

32
Años

INFORMOTO



2000 KM. A TRAVÉS DEL EXTREMO NOROESTE DE ARGENTINA

CERCA DEL SOL Y LAS ESTRELLAS

VIAJEROS - ENCUENTROS - AÑO XXXIII - Nº 469 - OCTUBRE 2013 - Argentina \$ 35.- Uruguay \$ 25.000.-
MOTOCORREO - PRESENTACIONES www.informoto.com / www.informotoclub.com

ISSN: 0329-4048



00469

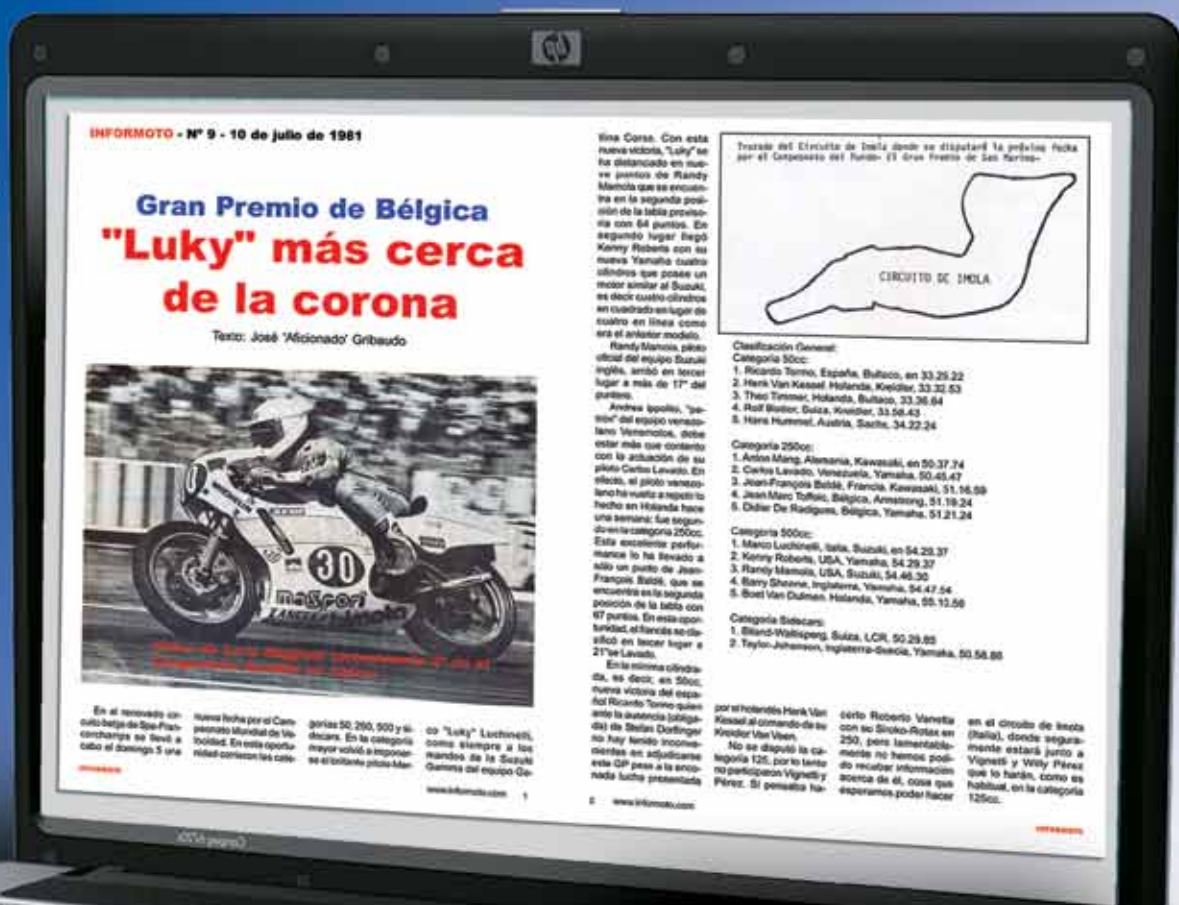
9 770329 404001

**MANTENIMIENTO:
"DE TAPAS Y VÁLVULAS"**

**VIEJOS TIEMPOS:
EL REGRESO
DE UNA GANADORA**

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



NEW CRYPTON

**NEW
CRYPTON**

HECHA EN ARGENTINA CON FILOSOFÍA JAPONESA



YAMAHA



SUMARIO



FOTO DE TAPA:
Una imagen espectacular
de Iruya, en la provincia
de Salta.



**PROXIMA EDICION
DE INFORMOTO
N° 470
NOVIEMBRE 2013**

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



40



52



38

5. Editorial

6. **Viajeros:** Cerca del Sol y las Estrellas.

14. **Mantenimiento:** "De tapas y válvulas."

18. **Viejos Tiempos:** La Piaggio Vespa 150 GS VS 4.

23. **Salida Rural de Domingo:** Viaje a pulpería Mira-Mar.

25. **Técnica:** Y al principio hubo vapor.

