y en menos de 15 minutos ya estaba en la estación de servicio. Cabe aclarar que la moto ya había quedado preparada desde el día anterior.

Así que salimos nomás... Tomamos el Acceso Oeste hasta Luján, para luego retomar por la Ruta Nacional N°5. Luego de unos 130 kilómetros, paramos a desayunar en una YPF en Chivilcoy. Evidentemente, habíamos "canchereado" el frío, por lo cual el desayuno se extendió un rato largo hasta retomar temperatura.

Con el sol un poco más arriba, retomamos el viaje por la ruta que afortunadamente estaba en muy buenas condiciones. Paramos a cargar nafta en 9 de Julio, Pehuajó y luego en Trenque Lauquen, para luego parar a almorzar algo rápido en una YPF de Santa Rosa, La Pampa. El tramo se había hecho bastante largo.

Hicimos unos pocos kilómetros y nos detuvimos en un costado de la ruta a la sombra de unos árboles, a charlar y dejar que pasara el tiempo y el calor de la tarde aflojara un poco.

Luego de un largo rato, seguimos viaje hasta General Acha, la

última parada antes del cruce de la ruta del desierto. Allí, encontramos un lindo y sencillo hospedaje sobre la ruta 152, poco antes de la entrada al pueblo. El dueño del mismo tenía una XT 225 -la predecesora de nuestras XTZ250-, por lo que intercambiamos unas cuantas palabras con él.

Luego de los mates del Tano, de las duchas, y del primer relax mirando el atardecer, fuimos a cenar a una parrilla del pueblo, la cual nos pareció un poco cara. De todas formas, repusimos energías, y nos fuimos al sobre para descansar.

DÍA 2 | DOMINGO 27 DE ENERO

A eso de las 6 de la mañana, antes de que el sol aparezca en acción, nos levantamos y empezamos a cargar todo arriba de las motos: valijones, bolsos, repuestos, etc.

Luego de terminar, cargamos nafta en el A.C.A. del pueblo, lo cual nos demoró bastante porque había mucha gente. Ahí llenamos los bidones para encarar la desértica ruta.

Había un señor con una V-Strom y su hijo con una Falcon, comentándonos del terrible estado de la Ruta 40 en la parte más al sur.

Luego de la charla y la carga de combustible volvimos a la Ruta 152, para hacer poco más de 100 kilómetros para llegar a Chacha-



charramendi, pueblo que marca el límite con un cartel imponente: "Ruta Provincial 20 Conquista del desierto".

Aquí tuvimos la primera anécdota del viaje: Antes de llegar a Chacharramendi, unos 20 km antes, vimos como un YBR 125 se nos pegó en la ruta, cual pájaro que se une a una bandada volando a lo desconocido. En Chacharramendi paramos sobre unos árboles a refrescarnos y a pasar la nafta de los bidones al tanque. Ahí, el conductor del YBR se bajó y se presentó. Su nombre era Tomás, y venía de Uruguay. Su destino era Valdivia, donde vivía su madre. El tema es que Tomás y Leo (el "Flaco") ya se conocían. Leo había dado una campaña de servicio técnico en Uruguay, y Tomás lo conoció ahí. Así que luego de charlar un rato, seguimos viaje los cuatro.

Realmente, la ruta del desierto es muy aburrida y peligrosa. Desde los que pisan el acelerador a fondo hasta los que se van durmiendo por la recta eterna de hora y media, podemos ver que

hay que estar atento, porque entre eso y el calor abrumante el viaje se hace eterno.

Llegados a 25 de Mayo, todavía en La Pampa, nos detuvimos a cargar nafta y tomar algo, porque la ruta del desierto nos había dejado de cama. Eso sí, la YPF que aparece como si fuera un oasis en medio de tal ruta se aprovecha un poco de ser "lo primero" que aparece, y los precios de mercado no son para nada normales. Así que luego de la carga nos adelantamos un poquito hasta antes del límite con Río Negro, donde se ve el ancho Río Colorado.

Ahí, en otra YPF, nos detuvimos a almorzar. El aire de la estación no andaba, y afuera, justamente era lo que no corría. El sol quemaba la piel con rapidez y, sumado a que ya habíamos atravesado la ruta del desierto, las ganas de una siesta fresca tentaban... Tomas decidió saludar y seguir viaje, porque lo esperaban en Neuquén ese día para dormir. Así que con una decisión muy fuerte, se sumergió en el agobiante baño de sol de la tarde pam-

peana. Nosotros nos adelantamos unos pocos kilómetros y nos refrescamos las piernas en un charco (sinceramente, no dábamos más del calor).

A eso de las 5 de la tarde emprendimos viaje hacia Neuquén. No teníamos un lugar definido donde dormir, ya que íbamos calculando con la puesta del sol para evitar manejar de noche. El "Flaco" conocía gente en Cipolletti que podría hospedarnos, pero yo pensé que si no avanzábamos un poco más, poco a poco nos iríamos retrasando. Así que decidimos pasar Neuquén de largo.

En la ciudad de Neuquén, ya con los tanques de nafta nuevamente llenos, dando vueltas y tratando de salir a la Ruta 22 para continuar hacia Plaza Huincul, nos detuvimos en un semáforo. Se escuchó un grito con una tonada rara, pero yo sinceramente no había visto a nadie. Era Tomás, que estaba perdido y nos vio pasar y salió a buscarnos. Así que nuevamente se unió a "la bandada" y seguimos viaje.

Tomás no pudo encontrar la

casa en la que había arreglado quedarse a dormir, ya que en su GPS no aparecía, y quienes lo querían ayudar en la ciudad decían que no existía.

El sol ya empezaba a caer. La ruta 22 en dirección opuesta a donde nosotros íbamos era un sinfín de vehículos de no creer. Por momentos se colapsaba y se detenía en ambas manos. No obstante, seguimos viaje sin parar.

Llegando a la bifurcación entre la 22 y la 237, el sol ya había desaparecido. Sólo su esplendor tenía el horizonte del oeste con un tono más claro, mientras que del otro lado una luna gigante parecía perseguirnos. Seguimos viaje hasta Plaza Huincul y Cutral Co, donde cargamos nafta mientras de la mano de enfrente de la ruta se veían las gigantes instalaciones de las refineras.

Dimos unas cuantas vueltas para conseguir hospedaje y poder cenar. Luego de tantas vueltas, ya con la panza llena, a eso de las 12 de la noche pudimos tirarnos a descansar los cuatro.



DÍA 3 | LUNES 28 DE ENERO

A eso de las 7 ya habíamos arrancado con los motores entre las piernas. La ruta seguía siendo la 22, hasta Zapala. Allí, luego de cargar nafta en una YPF y de saludar a Tomás, quien cruzaría a Chile para llegar a Valdivia en el día y ver a su madre, volví a sentir “eso” que todo motociclista debe sentir al ver su sombra sobre la Ruta 40, la ruta más hermosa que puede tener este gran país.

Ya en el viaje a Mendoza pude recorrer unos pocos kilómetros de la mítica Ruta 40, al igual que en el norte desde las Salinas Grandes hasta casi el Parque Nacional Talampaya, con más de mil kilómetros de la misma, la mayoría de ripio y caminos estrechos y únicos.

Seguimos viaje. A unos pocos kilómetros de subirnos a esta única ruta, se escuchó una melodía de bocinazos: era el saludo con Tomás, quien doblaba en una rotonda para encarar al país transandino. Empezamos a “bajar el mapa”, deleitándonos con los paisajes montañosos y las curvas y contra curvas que aparecían una y otra vez.

Nos detuvimos a almorzar algo rápido en el A.C.A. de Junín de los Andes. Allí estiramos un poco las piernas y nos preparamos para empezar a seguir bajando por los Siete Lagos.

La ruta, cada vez mejor, nos acercó a San Martín de los Andes. Un hermoso lugar, con mucha inversión, y con una de las mejores playas cordilleranas. Ahí nos metimos un rato en el agua y descansamos con unos mates. Después, seguimos por el ripio de la ruta hasta Villa La Angostura.

La ruta de ripio fue un hermoso desafío. Con Leo ya teníamos cierta experiencia con la superficie, pero para “el Tano” era algo nuevo. Así que nos ajustamos un poco a su velocidad y tratamos de seguir los tres juntos, aunque de vez en cuando con el Flaco nos “emocionábamos” acelerando y lo perdíamos.

Finalmente llegamos a Villa La Angostura. Debo admitir que pocas ciudades demuestran tanta

hermosura cuando uno llega. Otro A.C.A. nos abasteció de combustible luego de tener un segundo almuerzo a eso de las 6 de la tarde en plena avenida de la villa. Tras averiguar dónde hospedarnos nos dirigimos al Hotel Angostura, con playa, embarcadero, vista al lago Nahuel Huapi y un hermoso parque lleno de rosas. Abonamos la estadía y nos fuimos a la playa a “congelarnos” con el agua del lago. Nos quedamos mirando cómo se ponía el sol, tomando unos mates y apreciando el silencio del lugar.

Esa noche cenamos ahí mismo y nos fuimos a dormir luego de la ducha.

DÍA 4 | MARTES 29 DE ENERO

Entre mates y cachivaches del viajero, el amanecer nos vio sentados en el jardín, mirando el lago.

Luego de cargar todo empezamos con la ruta del día. Así dejamos La Angostura, un lugar hermoso y reconstruido con el esfuerzo de su gente después de

las cenizas que dejó aquel volcán hace unos años.

La ruta siguió siendo cada vez más hermosa, con lagos azules para donde miráramos. El frío empezó a ser protagonista en las mañanas del viaje, pero nunca como lo sería el viento más adelante... La cámara del casco del “Flaco” salió volando en una curva, lo cual nos hizo demorarnos unos instantes para ir a buscarla.

Entramos a Bariloche, pero sólo para cargar nafta y sacarnos unas fotos en el Centro Cívico. Bariloche es muy lindo, pero volvíamos a respirar ese aire de ciudad que nos hizo irnos rápidamente...

Seguimos viaje por la 40 con destino a El Bolsón, lugar que amo y que he visitado en varias oportunidades. La ruta, con algo más de cien kilómetros entre Bariloche y el destino, ofrece innumerables curvas y contras curvas con los lagos a los costados. Había un intenso tránsito y motos de algunas partes del mundo. Para nuestra envidia, vimos un pelotón



de XT660Z que habían venido de Europa.

Llegando a El Bolsón empezamos a ver las ferias y cervecerías que adornan los costados de la ruta. En una YPF antes del centro cargamos nafta, lubricamos cadenas como en cada parada, chequeamos el estado general de las motos y nos dirigimos a la Plaza Pagano, emblema de El Bolsón, con el cerro Piltriquitron de paisaje en el este y las montañas precordilleranas en el oeste.

Almorzamos algo rápido en la plaza, mientras veíamos un sinfín de gente entrando y saliendo de la galería de la feria de artesanías, la más grande que me ha tocado visitar en todo el país. Una vez más, abrimos el mapa y señalamos como destino Esquel, con lo que rápidamente luego de almorzar volvimos a la 40. A pocos kilómetros, según mi memoria la ruta se bifurcaba y señalaría la continuación de la 40 y la Ruta Provincial 16.

Yo ya conocía Lago Puelo, pero sería una picardía no volver a ir y que los demás no lo vieran. Así que les dije de ir y ellos no tuvieron drama...

¿Drama? ¡Más que chochos con Lago Puelo! Uno de los lugares más lindos de la Patagonia y del país, delante de nuestros ojos. Ahí nos quedamos alrededor de una hora mirando el paisaje, y viendo y considerando la hora que era y el destino que teníamos, decidimos seguir.

Luego de dar vueltas para



conseguir nafta porque en una YPF no había, volvimos a la ruta y seguimos bajando por la hermosa 40, pasando por el Lago Epuyen. Las obras sobre la misma se venían con más frecuencia, donde nos deteníamos por momentos a esperar la señal de paso. Empezamos a sentir unos fuertes vientos que venían del oeste y nos hacían ir con cautela y cierta inclinación. Cabe aclarar que la XTZ 250 no está hecha para la ruta y menos para viajes largos. Tiene su punto de gravedad bastante alto por la altura, y a esto, sumado el equipaje y/o los valijones, una leve brisa ya inclina la moto con facilidad.

A eso de las 6 de la tarde, más o menos, merendamos en una Petrolbras antes de entrar a la ciudad de Esquel. Con mapa en mano, decidimos atravesarla y dirigimos hasta el Parque Nacional Los Alerces. Aprovechando el sol que se

ponía tarde, empezamos a tener el viento de frente mientras cruzábamos la ciudad. La ruta hasta Los Alerces tiene en un momento un zigzag bastante peligroso, en plena subida y bajada. Luego de unos cuantos kilómetros llegamos a la entrada del parque. Allí abonamos el acceso y tuvimos el primer control de Gendarmería Nacional. Nos pidieron todo lo necesario, con un tono y un humor bastante "anti porteño". Luego seguimos viaje y buscamos dónde hospedarnos. Bajamos las cosas y nos fuimos a tomar mate con el atardecer de "show" sobre el Lago Futalaufquen.

Ya de noche almorzamos en el parque y nos fuimos a descansar luego de hacer otro chequeo sobre las Yamaha.

DÍA 5 | MIÉRCOLES 30 DE ENERO

En una fría mañana, matea-



mos y desayunamos sobre el Lago Futalaufquen. Con las manos casi congeladas nos dirigimos a Esquel para cargar nafta y desayunar nuevamente.

Luego de mirar y mirar, y volver a mirar el mapa, empezamos a dudar si podríamos llegar con el tiempo a Ushuaia, pasando por toda la 40 hasta Río Gallegos. Así que decidimos bajar hasta Tecka, un pueblo muy pequeño donde cargaríamos nafta más tarde y empalmaríamos la Ruta Provincial 20 con destino a Comodoro Rivadavia. El Tano no estaba de lo más "canche-ro" para probar tantos kilómetros por 40 en ripio, por lo que el cambio de ruta fue la mejor opción.

Y así fue. Primero en Tecka, luego en Gobernador Costa fue donde "picamos" algo y cargamos nafta. En este último pueblo nos detuvo un nuevo control de Gendarmería. No tardó más de dos o tres minutos el detenimiento. Uno de los oficiales nos comentó el "terrible" estado del ripio de la Ruta 40 en su parte sur.

La ruta, luego de haber sido árida, recta y aburrida, se empezó a poner más divertida: era una sucesión de curvas y contra curvas entre montañas en el medio de la nada misma. ¡Muy hermosa, por suerte! El viento que nos empujaba de costado cuando "bajábamos" ahora lo teníamos de atrás, soplando como un aire constante que no paró nunca de darnos una pequeña ayuda con la velocidad del viaje. Llegando a Sarmiento se pueden ver los lagos Musters y Coihue Huapi, dos gigantes espejos de agua que abastecen la zona con agua potable.



Allí en Sarmiento merendamos en un pequeño A.C.A. sobre la ruta. Cargamos nafta nuevamente y seguimos viaje, en la recta final del día. Los pozos petroleros comenzaban a aparecer cada vez con más frecuencia, al igual que los molinos de energía eólica.

Llegando a Comodoro hicimos contacto con la Ruta Nacional 3, la cual me dio una bienvenida no tan grata... Frenando a escasa velocidad en un semáforo, pisé sobre la superficie de la esquina y con tanto peso en la parte trasera, apenas me incliné, la moto se cayó con una pesadez increíble. Para levantarla necesité la ayuda de Leo y el "Tano", que venían unos segundos atrás.

Buscando hospedaje, a 15 minutos de mi caída, fue el "Tano" quien se cayó subiéndolo a una vereda. Cuando nos dimos cuenta, su moto, además de tener un plástico roto, tenía detalles como la palanca de cambios doblada, mientras que mi moto goteaba aceite, lo cual nos preocupó bastante.

Una vez hospedados en un elegante hotel de la ciudad nos dedicamos a las motos. El "Flaco" empezó a hacer sus magias y después de un rato el aceite ya no goteaba -de la caja del filtro de aire-, y la moto del "Tano" ya tenía todo en orden.

Debido a que mueve mucho capital por los pozos petroleros que están en la periferia de la ciudad, Comodoro Rivadavia tiene una economía algo "salada" para los viajeros. Por eso es que el Hotel no nos pareció barato, al igual que los precios de los lugares



res donde uno se podría sentar a comer. Por esto, picamos algo en una pizzería y nos fuimos al sobre a descansar.

DÍA 6 | JUEVES 31 DE ENERO

Luego del cálido desayuno del hotel cargamos todo nuevamente en las motos y chequeamos si ninguna goteaba o tenía algún detalle que podría llegar a dificultarnos en el viaje.

Fue una mañana muy fría y nublada. Pero lo que realmente nos llamaba la atención era ver como todo "volaba" por el aire: el viento, ese mismo que nos había "ayudado" a llegar a Comodoro Rivadavia con rapidez, en esta oportunidad nos asustó bastante.

Salimos muy despacio hasta una YPF donde cargamos nafta y hablamos con el playero del lugar. "¿Viento? Esto es un poco apenas... Ya van a ver lo que es", dijo el simpático empleado.

No se equivocaba. Apenas salimos de la estación de servicio, una tierra levantada por el viento nos acompañaba por el suelo. Con las motos de costado, empezamos a seguir nuestro viaje por la Ruta 3, con una escasa velocidad y con preocupación por el día, donde el sol no mostraba ni un rayo de luz.

Pasando Rada Tilly, un control provincial nos hizo detener y declarar unos largos minutos: a dónde íbamos, cuánto tiempo, qué llevábamos, etc. Nos advirtió que el viento era fuerte pero que podría ser peor, ya que a veces debido a ráfagas continuas mayores a 120 kilómetros por hora la ruta se cierra impidiendo el paso

momentáneamente.

Cruzando ya a la provincia de Santa Cruz, con el mar a la izquierda como aliado a la vista y el viento por el otro lado, seguimos el viaje con las motos de costado.

Aquel fue quizás el momento en el que más miedo sentí en la Ruta 3. El "Tano" a la cabeza, el "Flaco" atrás, y yo, último en la fila de las XTZ: en la mano contraria venía una camioneta con un trailer, el cual luego de cruzar con el "Tano" y Leo salió volando como un papel para el lado del mar. La camioneta, por una cuestión de fuerza, giró en U sobre la ruta, justo delante de mí.

Unos 100 metros de distancia y la historia hubiera sido otra, pero por suerte no pasó nada más que eso.

Llegando a Caleta Olivia, siempre con el mar a nuestro costado, cargamos nafta nuevamente. Atravesamos la ciudad y salimos nuevamente a la Ruta 3.

A causa del viento y el equipaje, la velocidad promedio no superó nunca los 80 kilómetros por hora. A todo esto se sumaba la lluvia que empezaba a tomar protagonismo.

Si la ruta que hicimos el segundo día era la "Conquista del desierto", evidentemente quien la llamó así nunca había transitado la Ruta 3. Fue muy desgastante luchar con el viento en cada ráfaga, haciendo fuerza y magia para no caernos constantemente.

Como una especie de oasis, apareció una YPF en Tres Cerros. Allí se detiene todo el mundo que sube o baja por el país. Y así hicimos nosotros, tanto para cargar nafta como para almorzar y relajarnos un

poco después de tanto esfuerzo físico. Entre un montón de revistas que ofrecía la estación de servicio para los que comían ahí tuve la hermosa sensación de verme en la tapa de una INFORMOTO -precisamente la 457-, donde salí relatando el viaje al norte. Luego de eso seguimos viaje, sin saber cuál sería nuestro destino debido a que las variables viento y clima no eran algo que teníamos tan claras.

La ruta siguió siendo igual. Cargamos nafta en Puerto San Julián pero no entramos a la ciudad. La idea era seguir y seguir hasta que no pudiéramos más.

Afortunadamente, apareció un camión con patente "charrúa" que iba a una velocidad promedio de entre 80 y 90 kilómetros por hora y nos "colamos" en su rastro. Así, no luchamos con el viento y el viaje se hizo más ameno. El sol ya había salido, y cuando nos quisimos dar cuenta, luego de unos horas ya estábamos en el pueblo Comandante Luis Piedrabuena, un hermoso lugar de poco nombre y de mucha calidez.

Conseguimos un muy buen hospedaje (quizás el mejor de todo el viaje en relación al precio) con vista a la ruta. Bajamos las revoluciones y nos tomamos unos mates, mirando cómo pasaba la hora. El sol, que en el sur es de ponerse tarde, parecía no desaparecer más.

Luego de cenar en un restaurant cercano a la ruta nos fuimos a dormir, pensando en que al otro día ya deberíamos estar en Tierra del Fuego. ●

Continuará en el próximo número.

LM SERVICIOS

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

ATENDIDO POR ING. MIGUEL A. LIENDO - Descuentos a socios del INFORMOTO CLUB

Asesoramiento sobre rutas a Bolivia y Perú - Auxilio en ruta - coordenadas: S24°09.895 W65° 19.928 /
Juan Carlos Dávalos n° 64 Barrio Los perales **San Salvador de Jujuy**

TEL.: 03884261615 / 154750009

NUEVOS ESTADORES

www.pietcard.com.ar



Pietcard
FÁBRICA DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS PARA MOTOCICLETAS

212



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

213



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

214



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

TODOS NUESTROS PRODUCTOS SON DE INDUSTRIA ARGENTINA - POSEEN COBRE NACIONAL

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



**YAMACENTER
BOULOGNE**



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

YAMAHA

Motorcycles - Repuestos
Servicio Técnico

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

RM REMO MACCAFERRI S.R.L.

**Concesionario Oficial
MOTOCICLETAS - REPUESTOS**

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



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

informate en

www.informoto.com



Centro de Atención al Cliente:

JAWA - CZ DE ARGENTINA

De Roberto Martínez

UNICO IMPORTADOR Y REPRESENTANTE
DE LA MARCA **JAWA EN ARGENTINA**

*Repuestos Originales - Taller
Atención a Concesionarios*

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



DE VILLA CAÑAS A USHUAIA

Este es el relato de un viaje largamente añorado y, por distintas cuestiones, postergado. Después de varios meses de alistar las motos, planificar la logística y demás preparativos el proyecto de recorrer cerca de 9000 km en 20 días quedó aprobado, pero con poco margen de error.