30. **Viajeros:** Viaje al Norte por la Ruta 40 con dos Honda Tomado.

38. **Posada Argentina en California**

40. **Industria Argentina:** Jawa.

43. **Motologik.com.**

44. **Informoto Club:** ¿Qué pasa con las salidas?.

46. **Noticias y Novedades:**

46- Segunda edición del desafío ECO

47- Ossa presentó su modelo Explorer 2014

48- Las Fuerzas especiales de EE.UU., evalúan una Moto Eléctrica Zero.

49- Un nuevo "Scrambler" en Ducati

51. **Motocorreo:** Cartas al Director.

52. **Próxima salida del Informoto Club**

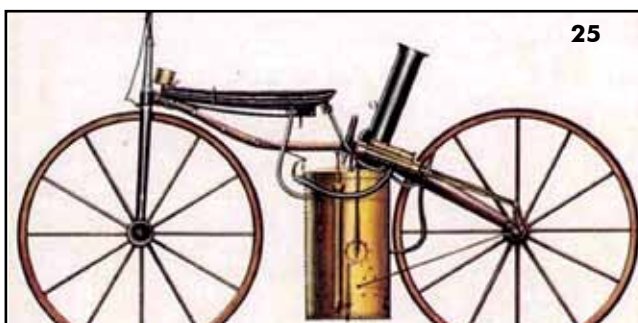
55. **Calendario de los encuentros.**

57. **Informoto Club**

Pruebas de manejo.

Comercios Adheridos a Informoto Club

58. **Listado de precios de las 0 km.**



25

AÑO XXXIII- N° 469

Octubre 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

UN “CASI” BALANCE ANUAL ADELANTADO

Generalmente los balances de lo que pasó en la vida de cada uno en el año, se hacen a fin del ejercicio.

Nosotros tomamos en este caso lo que pasó desde enero de 2012, aunque tendríamos que arrancar por el mes de diciembre de 2011. Entonces no sería un balance “casi” anual adelantado, sino bianual.

Las cosas requieren tiempo, siempre escuchamos los que vivimos en grandes ciudades, cuando se habla del campo, que se necesitan tres años desde que nace un ternero para tener un novillo de exportación. Mucho, no nos importa, simplemente nos quejamos cuando el precio de la carne que compramos en los súper o en las carnicerías, sube exponencialmente. Pero de todo el proceso anterior, no tenemos la más mínima idea. Por supuesto los que viven en ciudades y pueblos de provincias, lo saben desde que nacen, no es algo nuevo.

Con las motos o los motovehículos, pasa lo mismo.

Las grandes importaciones indiscriminadas, que llevaron a tener en el país más de 180 “marcas” -lo de marcas es más una palabra que está en el diccionario, que una realidad-, han debido pasar por el cernidor del mercado.

Algo “bíblico” como el mercado, que pareciera ser el demonio cuando se lo nombra, es algo tan simple como querer comprar “algo” y que por el otro lado exista “alguien” que lo vende. Oferta y demanda que le dicen.

Habíamos salido de una gran crisis, como tantas otras, del “sálvese quien pueda”, de bolsillos extremadamente flacos y con la necesidad urgente de activar la economía a como diere lugar. Brotaron como hongos después de la lluvia los importadores, marcas insólitas y con ellos los locales comerciales.

Todos querían vender motos, como suele ocurrir en estos casos, empezaron a escucharse una sarta de fantasías, sin asidero alguno.

Desde 2004/2005, que arrancó este “boom”, a que se intentó ir ordenando de alguna manera este fenómeno importador, pasaron años.

Locales comerciales cuya casa matriz estaba en la otra punta del país, sin ofrecer nada más que la venta de motos con el recibo de sueldo, sin ofrecer garantías válidas, “canchereando” el trámite en el Registro de Motovehículos, y si hacían los deberes, retenían ilegalmente el título de propiedad hasta que el usuario cancelara la deuda, era común. A pesar de existir un mecanismo, como la prenda, pero ahí había que declarar la financiación. Decimos que era común, porque no nos consta que hoy ocurra lo mismo.

En 2009 con la crisis del campo, comenzó a cambiar la cosa, también las exigencias de la Secretaría de Industria con respecto a la integración de partes nacionales.

Lentamente, fueron desapareciendo marcas “fantasmas”, casi como decir el “mismo perro” con distinto collar, ya que las motos eran en su mayoría chinas de origen y parecidas.

Muchos de los ya tradicionales en el mercado argentino, fueron adecuando a las exigencias de Industria sus plantas, algunos hicieron una gran inversión y la continúan haciendo.

Desde los más grandes hasta los más chicos –en esta edición de INFORMOTO damos cuenta de la evolución industrial de un “chico”- fueron adecuándose a las circunstancias.

En Noviembre de 2011, las restricciones al acceso a los “billetes” y a las importaciones, se hicieron notar, yendo en aumento a medida que pasaban los meses.

También los usuarios, en el “boca a boca” fueron premiando a las terminales que le ofrecían calidad de producto, un buen servicio de post-venta que incluye la garantía, los repuestos y mantener el modelo en el tiempo, y que permitían un alto valor de reventa.