¿Los protagonistas? Patri y Sergio con una Transalp 600 modelo '99 y Mariel y yo (Nelso) con una Falcon '07, más una camioneta de apoyo. Todos nosotros teníamos el mismo sueño por cumplir: llegar a Ushuaia, en moto y con amigos atravesando Bariloche, gran parte de la RN 40, algo de Chile y regresando

por la RN 3.

La aventura comienza el 1 de enero de 2012. Salimos de nuestro Villa Cañas hacia Bariloche, arribando el 2 a media tarde. Luego de alojarnos en una cabañita recorrimos un poco los bellísimos paisajes de los alrededores. El tiempo estaba muy bueno y caluroso, pero el punto en contra era que toda la zona muy afectada por las cenizas del volcán chileno.

3 de enero: Partimos por la 40 rumbo a El Bolsón, una comarca andina pintoresca. Visitamos el Lago Puelo, donde las chicas le hicieron un "dentre" mientras nosotros las alentábamos desde la orilla, antes de proceder a visitar otros atracti-

vos turísticos del lugar y degustar unas cuantas cerezas espectaculares. El tiempo estaba hermoso, pero fue muy feo el incendio que se desató en El Hoyo y duró varios días. Incluso se accidentó un avión hidrante.

4 de enero: Salimos tempranito hacia Trevelin, en medio de nubes de humo y fuerte olor. Visitamos el Parque Nacional Los Alerces, un lugar de una belleza inexplicable. Nos maravillamos con el color de las aguas de los 3 lagos (Menéndez, Rivadavia y Futaleufquen), la flora, los ríos y los ejemplares de Alerces, tan añosos como altos. Llegamos a la isla "Reserva del Chucao", atravesando a pie un puente colgante y recorriendo todos los

senderos. El río Menéndez sorprende con su color verde esmeralda, dando el marco perfecto al aire puro que se respira allí. En Trevelin, un pequeño y místico pueblito, nos alojamos por dos noches.

5 de enero: Fuimos a conocer Esquel y sus alrededores y viajar en la Trochita, el viejo tren patagónico. Fue una muy linda experiencia, al cabo de la cual almorzamos las hamburguesas mas grandes que hayamos visto en nuestras vidas (sin mentir, tenían unos 25 cm de diámetro). A la tarde regresamos a Trevelin y nos preparamos para emprender el viaje por Chile.

6 de enero: El día estaba espléndido, así que arranca-

mos temprano al paso Futaleufú. Nos esperaban casi 320 km de ripio bastante suelto y grueso, por partes muy complicado. En La Junta cargamos combustible, almorzamos y seguimos dándole pata ¡por ripio! Hasta allí el paisaje estaba dominado por los bosques, las praderas con ganado, los ríos muy caudalosos de color turquesa y, por supuesto, las imponentes montañas. De allí en adelante las vistas comienzan a cambiar inesperadamente, apareciendo la selva valdiviana, producto de los 4.000 milímetros anuales de lluvia. En ella se vislumbra una exuberante vegetación en la que se combinan los árboles altos con plantas acuáticas, con suelo muy húmedo y encharcado. Su esplendor no deja de maravillarnos.

Entre lagos, ríos y montañas llegamos a Puyuhuapi, un pueblito de pescadores que parece salido de un cuento de hadas. A orillas de un fiordo con vista al Pacífico (Fiordo de Quelat), la selva se va cerrando más y más, el camino se angosta, se retuerce y se torna un tanto peligroso. Pasamos por el parque Quelat, donde avistamos su glaciar -"El Ventisquero Colgante"- y, como frutilla del postre, cruzamos un cordón montañoso con fuerte ascenso en caracol, de una belleza mágica. Al descender se termina el ripio (137 km). Subimos a la ruta 40, transitando 60 km, llegamos a Mañihuales. Hicimos noche en unas cabañitas -fue lo que encontramos y necesitábamos dormir-, poniendo fin a una jornada agotadora, pero con unos paisajes increíbles.

7 de enero: Aunque empezó bárbaro, éste sería el día más complicado. Nuestro primer destino era Puerto Ibáñez, donde trataríamos de tomar la balsa a Chile Chico navegando el lago Cabrera o Buenos Aires. La ruta es excelente, al igual que las vistas que la rodean. Pasamos por Coihaique, una ciudad grande y moderna donde almorzamos unos panchos carísimos. Al llegar a Puerto Ibáñez nos enteramos de que la balsa ya había partido, así que teníamos que ir a Perito Moreno por paso Pallavicini. Fueron unos 25 km de ripio malísimo a través de un camino con lugares peligrosos.



Para postre, nos "comimos" la aduana chilena que estaba a la salida del pueblo y tuvimos que volver, hacer aduana y encarar de nuevo (total 75 km). Quedaban casi 100 km de desolación total hasta Perito Moreno. Nos agarró la noche y pinché una cubierta, con la luna como úni-

ca compañía en aquellos lugares tan lejanos... Y al llegar no conseguimos alojamiento por la fiesta de la cereza en Los Antiguos así que, casi a las 2 am, hicimos campamento en el patio de una casa. Muchas gracias a Caty, una persona muy solidaria. ¡¡A descansar, por fin!!

8 de enero: Acomodamos todo y nos duchamos en una Petrobras. Salimos tarde, acompañados por el viento patagónico (oeste) durante todo el viaje. Visitamos la Cueva de las Manos, cerca de Bajo Caracoles. El camino de ripio para entrar era espectacular, mas en el que sale a B. Caracoles había que estar más atento en la conducción, ya que tenía unas cuantas imperfecciones. Continuamos por la ruta 40 hasta Gdor. Gregores, que está en construcción por tramos (alternamos asfalto y ripio). Allí el paisaje cambió totalmente: apareció la estepa de una aridez extrema, con mucha

fauna autóctona (principalmente, guanacos y ñandúes). Cabe destacar que están sufriendo las consecuencias de los alambrados perimetrales que desorientan a estos animalitos.

9 de enero: Desde Gregores nos dirigimos hasta Tres Lagos, recorriendo unos 170 km de un



ripió que en partes estaba muy feo. Los vientos fueron fortísimos y apareció alguna que otra llovizna. Nos faltaban 130 km a El Chaltén, y a mitad de camino bordeando el Lago Viedma (el más grande del país) se vino una tormenta con ráfagas de 80 km/h que nos pegaba lateralmente. Nos corría desde el centro de la ruta hasta el borde y no

podíamos pasar los 40-50 km/h. Por suerte un rato antes de llegar la tormenta pasó y en los últimos tramos pudimos disfrutar de las montañas a las que nos acercábamos. Al llegar no podés creer lo que ves: el pueblo El Chaltén enclavado en la montaña, al pie del Fitz Roy o Chaltén (centinela, en lengua originaria), rodeado por el río Las Vueltas y

lleno de casas muy pintorescas. Es como un cuadro pintado por un artista celestial... ¡realmente espectacular! En Secretaría de Turismo nos consiguieron una cabañita, almorzamos y salimos para Laguna del Desierto por un camino de unos 45 km de ripio bueno que no tiene un metro de desperdicio con sus ríos, montañas, glaciares y los bosques de Lengas. Al llegar a la laguna lo que ves es aún mejor: las montañas que la rodean y la inmensa vegetación valen el sacrificio y mucho más.

10 de enero: Intentamos cargar combustible pero no había desde hacía 5 días. Recurrimos a las reservas y partimos al Calafate (220 km de muy buen asfalto). Es una muy linda ciudad, prolija y cuidada. Nos alojamos en una casa y sobre el mediodía salimos hacia el Glaciar Perito Moreno, una maravilla natural, majestuosa, muy grande e inimaginable (su altu-

ra sobre el agua es de 70 mts, por debajo 120 mts y tiene 4 km de ancho). El color del hielo, bajo la luz del sol, pasa del blanco al azul intenso dependiendo del espesor y de la densidad. El glaciar nos regaló un hermoso acto de magia cuando se desprendió un bloque del fondo y emergió delante de nuestros ojos, brindándonos un espectáculo de movimientos, sonidos y colores. Todos los presentes aplaudíamos y gritábamos. Con mucho frío, nos pasamos horas contemplándolo por sus 4 km de pasarelas. Cuando nos fuimos no quedaba nadie y nos daba pena dejar ese lugar al volver a nuestras motos, no dejábamos de volver nuestras miradas para seguir contemplando a ese hielo iluminado por el sol del atardecer. Cenamos en una parrilla y a descansar.

11 de enero: Nos tomamos la mañana para descansar, revisar todo y lavar ropa, y a la tar-



de fuimos al lago Roca (50 km de ripio).

12 de enero: Salimos rumbo a Punta Arenas -Chile- por el paso fronterizo Río Turbio. Fueron 600 km de asfalto por un camino de interminables rectas algo aburrido. El día nublado y -¿cuándo no?- muy ventoso. Llegamos a la tardecita y nos alojamos, cenamos y nos fuimos a dormir.

13 de enero: Desayunamos en el hotel y luego nos dirigimos a sacar los pasajes para cruzar el Estrecho de Magallanes en balsa. Visitamos la zona franca, compramos algo y recorrimos la ciudad, hermosa con su costanera, su arquitectura, las plazas y los edificios públicos. Además, es muy ordenada y limpia.

Día 14 de enero: Era el gran día. Embarcamos lloviznando pero el mar estaba calmo, así que el cruce fue tranquilo y muy agradable. A las 11.30 hs arribamos a El Porvenir, un pequeño pueblito, ordenado como todos

que vimos en el sur chileno. Ya con una resolana encaramos los 150 km de ripio que estaban un poco húmedos por una lluvia mañanera y nos dejaron a la miseria a nosotros, a las motos y a la camioneta... ¡lo que costó sacarlo! Bordeamos Bahía Inútil, viendo muchas playas y gente pescando. Cruzamos las aduanas y por fin tomamos la RN 3. En Río Grande almorzamos, cargamos nafta, y emprendimos la etapa final de 212 km hasta Tolhuin. El paisaje es bastante plano con praderas naturales y ganado ovino y vacuno. El Atlántico nos acompañó un tramo y luego divisamos el lago Fagnano, donde comienzan las montañas y el camino sinuoso. Luego del paso Garibaldi -muy bonito-, a las 20.30 hs ¡¡¡llegamos a Ushuaia!!!

Fueron momentos de abrazos y festejos, desplegamos una bandera patria y sacamos miles de fotos. La emoción fue muy grande; habíamos logrado

nuestro objetivo.

Nos quedamos 3 noches en el hospedaje "Paisaje del Beagle", con gente de primera. Durante nuestra estadía visitamos el Glaciar Martial, el museo de la cárcel, el Parque Nacional Tierra del Fuego, la Bahía Lapataia, el Tren del Fin del Mundo, el puerto y la costanera. Recorrimos la ciudad, Patricia pudo hacer la navegación, y en la última noche nos comimos un fabuloso cordero fueguino bien regado como despedida.

De Ushuaia, como ciudad, no me llevo la mejor impresión: son muy bellos y prolijos el centro y la costanera, pero no así el resto. Ha crecido demasiado rápido, sin planificación, y todo es desordenado y con varios barrios de muy bajos recursos en la zona portuaria. No obstante, en cuanto a lo paisajístico su belleza supera todas las expectativas.

17 de enero: Emprendimos el regreso por RN3, visitando

Puerto San Julián, Rawson y Madryn. Nos dimos un chapuzón en Las Grutas, siempre con el convidado de piedra, el viento patagónico. Arribamos a casa el sábado 21.

Párrafo aparte para las Honditas, que estuvieron siempre a la altura de sus pergaminos: altísima confiabilidad y cero problemas, salvo un pinchazo. En mi opinión, para este viaje es más apta la Transalp que la Falcon, penaliza un poco por la capacidad de carga y por potencia, además de que es menos trialera.

Para tener en cuenta, los mejores lugares y paisajes están, en la mayoría de los casos, lejos del asfalto y de la civilización.

Parecíamos extranjeros en nuestro propio país, ya que encontramos muchísimo turismo extranjero, especialmente brasileños y europeos: mochileros, en bicicleta y varias parejas en moto. La hospitalidad de los habitantes de nuestro sur, como de nuestros vecinos chilenos, fue siempre altamente destacable. Con todos los que tuvimos contacto nos brindaron su ayuda y camaradería.

De esta manera completamos en 20 días un total de 8800 km, de los cuales 1500 fueron de ripio. Estamos muy felices de haber podido lograr nuestro sueño... ¡hasta pronto amigos! ●



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 \$ 100.-

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
INGLESA

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

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, 1/2 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

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

3ª (y última) parte

En las dos notas anteriores habíamos ido viendo de que manera ciertos motovehículos de tres ruedas podían doblar efectivamente como los de dos e inclusive con mas seguridad en casos de pisos de baja adherencia. Toda esta manifestación se vió reforzada cuando Piaggio lanza su MP 3 en 2006, abriendo un mercado interesante a punto tal que existen ahora varios contendientes en el mundillo de los escúteres triciclo que aquí presentamos, junto a algunas consideraciones sobre la posible evolución de los vehículos inclinables.....

P IAGGIO. Piaggio lanza al mercado en 2006 un escúter de mediano tamaño cuya característica principal es que tiene dos ruedas delanteras y una trasera, es el MP3 y le da un toque de-



Gilera Fuoco, note el ángulo de inclinación logrado MP3-500



Piaggio MP3-500, 2012

finitivo al segmento de los triciclos inclinables. Como buen escúter tiene el motor montado atrás sobre el basculante y además un control continuo de velocidad mediante correa, posee lugar debajo del asiento y en la cola para guardar cascos u otros enseres. Viene en distintas cilindradas siendo la mayor, la de 500 cc con mas de 40 hp y mas de 40 Nm de par motor.

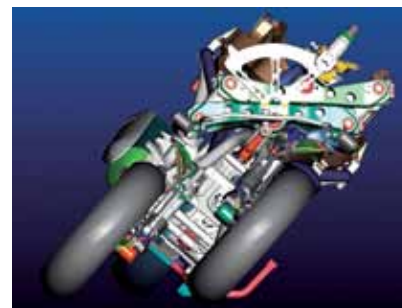
El motor usa inyección electrónica indirecta y refrigeración por líquido. Tienen un peso considerable (alrededor de 250 kg), pero obviamente lo mas destacado y novedoso del MP3 es su tren delantero.

En la nota anterior se había mencionado el diseño para los trenes traseros inclinables en la patente de Calleja Vidal. Esta poseía un travesaño perpendicular a la moto y con un pivot central. De sus extremos pendían largueros que terminan conectándose con los basculantes traseros que sostienen las ruedas. En cierta manera estamos en presencia de una especie de paralelogramo deformable en donde el lado horizontal in-

ferior que en principio no existe estaría completado por las conexiones de los basculantes al chasis. Piaggio ha trasladado elementos de estos diseños hacia el tren delantero, coloca un doble travesaño arriba del sistema es decir que arma un verdadero paralelogramo deformable en la parte superior cuyos lados verticales derecho e izquierdo se prolongan hacia abajo transformándose en los elementos de suspensión mediante un conjunto amortiguador —espiral y una bieleta (o pequeño basculante) que en un extremo sostiene la rueda (un poco a la usanza de las clásicas suspensiones de motonetas) Estas prolongaciones a su vez pue-

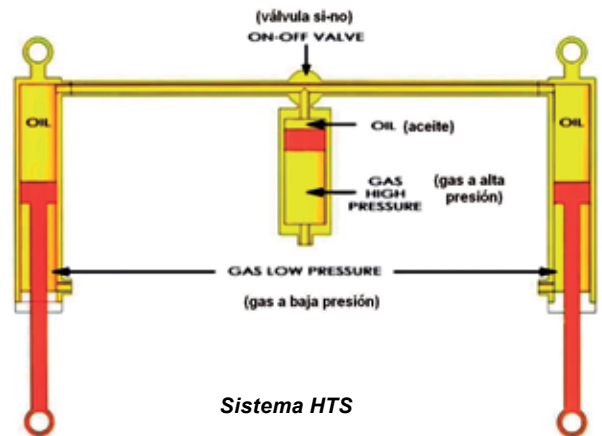
den girar sobre sus ejes dentro del alojamiento del paralelogramo movidos por unas pequeñas palancas que se conectan con el

Suspensión delantera MP3 cuando se inclina





MP3 policiales



varillaje de la dirección. A su vez el varillaje está accionado por una columna que gira en la pipa de dirección y que arriba está conectada al manillar. Todo esto ocurre mas arriba que el borde superior de los neumáticos.

Posee tres poderosos frenos a disco y un sistema electromecánico para fijar al cuerpo del vehículo en su posición vertical para cuando queda detenido. En 2007 Piaggio saca con su marca Gilera un modelo deportivo de 500 cc , el Fuoco, con prestaciones mas elevadas pero actualmente está también el MP3 500. En algunos países a las cilindradas mas bajas de estos triciclos se les permite que sean conducidos con licencia de automóvil (no es necesario carnet de motociclista) aunque por lo general no en las cilindradas de 400 y 500. Su aparición fue exitosa en algunos países mas que otros. Un ejemplo notable de éxito en las ventas fue el de Francia, lo que movió a Peugeot a incursionar recién

temente en el rubro de triciclos inclinables. Si bien tienen un tamaño considerable y un aspecto algo agresivo, se ha comprobado que la gente queda muy bien impresionada al manejarlo. La gran mayoría de los periodistas especializados que lo han hecho se han manifestado encantados por su maniobrabilidad, por su forma de tomar las curvas (se inclinan hasta unos 40°) y su estabilidad en las pistas resbaladizas, el bloqueo de las ruedas delanteras no implica

una caída como es usualmente el caso de la moto común. Derivar con la trasera es un tema mucho menos serio también. Por el momento este sistema de suspensión delantera sigue encapsulado dentro del rubro escúter y también como vehículo estrictamente urbano, pero es evidente que el concepto se puede desarrollar muchísimo mas. Actualmente viene en tres versiones 350 y una 500 y se ha constituido en un patrón contra el cual los demás se comparan.



Suspensión delantera (HTS)



Quadro 350D inclinado.

QUADRO

Quadro Vehículos S.A. es una compañía nacida en 2009, radicada en la localidad

suiza de Vacallo en el Cantón Ticino. Es una compañía comercializadora de Quadro Technologie S.r.l. que es a su vez un desprendimiento de la empresa de ingeniería y diseño Marabese Design S.r.l. dirigida por Luciano Marabese y su grupo familiar. Ellos han diseñado desde 1984 mas de 400 modelos para las mas importantes fábricas de motocicletas como por ejemplo,

Quadro 350D



HTS, despiece

Piaggio, Triumph, Moto Guzzi, Aprilia, Moto Morini y Yamaha. Concibieron diseños del escúter de tres ruedas y estuvieron relacionados con Piaggio justamente por el proyecto MP 3. Finalmente Piaggio optó por equipar al MP 3 con una suspensión delantera de diseño propio que utiliza muchas partes, tiene considerable peso y no deja de ser bastante complicada. Por otro lado los Marabese decidieron encausar su proverbial inventiva hacia un triciclo inclinable propio y además producirlo. De esta manera nace el Quadro 350D que presentaron en la EICMA 2011 de Milán.

La producción se lleva a



cabo en Taiwan, España e Italia. El motor es el que equipa a una gama de cuadriciclos y ATVs de la firma taiwanesa Aeon y el tren trasero es directamente el del escúter Aeon Urban 350. Utiliza ruedas de 14" adelante y 15" atrás y su peso es de 195 kg. El aspecto exterior general no es demasiado distinto que el del MP 3 pero hay detalles diferentes y sobretudo la suspensión delantera es de otro concepto. Quadro lo denomina HTS (Hydraulic Tilting System) que significa Sistema de Inclinación Hidráulica. Por de pronto el insalvable paralelogramo deformable en este caso se encuentra en la parte inferior del vehículo como en un automóvil con sus parrillas y largueros superiores. Sobre el piso de estas parrillas se anclan unos amortiguadores oleo-neumático que se conectan entre sí por su parte superior de manera que la inclinación de las ruedas se logra estirando uno y comprimiendo el otro en vez de haciendo pivotar un anclaje mecánico. Pero además en el medio de la conexión entre ambos hay una válvula de paso del fluido hidráulico que además conecta con un tercer amortiguador oleo-neumático de menor recorrido. Según lo que se dice este dispositivo sería el responsable del 80% de la amortiguación. Sin conocer mas las características de la válvula de tres vías no es fácil determinar hasta que punto este sistema tiene las ruedas independientes una de otra. En todos los casos los pistones de

los amortiguadores tienen de un lado el aceite y del otro una contra presión de aire que se puede regular mediante un inflador de mano. Un bloqueo manual de la válvula se utiliza para dejar estacionado el triciclo sin que se incline para ningún lado.

El esquema parece bastante sencillo y según las distintas opiniones de la prensa especializada funciona muy bien permitiendo una inclinación de hasta 40° si bien se menciona que se necesita un muy breve lapso de adaptación para el manejo de la inclinación comparado con el del MP 3 que es mas directo y no progresivo como el del Quadro. La diferencia de complejidad con el del MP 3 salta a la vista, aunque hay que reconocer que si bien tener el paralelogramo deformable abajo simplifica el diseño y coloca el peso en la zona inferior, ofrece una limitación para superar un obstáculo entre las dos ruedas, mientras que el MP 3 no posee ninguna estructura ahí abajo que pueda colisionar con algo en el camino, lo que le da un mayor carácter

ricio Pistore (del Motorbike Adventure Team) realizar un tour de 100.000 km alrededor del mundo con un Quadro 350D. La otra novedad presentada en su momento es un cuadriciclo inclinable, el Parkour, utilizando dos HTS del cual en algún futuro cercano seguramente hablaremos.

PEUGEOT.

Hace muy poco Peugeot presentó su escúter de tres ruedas, el Metropolis, para alegría de los franceses que son los mayores compradores de MP3 en el mundo. Se trata de un escúter 400 que sigue aproximadamente el estilo impuesto por el MP3



Peugeot Metropolis, frente



Peugeot Metropolis lateral izquierdo



El cuadriciclo Quadro "Parkour"

urbano al Quadro. Sin embargo esto no le ha impedido a Mau-

y del que Peugeot recalca que todo está diseñado y producido en Francia. Lo que si es distinto de los otros dos ejemplos que hemos analizado es la suspensión delantera a la que llaman "Dual Tilting Wheels", (DTW) o sea Ruedas Inclinales Dobles.