Todavía el “cernidor” deja pasar muchas cosas, pero la suerte está echada, el público comprador que representa a la demanda, es en definitiva el que decide. ●

CERCA DEL SOL Y LAS ESTRELLAS



2000 kilómetros a través del extremo noroeste de Argentina, recorriendo la Quebrada de Humahuaca, y luego la Puna Salteña- Jujeña, a través de la nueva traza de la mítica Ruta 40, conociendo alejados parajes de una notable belleza.

DIA 1 SAN JAVIER – HUMAHUACA

Bajo un cielo amenazante partimos desde San Javier (Tucumán), prontamente el precario asfalto de las rutas 340 y 341 nos dejaron en la conocida ruta 9 que discurre en medio de los cerros, aquí y allá chañares y churquis (espinillos) aportaban primaverales tonos amarillos mientras que en las laderas, aislados lapachos que resisten la tala lucían su conocidas flores rosadas, en tanto el fuerte perfume de los garabatos se colaba dentro del casco.

Atrás quedaron Rosario de La Frontera y Metán y a nuestra derecha dejamos la célebre ruta 16 que conecta el NOA con el NEA, hacia delante nos espera Jujuy mientras vamos dejando definitivamente atrás la ll vizna, de ahí en más, el sol será nuestro compañero por el resto del viaje.

Ingresamos a S. S. de Jujuy para visitar y saludar en su cumpleaños al amigo Miguel Liendo, quien junto a su familia nos brindaron toda su hospitalidad, para luego de compartir gratos momentos partir rumbo al destino final del día, la ciudad de Humahuaca, a la que llegamos en pleno ocaso, a través de la ruta 9 que va ascendiendo suavemente en medio de la Quebrada De Humahuaca, hilvanando uno tras otro sus bellos pueblitos (Volcán, Maimará, Tilcara, Huacalera, Uquía, etc), que lucían sus coloridos cerros iluminados por el sol de la tardecita.

DIA 2 HUMAHUACA – IRYUA – YAVI

Con una mañana fría y soleada partimos tomando la ruta 9, a la que abandonamos tomando la provincial 13, de ripio, llegando prontamente a Iturbé, donde disfrutamos de unos lindos vados, tomando mas adelante un breve descanso y reagrupándonos, en tanto el vehículo de apoyo quedaba estacionado, y sus ocupantes pasaban a ser pasajeros de la GS 800 y la KLR 650.

Transitamos cautelosamente el ripio que sigue su ascenso dejando atrás pintorescos caseríos y silenciosos cementerios, que emergen coloridos dentro de hierbas reseca-

por el duro invierno puneño. Seguimos trepando y luego de un mas retorcido trayecto llegamos al Abra Del Cóndor (casi 4000 msnm) disfrutando de vistas panorámicas privilegiadas.

Nos desviamos hacia Coranzulli, allí las laderas lucían pequeños cultivos de multicolores formas geométricas con caseríos dispersos en medio del hermoso valle, mientras el revirado trazado nos exigía mucha atención.

Mas adelante nos internamos en una profunda quebrada, donde el Río Iruya era apenas un hilo de agua (producto de la estación seca en que nos encontrábamos), los verticales paredones arrojaban sombras acentuando mas las formas, en tanto minutos más tarde, mientras disfrutábamos de la conducción, en el extremo de la quebrada fue apareciendo la silueta inconfundible de nuestra meta, el escenográfico poblado jalonado con su característica iglesia con sus tonos celestes.

El obligado descanso frente a la iglesia y un pequeño recorrido por sus estrechas y empinadas calles nos permitió tener una idea de cómo es la vida en ese remoto pueblito colgado de la montaña.

Con el sol en el cenit fuimos





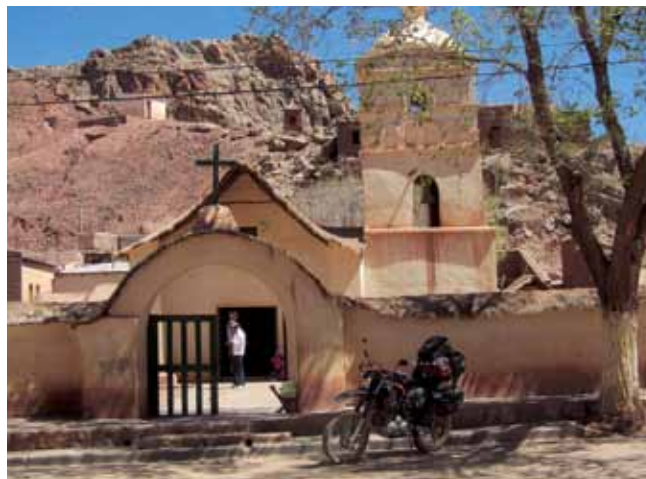
retornando, esta vez optamos por una impresionante trepada en zigzag que nos depositó nuevamente en el abra, para refrescarnos a la sombra frente a la escuela de Chuapi, y al cabo de un rato más estábamos transitando el asfalto de la ruta 9 hacia el norte.