Nuevamente aquí observamos paralelogramos deformables pero de grandes dimensiones. Las parrillas inferiores están situadas ligeramente debajo de los centros de las ruedas, pero los otros brazos superiores están colocados a una altura por arriba de las mismas quedando ocultas detrás del carenado central. Los une a los inferiores unos largueros anchos de forma serpenteante y con triangulación en su parte interna. Los brazos superiores a su vez tienen unas prolongaciones verticales en su parte central que están acopla-

das a un solo amortiguador hidráulico y espiral colocado horizontalmente por arriba de los mismos. Brazos superiores e inferiores se articulan en unas prolongaciones del cuadro en su parte central. Dos cilindros hidráulicos para reducir los golpes bruscos completan el sistema. Se la presenta como una suspensión independiente, pero no está muy claro que lo sea



Peugeot Metropolis en una curva.

totalmente (como si lo es la del MP3), habría que tener mas detalles sobre ese amortiguador. El espacio entre las dos ruedas está ocupado por las parrillas inferiores y sus anclajes al centro

El italiano Mauricio Pistore (del Motorbike Adventure Team) en su vuelta al mundo en un Quadro 350D pasó por Bs.As. en Febrero 2013.





Suspensión delantera Metrópolis (DTW)



Supuesta foto espía del nuevo triciclo Yamaha



Sistema DTW

del cuadro, por lo tanto se necesita precaución al pasar algún objeto por el medio del vehículo. Las pruebas iniciales de los medios especializados indican cierta brusquedad en el comportamiento de la suspensión delantera y a veces fuertes acoples con el manillar. El Metro-polis consta de un sistema para trabar la inclinación mediante el accionamiento de un botón. Lleva ruedas de 12" adelante y 14" atrás. Su ancho a la altura del carenado es de 775 mm y la trocha medida desde los centros de la banda de rodamiento es de 465 mm. Pesa en seco 256 .

YAMAHA?

Después que Piaggio con no poca audacia pre-

sentara el MP3 en 2006 hubo que esperar algunos años para que otros pensaran seriamente en lanzarse al mercado de los escúteres triciclísticos. Mientras tanto el MP3 se vendió bastante bien, pero además constituye una prueba real y palpable de que el triciclo inclinable tiene una serie de características muy importantes y establece con bastante firmeza una nueva categoría de producto. Recientemente Yamaha a través de su director Masahiro Takizawa anuncia un triciclo inclinable para 2014. Ya en 2007 Yamaha había presentado el Tesseract, un cuadriciclo conceptual inclinable con brazos basculantes adelante y atrás, propulsado por un sistema híbrido. Según lo declarado el

nuevo triciclo será un modelo extremadamente liviano de fácil utilización y con una estética diferente de los modelos actuales. Así que habrá que ver que acontece.

ALGUNOS COMENTARIOS FINALES

Los triciclos (y cuadriciclos) inclinables son una "raza" de vehículos con una propuesta nueva y muy interesante generada y verificada en la últimas décadas. El concepto quedó plenamente consolidado cuando Piaggio durante los últimos siete años proveyó de MP3 a miles de usuarios. Este vehículo también probó que la trocha angosta puede tener suficiente estabilidad para su uso masivo. Nada impide que el triciclo entre en la esfera de las motos, es probable que

con un cuidado diseño y distribución de pesos la trocha se pueda disminuir mas todavía para acercarse lo mas posible a esa angostura que es parte importante del atractivo de la moto. Nuevos trenes delanteros inclinables se podrán seguramente desarrollar y por otro lado el mundo del cuadriciclo tendrá que hacerle un lugar en algún momento a los cuadris inclinables que están comenzando a aparecer. La motorización eléctrica en estas áreas puede generar nuevas maneras y formas. En definitiva, el concepto de "Ciclística Inclinable" abre un importante panorama para los vehículos terrestres de tres o mas ruedas, que junto con

la tracción y dirección dobles hacen que el único límite sea la capacidad de imaginar. ●



Cuadriciclo Yamaha Tesseract (concept)



**Vespa
Club
Buenos
Aires**

(personería nro. 1506)

Afiliado a la FIV

E-mail: vespaclubbuenosaires@yahoo.com

www.geocities.com/Vespa Club BA

Mensajes 4377-6594



Repuestos y Accesorios Originales

Agente Oficial

HONDA - YAMAHA

www.motorbikesargentina.com

motorbikesargentina@hotmail.com

CUENTAS CORRIENTES

CERRITO 134 - C.P.1010

CAPITAL FEDERAL

TEL/FAX: 4381-9998

SEGATTO MOTOS
Restauración
De
Motocicletas



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



WAGNER

50 AÑOS

EN EL MOTOCICLISMO

**PROVEEDOR DE
TERMINALES**

**VENTA A
DISTRIBUIDORES**

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

E-mail: wagnermanubrios@fullzero.com.ar

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



www.informotoclub.com



Motorman City: Av. Córdoba 3101 (esq. Agüero)

Motorman Shop: Av. Pueyrredón 925.

Motorman Nitro: Lavalle 523.

www.motorman.com.ar Motorman Argentina

LAS ELÉCTRICAS SIGUEN AVANZANDO.....

El resurgimiento de las motos Mission R y la promesa de una próxima miniproducción de las mismas junto la notable victoria de la moto Lightning sobre todas las motos eléctricas y térmicas presentes en la reciente trepada a Pikes Peak constituyen dos noticias que confirman el fuerte empuje de la variante eléctrica dentro del ambiente motociclistico.

llado una moto eléctrica de alta performance. En ese momento había evolucionado los prototipos iniciales hacia una moto, la Mission R, que además de muy elegante era sumamente potente y mas bien orientada a la competencia en pista. En realidad se la vio poco por las pistas, su presencia fue escasa pero no por ello carente de efectividad, en Julio de 2011 participó de las 8 vueltas de la competencia correspondiente a los campeonatos de TTXGP y FIM e-power (eléctricas) en el circuito de Laguna Seca, obteniendo el pri-

mer puesto con casi 40 segundos (39,995 seg.) de diferencia sobre el segundo. Lo que ahora hubo fue una reorganización y como consecuencia surge Mission-Motorcycles encargada de la fabricación de motos, mientras Mission Motors sigue con sus equipos de propulsión. Obviamente ésta provee los elementos de propulsión debidamente optimizados a la nueva firma.

En una moto eléctrica típica el sistema de propulsión tiene tres grandes divisiones: las baterías que proveen la energía, el o los motores eléctricos que son los que mueven las ruedas y la Unidad Electrónica de Control que mediante microprocesadores manejados por software especializado maneja un circuito electrónico de potencia que es que alimenta de corriente al motor. Hay variantes de cómo alimentarlo, como manejar su gran par-motor para que la moto no se levante constantemente en una rueda, como regular el consumo, etc., que es lo que se maneja con el software de acuerdo a lo que se desee. Esta central de control es de crucial importancia, mas aun debido a que la reserva de energía suele ser siempre escasa y su manejo requiere una sintonía fina. De acuerdo a las posibilidades tecnológicas actuales el punto mas endeble de todo el conjunto es por lejos el de las baterías debido a su baja capacidad de almacenar energía a pesar de que su progreso ha sido indudable en los últimos años.

Otras características típicas de las motos eléctricas son el sistema de carga de baterías (con su respectivo enchufe) regulado electrónicamente para no dañarlas y en muchos casos un sistema regenerativo de frenos, es decir un mecanismo básicamente electrónico que desconecta la alimentación del motor para dejar que el mismo ahora funcione como generador cargando baterías al aprovechar la energía cinética del movimiento de la moto, lo que permite recuperar una parte de la energía que se transformó en movimiento. Esto también ejerce un poder frenador sobre el vehículo, pero además se usan los frenos de disco convencio-

PARTE 1

L A APARICIÓN DE MISSION MOTORCYCLES

Después de un tiempo sin mayores novedades las motos Mission R vuelven a la luz con algunas mejoras y la promesa de la fabricación de una pequeña serie.

En el volumen de Enero de 2011 de Informoto realizamos una nota sobre una firma que tenía muy pocos años de vida, Mission Motors, ubicada en la zona de la ciudad de San Francisco, en el estado estadounidense de California, dando de esa manera comienzo a una actividad periodística continua en la revista, si bien ya habíamos publicado un artículo sobre motos eléctricas en Octubre de 2009. Mission Motors se dedicaba al diseño y construcción de los equipos necesarios para la propulsión eléctrica en diversos rubros y como muestra de dicha actividad habían desarro-



Mission R lateral derecho e izquierdo.



Los tres elementos de la cadena motora en una eléctrica: batería, motor y su controlador.



Cargador de baterías a bordo.

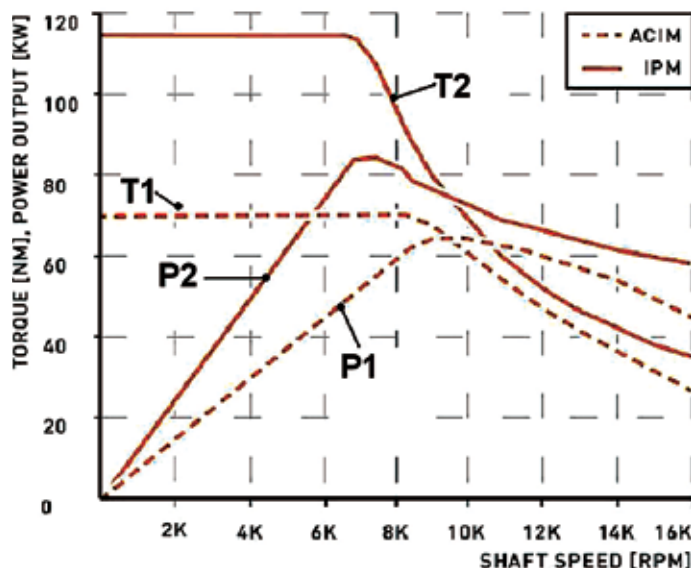
nales. Es cierto que todo el sistema es algo complejo pero hay una ventaja y es que todos los elementos son del mismo palo, es decir todo es eléctrico (o electrónico en definitiva...). En cambio en el motor a combustión moderno, si bien tenemos cada vez mas controles electrónicos sobre el proceso del motor, tenemos otros fenómenos que son de naturaleza totalmente distinta como la combustión, la carburación inyectada, el flujo de gases de entrada y de salida y además la inmensa cantidad de piezas mecánicas fijas y móviles, sujetas a desgaste, roturas, necesidad de lubricación, altas temperaturas, etc., que además requieren mantenimiento.

Mission Motorcycles presenta los dos modelos la R y la RS que inicialmente se harán en una mínima cantidad nominal de 40 unidades como demostración (se dice que el nº 40 es por los segundos que le sacaron al 2º en laguna seca en 2011). Las unidades se construirán prác-

ticamente en forma artesanal y tiene un precio bastante alto. Se las puede requerir además con unos paquetes opcionales que brindan una performan-



ce incrementada. Sin embargo buena parte de la moto conserva las pautas de diseño de la R que en 2011 arrolló en Lagu-



Curvas de potencia(P) y de par motor o torque (T) para dos tipos de motores de Mission (1 y 2). Notesé que las curvas de Torque dan valores máximos desde 0 rpm que se mantienen constantes hasta la zona de 7000 a 8000 rpm donde comienzan a descender.

tico que se están poniendo de moda. Los frenos son Brembo, los amortiguadores Öhlins totalmente regulables, las ruedas de 17" Marchesini de aluminio forjado con 10 rayos que calzan neumáticos Dunlop 120/70 adelante y 190/60 atrás. Por ser una moto de alta performance el carenado es un elemento esencial y fue diseñado por Timothy Prentice del estudio de diseño industrial Motonium Design Inc. Lo que no es tan convencional es el conjunto de cifras que desgrana el sistema propulsor..

CARACTERÍSTICAS

El paquete electromotriz provisto y adaptado por Mission Motors para Mission Motorcycles para la R y la RS lleva el nombre de "Infinite Drive" (Propulsión Infinita). Se trata de un conjunto que le brinda un par-motor (torque) de 181 Nm constante entre 0 y 6400 rpm y alrededor de 163 hp máximos lo que le permite una velocidad máxima de 241 km/h. La aceleración de 0 a 96.5 km/h (60 mph) es de 3 seg. El paquete de baterías de ión-litio es de 17 kWh que le permite una autonomía de unos 225 km para un recorrido mixto en materia de velocidades (370 km en ciudad exclusivamente),

Arriba Chassis; a la izquierda Motor trifásico

na Seca. El centro rígido de la moto lo constituye el motor trifásico de alterna y accesorios que se complementa con las bandejas semi-rígidas que llevan las baterías y la estructura de acero al cromo-molibdeno triangulado perimetral que lo une a la columna de dirección.

El chassis fue diseñado por James Parker. Cuando se fijan las baterías que son elementos pesados todo adquiere una considerable solidez. El resto del vehículo es mas o menos convencional con algunos "extras" de carácter informá-



Mission R en una curva

pero también se puede optar por paquetes de batería de 12 kWh y 15 kWh con precios menores. Lleva un cargador a bordo de avanzado diseño con una capacidad de 4,5 kW con una eficiencia de 95%. Acepta tensiones de entradas entre 80 y 270 V AC con frecuencias entre 45 y 70Hz y se rige por la normas SAE Tipo 1 y SAE Tipo 2 J1172 para estaciones públicas de carga. Si se opta por el cargador doble (9 kW) se puede hacer una carga completa de las baterías dentro de las dos horas. Por su parte el tablero es totalmente digital con una computadora a bordo que permite comunicaciones, navegación, telemetría e información generalizada sobre el funcionamiento y desempeño de

demasiado, con esa potencia y ese torque los cronistas que la han manejado manifiestan que se conduce como una moto de muchísimo menos peso. Recordemos que la mayoría de las motos de calle o trail de 50 hp o mas ya pesan casi 200 kg.

Si bien las baterías de ion-litio han tenido un avance considerable, se estima que siguen estando todavía lejos de los valores que deberían tener las fuentes de energía para vehículos eléctricos en lo que se refiere a su densidad de energía, o sea en kWh por kilo de peso, por lo cual se presume que estos valores seguirán mejorando en forma continua. Los motores eléctricos tienen ya sobrada potencia a tal punto que en muchos casos si se los hace andar a plena potencia, agotarían la carga en las baterías a los po-



Mission R

En los autos eléctricos en ocasiones se los utiliza como complemento adicional para lograr grandes aceleraciones, hacen el papel de una especie de "bomba de pique" en un motor térmico. La mejora de estos dispositivos se discute en los laboratorios de investigación y desarrollo, mientras tanto estar al tanto "on-line" del consumo y del cálculo instantáneo de la autonomía son datos imprescindibles para un vehículo eléctrico y particularmente en las carreras.

En materia de precios el modelo mas emblemático, el RS que comenzará a ser entregado a mediados de 2014 sale con un precio de u\$s 56.499 dólares. El modelo R estaría disponible recién después que se hubieran agotado los RS y su precio sería de u\$s 29.999. Sobre estos montos se efectúan los descuentos a manera de promoción que instituyó el gobierno estadounidense. Mission Motorcycles están tomando pedidos para esas 40 motos,...algún interesado?

En la conocida competencia internacional de trepada por tiempo en Pikes Peak, Colorado, EE.UU., Lightning derrotó por primera vez en la categoría motos a las que utilizan motores térmicos.

La trepada al monte Pikes Peak en Colorado Springs es ya un clásico. Compiten distintas categorías por tiempo subiendo este sinuoso camino de 156 curvas a lo largo de sus 19,99 km. Desde 2012 el recorrido está totalmente asfaltado. Ya en las tiradas de pruebas generales y de neumáticos la moto Lightning venía superando no solamente a sus congéneres eléctricos sino también a las superbikes de competición convencionales. El 30 de junio de 2013 finalmente se realizó la prueba con una pista mas resbaladiza que durante las pruebas preliminares lo que no permitió muchas mejoras en los tiempos y también ocasionó algunos accidentes de diverso tipo.

La Lightning (ver Informoto Diciembre 2011) conducida por el californiano Carlin Dunne obtuvo el mejor tiempo sobre las 82 motos participantes. Le sacó 21 segundos a la Ducati Multistrada 1200 S conducida por el francés Bruno Langlois que entró en segundo lugar. El tiempo empleado por Dunne fue de 10 minutos y 0.694 segundos. La mayoría de

Carlin Dunne al comando de la Lightning



Una de las configuraciones de la pantalla del tablero.

la moto además de funciones extra como cámara HD, GPS y Bluetooth permitiendo que las actualizaciones del software se puedan realizar vía teléfono celular. Su peso es de unos 250 kg; no es poco pero tampoco es

cos minutos. Otro dispositivo que merodea en este asunto es el supercapacitor, que si bien por el momento muestran menor densidad de carga que las baterías, son muchísimos mas rápidos para cargar y descargar.

PARTE 2.

LA ELÉCTRICA LIGHTNING TRIUNFA SOBRE LAS MOTOS A COMBUSTIÓN...





Arriba:
La Lightning
en boxes
Derecha: Largada



para las motos de la categoría superior es de 2012 y correspondió también a Dunne al comando de una Multistada 1200 S, con 9:52,819 mientras que su entonces compañero de equipo Greg Tracy salió segundo con 9:58,262. Evidentemente Dunne es un piloto rápido y su habilidad seguramente contribuyó al triunfo en 2013. Por otro lado en esta competencia se pasa rápidamente de los 1440 m de altura a los 4300 m lo que constituye una desventaja para el motor a explosión que utiliza aire atmosférico mientras que los vehículos eléctricos no sufren de ese problema, pero por el momento éstos últimos son bastante mas

Estación de recarga solar

pesados debido a las baterías y además las décadas de desarrollo de los vehículos térmicos no se pueden comparar con los muy pocos años que tienen estas motos eléctricas.

El “combustible” para la Lightning, es decir la carga eléctrica de las baterías vino nada menos que del sol gracias a unos paneles solares de la firma Trina que mediante los inversores de la firma SMA cargaron en el lugar a las baterías marca EnerDel que lleva la Lightning, como demostración de un ciclo completo sin contaminación. ●

las eléctricas logró tiempos entre los 12 y 13 segundos, por lo tanto la Lightning le sacó una ventaja de arriba de los dos minutos a sus similares. Compitiendo contra todos los vehículos llegó en el 9º puesto con 8 autos adelante. La Lightning, de algo mas de 200 hp de potencia está equipada con un sistema regenerati-

vo para poder recargar baterías durante el proceso de frenado y además llevaba una sirena como las de ambulancia para ir anunciando su presencia (recuerden que son silenciosas).

Como se mencionó anteriormente la pista estaba algo resbaladiza por lo cual no se superaron muchos records. El record



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.



¿CUÁNTO CUESTA POR MES SER SOCIO DEL INFORMOTO CLUB?

¿Quería saber cuánto cuesta por mes ser socio de INFORMOTO CLUB?

Muchas gracias.

Leandro Fernández

R: Ser Socio del INFORMOTO CLUB es totalmente gratuito. No se paga inscripción ni cuota social. Es un Club de Lectores de la Revista INFORMOTO.

Al asociarse Ud. puede obtener descuentos en Seguros de ATM, en "La Esquina" (repuestos originales Honda y Yamaha) y en otros comercios y servicios que podrá consultar en la www.informotoclub.com Servicios.

PEDIDO SOLIDARIO DE LA AGRUPACION MOTOCICLISTAS SOLIDARIOS

Hola amigos y compañeros, quiero contarles que el amigo Julio de la Agrupación Motociclistas Solidarios hoy necesita de todos nosotros, Julio es quien todos los años hace el festival para el Día Del Niño en Garín y últimamente en Pacheco siempre asistió a la Caravana del Invierno del Vespa Club Buenos Aires, también fue el que organizó el cumpleaños de Nelida Iglesias todo a beneficio de una chica con Leucemia. Desgraciadamente tuvo un infarto agudo de miocardio el cual le destruyó gran parte del corazón, los estudios son carísimos van de los 2500 pesos hasta los 15.000 más las consultas. Como muchos de nosotros carece de obra social, el domingo 2 de junio en Parque Roca juntamos 10.000 pesos, fue todo muy transparente se filmó todo y se subió a la red, y en el momento se le entregó al hijo de Julio el dinero, la próxima reunión en Parque Roca se rifarán cascos chalecos de cuero y otras cosas

todas donadas para tal efecto. Una agrupación del sur depositó 2.000 pesos, Rubén Guzmán sin conocerlo colaboró con 200 pesos, desde ya le agradezco a quien pueda dar una mano, el próximo domingo hacemos un festival a beneficio de julio luego les pasare la información bien detallada, este es el N° de cuenta : Banco Santander Río Sucursal 209 C B U 0720209688000032896936. Cuenta única 209-328969/3 Ricardo Montero.

UN "SUNCHALENSE" SE PERDIÓ IBICUY

Estimado Jorge,
Vi en la revista el festejo del aniversario de INFORMOTO en IBICUY, lamentablemente no pude ir pero no quiero dejar pasar la oportunidad para mandarles un ¡¡FELIZ ANIVERSARIO!! a todos los que hacen esta revista. Espero reencontrarme con el grupo en la salida a Villa Elisa de Noviembre (Cambie la Suzy por una más joven je,je)
Un fuerte abrazo
Eduardo Navoni
Sunchales Santa Fe.

R: Eduardo, se nota que los años le van llegando, cambió a la Suzy por otra más joven. Esperemos que la nueva "Suzy" no lo cambie a Ud. por otro más joven. A determinada edad, los cambios son cuestión de "billetera".

EL SARGENTO GARCIA AGRADECIDO

Hola Jorge: quiero agradecerle profundamente el haber publicado el segundo aniversario de Motos y viajes en la sección Clubes lo cual le dio una trascendencia muy importante.
Es un honor para nosotros el poder contar con este vehículo de información que nos acerca aun mas a los motociclistas.
También vi la publicación en la sección Motocorreo, me

dio mucha alegría ver en el informe sobre Ibicuy a gente que conocí en los comienzos del Informoto club y tuve la necesidad de expresarlo. Muchas gracias...