Minutos mas tarde la moto de Claudio acusó problemas en la bomba de combustible, lo que hizo que junto a Andrea decidieran ir hacia lo de Miguel para efectuar la reparación (luego de varios intentos de solucionarlo allí mismo).

Con el sol muy cerca del horizonte fuimos dejando atrás Abra Pampa para llegar a La Quiaca con las primeras sombras de la noche, donde reabastecimos y nos desviamos hacia Yavi, llegando allí con la noche bien cerrada, donde luego de conseguir alojamiento la encargada de la hostería nos preparó una reconfortante y económica cena.

DIA 3 YAVI – ABRA DE LIZOITE - SANTA CATALINA

Con los primeros rayos de sol, y mientras el pueblo adornaba aún partimos con rumbo este encarando el ripio de la ruta 5, primero por un rectilíneo



tramo, para rápidamente dejar atrás Suripugio y Cajas (dos solitarios parajes) encarando luego la cuesta que nos dejó en el Abra de Lizoite (a mas de 4500 msnm), donde nos deleitamos con unas espectaculares vistas mientras recuperábamos fuerzas, sin dudas ya algo afectados por la altura en que nos encontrábamos.

Con el sol bien alto fuimos desandando para recalar nuevamente en Yavi, sorprendidos al llegar por una majada y su pastora que atravesaron el caserío dejando una nube de polvo, allí, luego de almorzar visitamos su

Museo e Iglesia (MHN), interiorizándonos en ambos lados de la rica historia de ese rincón de la Argentina.

A media tarde reaprovisionamos y cargamos bidones auxiliares en La Quiaca, y mientras esperábamos el retorno de Andrea y Claudio nos despedimos de Fernando y Guillermo, quienes a bordo del vehículo de apoyo seguían rumbo sur por la ruta 9 hacia Cachi.

Con la tarde muy avanzada (y sin que llegaran nuestros compañeros) encaramos la célebre ruta 40 desde su final, disfrutando de su suave ripio pero



con el sol muy de frente, dejando atrás Pueblo Viejo, Cuesta del Toquero y Cieneguillas, ya con los últimos rayos de sol, mientras los lugareños arreaban su ganado (ovejas y llamas) hacia sus rústicos corrales.

En Santa Catalina nos alojamos en la Hostería Sumaj Huasi, (casa linda en quechua) de Blanca y César, una pareja de jubilados docentes, quienes con una amabilidad propia de la gente de esa zona nos brindaron toda su hospitalidad, además de



relatarnos muchas anécdotas e historias de esos alejados parajes.

DIA 4 SANTA CATALINA – CORANZULI

Luego de una noche que fue mas complicada que las anteriores para dormir (estábamos a 3800 msnm) partimos bien temprano con rumbo al noroeste, con el objetivo de recorrer el camino hacia El Angosto, la población ubicada en el extremo noroeste de Argentina.

Con mucha precaución y vadeando unos cursos de agua fuimos ascendiendo, mientras a nuestro alrededor se desplegaban vistas espectaculares de los multicolores cerros, para mas adelante contemplar un bosquecillo de queñoas, los únicos árboles nativos que vegetan a esa altitud, además de unos imponentes cardones que ascendían como queriendo tocar el cielo.

Con una altitud de 4180 msnm llegamos hasta El Filo, desde donde pudimos contemplar el valle donde se encontraba ese alejado paraje.

Debíamos encontrarnos con Andrea y Claudio, por lo que partimos desandando el camino llegando en poco tiempo a la plaza de Santa Catalina, donde ya estaban nuestros amigos esperando para reincorporarse al

grupo.

Ya reagrupados partimos con rumbo sur, y en Oratorio retomamos la 40, cuya traza va acompañando el límite con Bolivia, en tanto unos kms mas adelante la moto de Claudio volvió a presentar inconvenientes de alimentación, por lo que luego de varios intentos de reparación ambos (Andrea y Claudio) emprenden el retorno definitivo hacia S.S. Jujuy, en busca del taller de Miguel, mientras apenados por la deserción de los amigos proseguimos la marcha los tres restantes miembros (Alejandro, Marcos y quien relata).

Bajo un cielo increíblemente azul y con el marco imponente de la puna transitábamos la célebre ruta, que con un bien mantenido y suave ripio permitía conducir relajados y a buen rit-

mo mientras pasábamos Timón Cruz y San Juan y Oros, dejando atrás también el cartel que indica el kilómetro 5000, internándonos luego en la Quebrada de Paicone, un recorrido de 11 kms acompañando el curso del río en medio de altas gramíneas y queñoas, todo ello dentro de la estrecha quebrada y a 4000 msnm.

Ya en un tramo mas abierto y con el sol en el cenit llegamos a San Juan de Oro, un pueblito prácticamente deshabitado, donde descansamos contemplando las rojas montañas y las rústicas construcciones con sus paredes de adobe y techos de paja.