Un abrazo, a sus ordenes,
Sgto Garcia
LUIS (DE LA PLATA) * Informoto Club

R: Joven Luis, el INFORMOTO CLUB comenzó a funcionar como tal en 1996, cuando Ud. todavía era un bebé. Ud. se acercó en 2005 con una poderosa Suzuki FB 100 dorada, aunque las malas lenguas dicen que "estaba enchapada en oro".

CLUB HONDA VARADERO

Hola amigos de INFORMOTO me dirijo a Uds. para informarles que desde hace tres años he creado el Club Honda Varadero, poseemos pagina en facebook, es pública y abierta a todo el mundo, en la misma verán publicaciones de los encuentros y salidas repuestos y accesorios y temas de interés, desde ya muchas gracias.
Fernando Lamela
Presidente

MAS DEL CLUB HONDA VARADERO

Hola Amigos de INFORMOTO, el club se formó el 11 de octubre del 2010, cree la pagina en facebook y empecé a mandar solicitudes de amistad a los perfiles que veía con varaderos. De esta manera logré reunir usuarios de varaderos y los invité a que se sumen a la pagina y sumarlos a salidas grupales junto a otros usuarios de motos. Además comencé a juntar información de la moto de que soy usuario, tengo un Varadero del año 1999, debido a un accidente que tuve en el año 2010, en diciembre, y viendo que acá no se conseguían repuesto, los importé yo para armar mi moto y

debido a que los envíos eran muy caros, completaba los pedidos con repuestos que pudiera comercializar para mis amigos, y así fui sumando más adeptos con la venta de repuesto. El primer encuentro lo hicimos en el 10 de octubre en San Rafael, Mendoza y juntamos 5 motos, dos de Buenos Aires, incluido la mía, uno de Río Cuarto, Córdoba y otro de Casilda, Santa Fe, y el quinto de Bariloche, Río Negro, y así sumamos adeptos. En una salida a Ramallo junte 14 varaderos, la mayoría de Buenos Aires, del Gran Buenos Aires y algunos de Santa Fe. El segundo encuentro lo hicimos en La Pampa, fuimos 10 varaderos. Llegaron de Bahía Blanca 1, de Bariloche 2, de Neuquén 1 de San Luis 1, de Olavarría 1 y cuatro fuimos de Buenos Aires y además se sumaron al encuentro ex usuarios de la marca con sus motos nuevas, una Ducati Multistrada un BMW Adventure, un Super Tenere 1200, un FJR 1300 y un ZX 14, los mismos que nos siguen acompañando en todos los encuentros. A este encuentro fueron pocos ya que debido a las condiciones climáticas muchos no se animaron a venir.

El de La Pampa, hecho en Santa Rosa fue en octubre del 2012, anteriormente a este encuentro realizamos varios pequeños encuentros, en Ramallo, en Lezama y en la Laguna de Lobos donde convocamos entre 8 y 12 varaderos, una cosa poco común ver tantos juntos. Luego vinieron el III y IV encuentro, en San Luis con 16 varaderos de distintas provincias en Diciembre del 2012 y el IV fue en Bella Vista Corrientes, en Semana Santa con 18 varaderos, incluido uno de Paraguay y otro de Brasil, además de los varaderos siempre sumamos amigos con otras marcas, que acompañan al club

ya que la gente es de un calidad muy buena y comparte con nosotros la pasión de viajar y disfrutar de nuestro hermoso país.

El V encuentro se va a realizar en la ciudad de Monte Hermoso en la provincia de Buenos Aires desde el día 12 al 14 de octubre, por invitación y reserva, tratamos de mantener un límite de gente para poder conocernos todos y disfrutar, y la idea es juntar muchas Honda Varadero. Siempre en todos los encuentros participa gente nueva.

El club va mudando los encuentros en para que se conozcan todos los usuarios de varaderos y conocer nuestra Argentina.

Fernando Lamela
Presidente

R: Felicitaciones por la iniciativa, lo que no entendemos si se denomina Club Honda Varadero.. ¿Qué hacen motos de otras marcas?

No es coherente.

Muchos clubes, que en si son agrupaciones porque no tienen personería jurídica ni autorización de la marca correspondiente, terminan en una ensalada que nadie entiende. Creemos que el que vendió la Varadero y tiene una moto de otra marca, debe unirse -si le interesa- a una Agrupación o Club de su marca y/o modelo de su mismo palo.

¿POR QUÉ SERÁ? FALTA AGREGAR LA MARCA YAMAHA EN EL LISTADO DE LAS 0 KM.

La edición 466 de revista gráfica esta muy buena, pero tengo una curiosidad. En la última página colocan el listado de las 0 Km a la que le falta agregar la marca YAMAHA que se fabrica en la ARGENTINA. ¿Porque será?

Juan José Visconti
Mar del Plata

R: El año pasado tuvimos una reunión y se suponía que volverían a suministrar los precios sugeridos al público. Pero no lo han hecho.

Son políticas de empresa, no es nuestra decisión no publicar los mismos.

2DA PARTE DEL VIAJE A MACHU PICHU

Hola, en el mes de febrero salió la publicación de un viaje a Machu Pichu.

¿Cómo puedo conseguir la segunda parte?

Daniel

R: En Febrero salió la última parte, así que la primera salió en la edición de Enero.

¿Ud. dónde reside?

SALIDA DE INVIERNO DEL CLUB YBR ARGENTINA

Estimados amigos de INFORMOTO:

El motivo de este mail es informarles de nuestro encuentro y salida de invierno del Club YBR Argentina a un día de campo en Tomás Jofré. De nuestro agrado sería que puedan publicarlo en la revista ya que muchos de nuestros integrantes la compran mes a mes y tan placenteramente se ven reflejados en ella, como en la salida anterior a Junín que tuvo mucha trascendencia dentro del Club.

Desde ya envío las gracias por la atención y deseo felicitarlos nuevamente por la calidad y seriedad de la revista que nos mantiene informados y entretenidos mensualmente. Buenas Rutas!!!

Diego "Kalash" Vergés

PD: En caso de que puedan publicar, envío en formato Word la información de la salida y las fotos por separado. En otro archivo de word la misma información incluyendo las fotos como referencia. Esperemos puedan hacerle un lugarcito en la revista y de mas esta decir (si es posible incluirla) que pueden resumir o quitar fotos por cuestiones de espacio.

Mil gracias de nuevo!!!

R: Estimado Diego, desde que iniciamos INFORMOTO nos ocupamos de tratar de formar agrupaciones o clubes, por suerte -además de crear el INFORMOTO CLUB- se formaron innumerables agrupaciones, clubes de afinidad o simplemente de motociclistas.

Muchos años conservamos

una Sección CLUBES, donde los interesados mandaban información. La crisis de 2002 desdibujó la cosa, luego volvimos a intentar armar la Sección, pero no tuvimos mucho eco. Por suerte, alguno de los viejos amigos como el Sargento García, Luis D'Amico, y otros nuevos como Néstor Alvarez del NX4 Falcon, nos hacen conocer sus actividades.

En la Sección Clubes incorporaremos la información que nos enviara.

No duden en escribirnos cada vez que consideren necesario anunciar un evento, o contarnos la actividad que desarrollan.

SALIENDO DE BELÉN...

Buenos días: quisiera saber el numero de la revista donde salió la nota sobre la ruta provincial 43 saliendo de Belén en Catamarca pasando por Antofagasta de la Sierra, luego por el salar de Antofa-

lla hasta la transformación de RP 43 a RP 17 en Salta y terminar en San Antonio de los Cobres.

Gracias.

Martin

R: Martín ¿No recuerda el título de la nota?

No la encontramos, a lo mejor algún lector memorioso nos la recuerda.

Muchas veces el título de la nota no tiene nada que ver con el texto, por lo que es difícil encontrar la misma.

FELIZ DIA DEL AMIGO

Enviamos a los Socios del INFORMOTO CLUB, la siguiente imagen.

Como respuesta, recibimos muchísimos saludos recíprocos.

Son muchos, estamos en cierre y no tenemos tiempo material de publicarlos.

Les agradecemos desde la Redacción de INFORMOTO a todos. ●



EMPRESAS

CASCOS SHARK EN ARGENTINA De Marcos Chillado Biais – Baires Motocorp

La marca francesa SHARK desembarcó en Argentina de la mano de Baires Motocorp. La línea cuenta con 6 modelos: S700, S900, Openline, Evoline, SX2 y SK. La historia de SHARK siempre se ha relacionado con las carreras y los pilotos apasionados de la velocidad, a sus logros, físicos y mecánicos y a su capacidad de superación.

CONOCE EN DETALLE CADA MODELO:



S-700

- Tipo: Integral
- Material: ABS
- Colores varios

OPENLINE

- Tipo: Rebatible
- Material: ABS
- Colores varios



SX2

- Tipo: Cross
- Material: ABS
- Correa doble
- Colores varios



S-900

- Tipo: Integral
- Material: ABS
- Film anti-niebla (Original Pinlock)
- Comodidad óptima para usuarios de gafas (SharkEasyFit)
- Sistema de bombeo integrado para un ajuste perfecto por aire (Sistema "Air Pump")
- Colores varios



EVOLINE

- Tipo: Rebatible 180°
- Material: ABS
- Tratamiento Anti-Empañado (Total Vision)
- Comodidad óptima para usuarios de gafas (SharkEasyFit)
- Apertura simultánea semi-automática de mentonera y pantalla (Sistema "Auto-Up")
- Colores varios



SK

- Tipo: Abierto
- Material: ABS
- Correa doble
- Colores varios



Podes encontrar los cascos SHARK en los locales Motorman: Av. Córdoba 3101 (esq. Agüero), Av. Pueyrredón 925 y Lavalle 523.

REV'IT! ARGENTINA PRESENTA SU NUEVA LÍNEA URBANA

De Marcos Chillado Biais – Baires Motocorp

REV'IT! Argentina se enorgullece en presentar su línea urbana 2013, una novedad a nivel mundial para el motociclismo. Con la excelencia y el diseño de siempre, la marca holandesa se enfocó en aquellos que circulan día a día por la ciudad. Conociendo el perfil de este tipo de conductor, la estética y corte de las camperas y guantes están inspirados en la última tendencia de la moda Europa. Obviamente, REV'IT! no descuida lo más importante: tu seguridad. Con protecciones y materiales de última generación, la nueva línea urbana es excelencia pura.