Siempre por la 40 partimos a Cusi Cusi, atravesando vados, trepando cuestras y al cabo de un rato dejamos atrás el Valle De La Luna jujeño, con una variada gama de tonos rojizos, recalando en la plaza del pueblito para entablar una animada charla con los enfermeros del centro de salud, ellos nos aprovisionaron de agua mientras contaban detalles de la vida en esos apartados rincones, particularmente los problemas de salud de su población, muy diferentes de los que padecen los que viven en la "sociedad moderna".



Viendo que las horas de luz lo permitían decidimos ir hasta Coranzuli, otro pintoresco pueblo al que llegamos en pleno atardecer, luego de pasar por Liviara, Pirquitas y otros parajes, todos ellos rodeados de paisajes de sorprendente belleza escénica hilvanados por la serpenteante ruta 40.

Una vez instalados en el hospedaje salimos a cenar bajo un cielo increíblemente estrellado mientras los lugareños asistían a una fiesta conmemorando la proximidad de la primavera, todo antes de que la usina deje de suministrar energía al pueblo, a medianoche.

DÍA 5 CORANZULI – SAN A. DE LOS COBRES

Luego de un sencillo desayuno partimos con rumbo sur, el sol aun bajo en el horizonte destacaba la sencilla pero pintoresca iglesia, decorada con tonos azules usando como telón de fondo los rojizos cerros vecinos.

Fuimos acercándonos a Susques, bajo un cielo azul y viendo varios los nevados en el lejano horizonte en el límite con Bolivia y Chile, sorteando muchos vados y encarando angostos caminos en profundas quebradas, mientras numerosos grupos de curiosas llamas, decoradas con multicolores tejidos

en lana cruzaban mansamente la solitaria ruta.

Luego de disfrutar intensamente este tramo y con el sol en el cénit repusimos fuerzas en Susques, reabasteciendo combustible y visitando su iglesia, un notable ejemplo de arquitectura atacameña, (MHN construida antes de 1600), para un rato después empalmar un corto tramo asfaltado de la ruta hacia Jama y reingresar nuevamente al ripio.

El paisaje siempre es imponente, el interés del viajero no decae a pesar del cansancio y el calor, rodábamos por la suave ruta, sorteando mas vados (donde aparecía el inconfundible color de la sal) y tramos de arena que exigían mucha concentración, en medio grandes extensiones tapizadas por gramíneas de color verde alimonado, dejando atrás Huancar y Pastos Chicos, mientras en el lejano horizonte se agigantaba la silueta del volcán Tuzgle.

Luego de Puesto Sey la ruta se interna en una profunda hendidura, allí disfrutamos de impresionantes visuales, filosos y verticales paredones rojizos limitaban el espacio (recordando a Talampaya), mientras la ruta se retorció para eludir las enormes piedras que parecían arro-

jadas por un gigante desde el cosmos, todo ello en medio de la más absoluta soledad.

La amigable sombra de una de esas rocas nos brindó el lugar para descansar y contemplar el entorno, para luego de un tiempo emprender la marcha nuevamente dejando a un costado el Tuzgle, donde la ruta debía esquivar las gigantescas coladas de lava sólida, que bajan desde el cráter creando formas extrañas, vomitadas millones de años atrás por el gigante ahora dormido.

Mientras la tarde avanzaba y nos acercábamos al destino del día seguíamos extasiados en el trayecto, a esta altura ya llevábamos muchos kilómetros a mas de 4000 snm, máquinas y hombres daban muestras de la falta de oxígeno, aunque ya comenzábamos a acostumbrarnos a tal situación.

Ya las sombras cubrían lentamente la quebrada por donde transitábamos, en tanto en su extremo sur fue apareciendo la metálica silueta del viaducto La Polvorilla, una obra maestra de la ingeniería ferroviaria que resiste el paso del tiempo en medio de la soledad.

Luego de admirar esta colosal obra encaramos una difícil trepada que nos llevó a la cabecera del viaducto, esquivando



muchos obstáculos y principalmente evitando de pisar las duras espinas dispersas por todo el suelo, sin dudas un pinchazo a esa altura de la tarde nos traería serias complicaciones.

Proseguimos la marcha por un camino que se encontraba muy deteriorado por el tránsito de grandes camiones, llegando en poco tiempo a San Antonio de Los Cobres, donde pasaríamos la última noche puneña del viaje, intercambiando experiencias con unos viajeros cordobeses que a bordo de una GS 1200 y una Versys venían de hacer la travesía del Acay en sentido contrario al nuestro.

DIA 6 SAN A. DE LOS COBRES – CAFAYATE

Con una mañana muy fría (-4 C) costó mucho trabajo que

algunas motos arrancaran. Una vez calentado todo y con el sol de frente encaramos la ruta 51 hasta Muñano donde retomamos la 40 rumbo sur, pasando unos profundos arenales, donde aun se podían ver las huellas de la caída de uno de los cordobeses con que estuvimos charlando el día anterior.

Con un piso ya mas suave y encarando infinitos retomes lentamente comenzábamos a trepar rodeados de un marco imponente, dominado por el célebre nevado, salvando los mas de mil metros de desnivel desde el punto de partida hasta el Abra, adonde llegamos ya con el sol entibiando algo la fría y ventosa mañana.

Luego de las fotos obligadas y una breve charla con un intrépido viajero salteño (que a

lomos de una TDM 900 había llegado desde Cachi) comenzamos el descenso, con tramos de cornisa y fuerte pendiente, cerrados retomes, piso mucho más áspero y cruzando varios pequeños cursos de agua congelados, en medio de un paisaje donde el ser humano se siente intimidado por la magnitud de los colosos nevados que lo rodean a la distancia, contemplando delante mío la Kawasaki de Alejandro viajando tan arrimada a la montaña que sus alforjas rozaban los peñascos, en un vano intento de alejarse del vecino abismo.

Ya con mucho menos altitud avanzábamos en medio de los Valles Calchaquies, aquí y allá pequeños cultivos aportaban un verde intenso que combinaba a la perfección con los tonos ladrillo del paisaje, destacándose unos reverdecidos sauces a la vera de varios cursos de agua.

A nuestra derecha quedó La Poma y en Payogasta retomamos el asfalto, trazábamos las curvas dejando atrás pintorescas fincas en medio de densos algarrobales y extasiados con el perfume de los florecidos espinillos, llegando pasado el mediodía a hermosa ciudad de Cachi, ya con 34 C (en pocas horas habíamos tenido una amplitud térmica de ... 38 C !!!y bajado 2500 metros en ese tiempo).-

Buscamos sombra en una fresca casona transformada en restaurant y almorzamos unas clásicas empanadas salteñas para luego de reabastecer proseguir la marcha, esta vez por un tramo bien conocido por todos de la fantástica ruta 40, dejando a nuestra izquierda Seclantás, destacándose a la distancia la silueta de su hermosa iglesia (lamentablemente un tosco tinglado del polideportivo deslucía el paisaje del conjunto).

La ruta sigue básicamente el curso del Río Calchaquí, uniendo pequeños caseríos, en medio de pequeños cultivos y fincas, sorteando bosques de enormes chañares y venerados algarrobos, que brindan al ganado, pobladores y viajeros una protección del implacable sol.

Nos desviamos unos minutos para conocer Angastaco, un prolijo pueblito situado detrás de grandes arenales donde descansamos unos minutos en

PARTICIPANTES:

Andrea Beltramino
Yamaha XTZ 250
Claudio Sayago
BMW GS 800
Alejandro de los Heros
Kawasaki KLR 650
Marcos Nadal
Yamaha XTZ 250
Eduardo Cooke
Yamaha XTZ 250
Vehículo de Apoyo :
Fernando y Guillermo

DATOS DE INTERES Y COMENTARIOS

ÉPOCA IDEAL:

es fin de invierno y principios de primavera, luego de las nevadas y antes de las lluvias estivales que provocan crecidas de los cursos de agua.

APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE:

Sobre la 9 en Jujuy, Tilcara, Humahuaca y La Quiaca, Sobre la 40 en Susques, S.A. Cobres, Cachi, Cafayate.

HOSPEDAJE:

En general siempre se consigue, la gente es muy atenta y servicial y colabora, de todos modos es recomendable llevar carpa y fundamental la bolsa de dormir (además de ropa térmica pues las noches son muy frías en la puna)

RECOMENDACIONES PARA LA ALTURA :

Hidratarse bien, conviene no cenar comidas pesadas ni beber alcohol, ingiriendo barras de cereal, ciruelas disecadas, caramelos, etc como fuentes de energía, en nuestro caso nos medicamos con acetazolamida, el té de coca es beneficioso principalmente antes de dormir.

una prolija placita, emprendiendo prontamente la marcha para internarnos en la Quebrada De Las Flechas, uno de los lugares mas escénicos de la larga ruta 40, allí el camino serpentea dentro de unas extrañas formaciones inclinadas, donde es inevitable hacer muchas paradas para sacar fotografías.

Mientras la tarde avanzaba dejamos atrás Molinos y retomamos el asfalto, en medio de un vergel, creado por el trabajo del hombre y la bendición del agua, aquí y allá prolivos viñedos y variados cultivos tapizaban todo el ancho del valle intentando en algunos casos trepar por los ce-



rrros linderos, todos reverdecidos por la incipiente primavera.

El crepúsculo nos encontró llegando a Cafayate, otra ciudad amigable para el viajero, rodeamos la concurrida plaza donde nos esperaban Fernando y Guillermo, para momentos después brindar por el reencuentro en la vereda de la céntrica.-

Ya distendidos y despreocupados por los efectos de la puna cenamos tranquilamente degustando un delicioso cabrito regado como corresponde por el emblemático torrontés saltado, mientras contemplábamos la fresca noche frente a la plaza, yéndonos luego a dormir tranquilamente con la mente puesta en el último día del viaje.