Veni a conocer la línea completa en los locales Motorman: Av. Córdoba 3101 (esq. Agüero), Av. Pueyrredón 925 y Lavalle 523. Para más información ingresa a www.facebook.com/revitargentina

Fastix®



...y asunto sellado!®

**Para sellar y
formar juntas resistentes
a altas temperaturas.**



www.fastixaltatemp.com.ar

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.clubsiambrettaabsas.com.ar

"Un club apasionado por la Siambretta"



Club Siambretta Buenos Aires

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

en moto

Programa Radial

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

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

R & R

MOTOS

Desde 1960

**Motocicletas BMW
de 1930 a 1981**
Service - Repuestos -
Restauraciones

Tel/fax. (011) 4572-9767
bmwrtr2002@yahoo.com.ar

MUCHOS NECESITAN UNA MOTO Y VOS VENDES UNA



PUBLICALA EN CLASIFICADOS CON FOTO ES RAPIDO, FACIL Y GRATIS

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

PARA ASOCIARTE,
ENTRA A WWW.INFORMOTOCUB.COM/ASOCIATE

PARA PUBLICAR TU AVISO
ENTRA A WWW.INFORMOTODEL5.COM

Nueva Línea Urbana

REV'IT!

www.revitagentina.com.ar facebook.com/revitagentina

JEANS CON KEVLAR®



ALTER

indumentaria

PRODUCTO 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

AGOSTO 2013 - 2, 3 Y 4

ITAPERUNA - ESTADO DE RÍO DE JANEIRO - BRASIL - 6° SOMBRAS MOTO FEST

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 (Fabiano) o 22-9988-3277 (Batalha). Contacto: mcsombras@yahoo.com.br

AGOSTO 2013 - 16, 17 Y 18

PASSOS - ESTADO DE MINAS GERAIS - BRASIL - 7° PASSOS MOTORCYCLES-ENCUENTRONACIONALDEMOTOCICLISTAS

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 - 24

EL ARAÑADO - PROVINCIA DE CÓRDOBA - ARGENTINA - 7° MOTOENCUENTRO Y ROCK EL ARAÑADO

Rock y actividades todo el día- El Arañado a 25 km de la ciudad de Las Varillas por ruta 13. Contacto: brueraariel@hotmail.com

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 guardarpapas

-Valor de la cartilla \$60 por moto

*Con la compra de esta, todo motero visitante participará exclusivamente del sorteo de una Yamaha YBR 125cc y premios en efectivo de \$1000, \$500 y \$300 mientras que para el resto de los concurrentes y también moteros visitantes que deseen adquirirla la cartilla tendrá el mismo valor y los premios serán un Honda CBR 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 y Carlotis: 02355-15-531627

Contacto: carlos_paulucci95@hotmail.com

SEPTIEMBRE 2013 - 13, 14 Y 15

DAIREAUX - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 15° MOTO ENCUENTRO MOTO'S PEÑA DERO

Organizado por Moto's Peña Dero. bandas en vivo: pio rock tocara viernes y sábado, oveja negra y mas bandas a confirmar. destrezas: premios para los ganadores. Caravana y entrega de menciones. Sanitarios, duchas con agua caliente, leña gratis, parrillas, seguro dentro del camping, cantina las 24hs, wifi y artesanos. (no abona para exponer) sábado por la noche asado para los participantes y domingo por la mañana desayuno. el valor de la cartilla será de \$80. informes: Agustín: 2314-15479331. Sergio 2314-15518298 Rosana 2314-15-531136.

SEPTIEMBRE 2013 - 13, 14 Y 15

MONTESBELOS MOTORCYCLE - SÃO LUIS DE MONTES BELOS - BRASIL - 3ER ANIVERSARIO DE LAS ÁGUILAS DEL ASFALTO MOTO CLUB.

Entre los días 13, 14 y 15 de septiembre ven y únete a Montes Belos Motorcycle y la celebración del 3er Aniversario de las Águilas del Asfalto Moto Club. Camping, baños con duchas y un mucha seguridad. Con las mejores bandas del medio Motociclistico nacional. Venga a conocer el estado de Goiás, Sao Luis Montes Belos se encuentra ubicada a 120 Km. de Goiania. Vamos a mostrar el evento con las bandas: J. Perón (Cover Raul Seixas - SP), Banda Venosa (MG) y la Banda 4ever Roca (Rio de Janeiro). Contacto: Neto (64) 8107-2977 aguasdoasfaltomc@gmail.com / Everson (37) 9112-3894 comercial@mototour.com.br Organización: Aguias Asphalt Motorcycle Club y MOTOTOUR Sitio Contacto: aguasdoasfaltomc@gmail.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: Amigosde la Ruta Agrup Motociclistas Cel: Toly: 03404 15632446. Contacto: juan_martinengo@hotmail.com

SEPTIEMBRE 2013 - 27, 28 Y 29

ITAIPAVA - ESTADO DE RÍO DE JANEIRO - BRASIL - 4° IMPERIAL MOTO FEST

Los días 27, 28 y 29 de septiembre de 2013 se llevará a cabo el 4° Imperial Moto Fest en la ciudad brasileña de Itaipava (Estado de Río de Janeiro). Organizado por la Associação de Motociclistas de Petropolis, el encuentro tendrá numerosos shows de conjuntos de rock, camping gratuito, servicio de cantina, bebidas, tour por la ciudad y exposiciones, entre otros atractivos. La cita se realizará en el Parque de Exposiciones de Itaipava y la entrada será totalmente gratuita. Para mayor información, contactarse a los teléfonos 24-9984-3726 (Arlindo), 24-2246-4409 (Belim) o 24-9965-6543 (Fernando). Contacto: arlando0714@gmail.com

SEPTIEMBRE 2013 - 6, 7 Y 8

TOLEDO - ESTADO DE PARANÁ - BRASIL - 5° WEST ROAD

Desde el 6 hasta el 8 de septiembre de 2013 se llevará a cabo en la ciudad brasileña de Toledo (Estado de Paraná) el 5° Encuentro Internacional West Road. Será un espectáculo con una mega estructura que incluirá tres escenarios donde habrá shows de wheeling, freestyle, modelos, Globo de la Muerte y por supuesto, bandas de rock en vivo. Organiza el Javalis Moto Clube. Para mayor información contactar a los teléfonos 45-9972-5875 (Adriano Thome), 45-9971-2233 (Félic Fornari) y 45-9972-0754 (Silveira).

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 Almafuerite), 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: mvmigodselincoln@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 11, 12, 13 Y 14

SANTODOMINGO, ROBLES PCIA. DESANTIAGO 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 chamamé! será un encuentro diferente!! muchas recomendaciones para las ruta 34 y 9, por favor viajar de día, muchos animales sueltos. Nuestros teléfonos: 0385 496 9261 y celu: 03854870300 Contacto: ernestoloray@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

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

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

OCTUBRE 2013 - 11, 12 Y 13

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

Zona arbolada-parrillas-baños-duchas agua caliente-hoteles-boliches-caravana por la ciudad-rock-juegos de destreza-menciones-buena onda-los esperamos. Contacto: tate_lombard@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 11, 12 Y 13

ROSARIO DEL TALA - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS - ARGENTINA - X MOTOENCUENTRO NACIONAL 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: moterosdeltalaer@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 - 4, 5 Y 6

MATO GROSSO DO SUL - BRASIL - 4° BONITO MOTORCYCLE

En su cuarta edición el Bonito Motorcycle llega con nuevas características, el evento de este año tendrá lugar en la plaza del pueblo y entrada libre. La ciudad de Bonito es considerada la capital del ecoturismo en Brasil y una de las principales ciudades del Estado, lo que despierta el interés de los visitantes y los inversores de todo el mundo. No vamos a escatimar esfuerzos para hacer el mejor 4° Bonito Motorcycle de todos los tiempos, estamos organizando un programa especial para el motociclista. Te esperamos! Lugar: Plaza de Piraputagas - Centro Entrada: Libre Sitio: www.bonitomotorcycle.com.br Contacto: Glawber (67) 8123-0011 saomiguel@zagaia.com.br / Gitane (67) 9986-4524 vendas@zagaia.com.br Organización: RP Producciones Contacto: saomiguel@zagaia.com.br

NOVIEMBRE 2013 - 7, 8, 9 Y 10

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

MG Tejedores 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 - Lejendarios 70. Sábado desayuno gratis, picadas y juegos, cinchada de moteros, pulseadas. Gran evento de kick boxing por la noche. 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 tejedores. Contacto: tkdmchi@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 8, 9 Y 10

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

Sin ruidos al corte. Atención personalizada por mujeres motoviajeras. Camping con excelente vista a 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. Habrá 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, MOTOCUCLUB RUTA LIBRE

En el mejor predio del centro del País, realizaremos un Motoencuentro como los de antes, camaradería sobre todas las cosas, donde los visitantes son el centro de atención, fin de semana largo, salidas turísticas guiadas, viernes al mediodía asado gratis, dos grupos de sanitarios impecables todo el tiempo, asadores, mesas, bancos, piletas, río , amplia arboleda, seguridad etc, todo para que tu estadía, solo sean buenos recuerdos, show acrobático bandas nacionales, premios, sorteos, menciones, etc etc. contacto: Juan Manuel Gonzalez Ceretti. 03548-15630055/481557. Contacto: juan_rutalibre@hotmail.com

DICIEMBRE 2013 - 12, 13, 14 Y 15

STA ROSA DE CALAMUCHITA - PROVINCIA DE CÓRDOBA - ARGENTINA - 6° 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 hiciste grande, las mejores bandas, patio de comidas, stands de distintas empresas expositores, te espero, buenas rutas, olaff. X face: motofestargentino. www.motofestargentino.com.ar Contacto: olaff_elvikingo@hotmail.com

DICIEMBRE 2013 - 13, 14 Y 15

SAN NICOLAS - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - MOTOENCUENTRO

Lugar : Balneario Municipal Cantina, leña gratis, baños agua caliente, caravana por la ciudad Bandas : Macadam * Maquinación * Shivers y otras.. Contacto: ofermendoacu@hotmail.com

FEBRERO 2014 - 7, 8 Y 9

TANDIL - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 2° MOTOENCUENTRO - LOS APOSTOLES

Estancia "La Blanqueada"-Ruta 226 km 168, *Cantina las 24 horas *Baños *Duchas *Leña *Fogones *Bandas en vivo *Juegos de destreza *Elección de la reina *Servicio de ambulancia las 24 horas *Grandes premios *Pantalla gigante. Contacto: laenblo_15@hotmail.com

FEBRERO 2014 - 28

JUNIN - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - JUNIN MOTOENCUENTRO 11

Del 28 de febrero al 2 de marzo.
Las mejores bandas de rock a partir del viernes, una travesía enduro increíble, exposición de motos, puestos moteros, streep-tees, remeras mojadas, pantalallas gigantes, fuegos artificiales, etc. etc. etc. Servicios Disponibles. Cantina las 24 hs., camping totalmente renovado, información turística, servicio de emergencias medicas. Contactos: motosjunin@hotmail.com. Contacto: motosjunin@hotmail.com

Vinoteca "I Vini"

Delivery de vinos

- Vinos finos
- Vinos regionales
- Espumantes
- Regalos empresariales
- Vinos en damajuanas



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

15-6191-9299

ivinivinoteca@yahoo.com.ar



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
morello motos@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 - 9° 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 70.- (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



SEQUIROS TAMBIEN EN



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

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



HONDA
The Power of Dreams

XR650D

Innovar no es un lugar cómodo para la mayoría. Escapar a lo establecido, animarse a explorar lo inexplorado en una búsqueda por superarse que culmina cambiando el propio ser.

Para esta nueva raza de riders, una nueva raza de máquinas.



WP7 Motor



Honda Argentina



#hondaargentina

/hondaargentina

www.honda.com.ar