DIA 7 CAFAYATE – SAN JAVIER

Atrás fue quedando Cafayate, con sus prolivas fincas y bodegas, en tanto nos extasiábamos trazando curvas y sorteando infinitos badenes por la

asfaltada 40, en una zona mas llana y en medio de bosques de enormes algarrobos.

Ya en Tucumán dejamos a nuestra derecha las Ruinas de Quilmes y poco mas adelante nos despedimos de la nuestra compañera de viaje, la siempre sorprendente Ruta 40, dejando atrás los Valles Calchaquies para luego de Amaichá comenzar la trepada del Infiernillo, con sus mas de 1200 metros de desnivel.-

Junto a Marcos exprimimos al máximo las pequeñas Yamaha, buscando los límites de las pequeñas trails, principalmente en las exigentes curvas ciegas, en tanto Alejandro encaraba en forma mas relajada ese tramo a bordo de la KLR, cuyas "pistonadas" producían ecos en las paredes de la montaña.

Superados los 3000 msnm comenzamos el descenso, muy concentrados por las infinitas curvas ciegas y algunos inesperados baches, un breve des-

canso en Tañi del Valle sirvió enfriar los frenos, que habían sido sometidos a exigentes esfuerzos, mientras los neumáticos lucían un negro intenso, testigos de las tumbadas a que habían sido sometidas las motos, principalmente la Yamaha azul de Marcos.

Reanudamos la marcha por la ruta 307, en un tramo llano y recto hasta El Mollar, desde donde iniciamos el descenso en medio de la Reserva Los Sosa, rodeados de una densa vegetación, dominada en esta parte mas alta por el bosque de alisos, un trayecto con infinidad de curvas de diferente radio y peralte, un paraíso para el motociclista pero que en ese momento se encontraba en reparaciones, con muchos cortes y desvíos, y con un tránsito muy intenso.

A medida que descendíamos el calor húmedo se hacía sentir, enormes laureles llenos de bromelias que pendían pesadamente de sus ramas, gran-

des lapachos en flor e infinitas mariposas en vuelo engalanaban el paisaje, mientras por el casco se colaba el perfume de las multicolores flores de la selva.

Luego de Santa Lucía el trazado se hace mas llano y abierto, dejamos atrás la selva y nos internamos en grandes extensiones agrícolas, mientras que luego de Famaillá las extensas plantaciones de limón llenaban el aire con su clásico perfume.

Luego de Lules dejamos la ruta 380 tomando la 338 para comenzar la trepada a Villa Nogués, en medio de la selva nuevamente y por un angosto camino asfaltado, que nos fue acercando al final del viaje, llegando pasado el mediodía nuevamente a San Javier, donde nos esperaban Andrea y Claudio, este último había logrado hacer las reparaciones de su moto para llegar hasta allí y reencontrarnos al final del periplo.●



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

"DE TAPAS Y VÁLVULAS"

A ATENCIÓN ESPECIAL

L Para los que vienen de los autos, el primer servicio de un 0 km. es a los 10.000 km. y los siguientes, con un kilometraje similar.

Los que nunca tuvieron un medio mecánico, llevan su moto al primer servicio, generalmente un "reparo" de las funciones, un cambio de aceite y filtros, todo esto a los 1.000 km.

El segundo servicio suele ocurrir a los 3.000 ó 4.000 km. según los modelos y marcas, pero ya el usuario debe en muchos casos pagar el mismo en su totalidad. En las motos de alta gama, generalmente los bolsillos de sus propietarios no los hacen dudar, pero en las cilindradas medias y bajas, comienzan los problemas.

Ya el tercer servicio oficial, necesario para cumplir con la garantía, se "alarga", si la moto hay que llevarla a los 4.000 km., es común que se supere ese kilometraje de manera amplia.

El cuarto servicio, ya no es oficial, es más hay un "olvido" premeditado, seguramente hay que cambiar el neumático trasero, la cadena tendría que reemplazarse, es necesario si o si controlar la luz de válvulas, las pastillas de freno a lo mejor necesitan reemplazo y se suman pesos (\$\$\$).

Alargamos la cosa, el neumático trasero con más de 12.000 km., según la moto, el uso, etc. aunque tenga algo de dibujo, hay que reemplazarlo. La cadena comienza a hacer ruido y también debe ser cambiada, las pastillas de freno, por lo menos las delanteras tienen poca vida útil y, entre "pitos y flautas" estamos entre \$ 1.500 a \$ 4.000.- según la marca y cilindrada, sin contar el aceite y

Una breve introducción antes de ir al tema específico y que se refiere a las tapas de cilindro y las válvulas.

La explosión en el mercado de la moto, hizo y hace que muchísimas personas se encuentren ante un medio mecánico sin experiencia previa.

Salvo, unos pocos, que sus padres tuvieron motos en alguna época, o un tío, o un amigo, pueden tener alguna idea de su mantenimiento.

El que viene de los autos, aunque se maneje con un medio mecánico, está totalmente alejado de cómo funciona una moto. Tanto los autos, como las motos, tienen motores, batería, etc. etc., pero no es lo mismo, nuestras amadas dos ruedas precisan una atención especial.

los filtros.

PERO...

¿Y LAS VÁLVULAS?

Hoy se popularizaron, como ocurre en los autos, las pastillas de válvulas. Ya los reguladores de tornillo y tuerca, están en las motos con algunos años en el lomo o en las de muy baja cilindrada.

Regular válvulas con los re-

guladores clásicos, es una pavadita y se soluciona fácil, pero con las pastillas es un poco más compleja la tarea. Además, en muchos talleres se hace un misterio de algo tan simple como pasar una sonda y revisar la luz.

Cuando al usuario, lo atengan con un montón de "servicios", algunos necesarios, otros ficticios, más se retrae a

ir al taller.

Las motos de 400cc. para abajo, necesitan más mantenimiento, algunas más, otras menos, pero no se pueden poner como parámetro a los autos, son dos cosas totalmente distintas.

¿QUÉ PASA CON LAS VÁLVULAS?

Más de un motociclista habrá escuchado a un amigo, "El mecánico me dijo que se chuparon las válvulas", o si no "se rajó la tapa de cilindros".

Cuando salimos del período de garantía, generalmente no vamos al taller oficial, averiguamos entre los amigos o "colegas" de las dos ruedas y nos recomiendan tal o cual mecánico. Generalmente el "que sabe" puede dar turno para dentro de dos meses. El paralelismo con las Obras Sociales cuando necesitamos la atención de un médico, es similar. Hoy nos duele la panza, dentro de dos meses no sabemos.

Ese "que sabe" tiene una extensa clientela, por esa razón, le entrega al motociclista en una bolsita los repuestos que cambió: filtros, bujías, juntas, cadenas, etc., pero también cobra su dedicación y garantiza el trabajo. A lo mejor es más barato que el taller oficial, ya que la infraestructura que debe mantener es de menor volumen, pero realmente es un buen profesional.

Los ansiosos terminan en "un pibe que sabe", que nominalmente "regala el trabajo", pero efectivamente no hace cosa alguna, o si mete mano a algo, lo realiza mal.

Las válvulas como todo elemento mecánico, necesitan mantenimiento. El mismo está referido al control de luz de las mismas y su corrección en caso de que sea necesario.

En una 0 km., el control debería hacerse preventivamente a los 5 ó 6.000 km., aunque lo ideal sería a los 10.000 km. Ya a ese kilómetro, se tiene certeza de que corregir la luz entre el botador y la leva, o el balancín y la válvula, no variará mucho en los próximos 10.000. Antes de los 10.000 km. suele terminarse el "ablande" y el "acomodamiento" de todas las partes móviles.

LAS CONSECUENCIAS DE NO OCUPARNOS DE LAS VÁLVULAS

Dejamos correr los kilómetros, el motor funciona "bien", ya que el acostumbramiento hace que no nos demos cuenta que nuestra moto se convierte en una "pizza". Las reacciones, la velocidad final, los consumos, no son los mismos. Pero todo esto

Los motores "inyectados" como se dice en la calle, alimentados a inyección electrónica que sería lo correcto, corrigen la mezcla aire y nafta de acuerdo a la información que le mandan los sensores de temperatura y gases, pero en las "carburadas" la cosa cambia.

ocurre muy lentamente, vamos asimilando ese menor rendimiento, hasta que un día, comienzan las fallas notorias. Cuando eso ocurre, ya es tarde.

Los motores "inyectados" como se dice en la calle, alimentados a inyección electrónica que sería lo correcto, co-

Amv el seguro que viene en moto



Líder en Europa,
ahora en Argentina.
El seguro exclusivo para
motos y cuatriciclos.

Contratelo online



Marc Coma.
Triple campeón
del Rally Dakar.

Amv

ESPECIALISTAS EN SEGUROS DE MOTO Y CUATRICICLO
www.amv.com.ar 0810-266-4567 ó 6841-5500

AMV LATINOAMERICA SA, autorizada para operar como Productor Asesor de Seguros. Matrícula 1.214 SSN. Superintendencia de Seguros de la Nación. Órgano de Control de la Actividad Aseguradora y Reaseguradora. 0800-666-8400 - www.ssn.gob.ar



UN MOTOR CLÁSICO

El motor monocilíndrico de una Suzuki DR 650, monoárbol de levas a la cabeza, comandado por cadena. Cuatro válvulas y reguladores clásicos.

Se puede observar la tapita de una de las válvulas de escape, con su junta de goma.

El regulador en primer plano.

La sonda para controlar la luz de válvulas, antes de colocarla entre el regulador y la válvula.

Quitando la tapita que se encuentra en la tapa izquierda del cárter, se encuentra este hexágono para girar el cigüeñal y poner el motor en balanceo.

UN BICILÍNDRICO TRES VÁLVULAS

El cielo de la tapa de válvulas con sus tres válvulas, en perfecto estado. La válvula "grande" es la de escape, las otras dos de admisión.

La tapa armada con sus válvulas, resortes y platillos lista para montar el árbol de levas.

La torreta de balancines armada y sus espárragos correspondientes, lista para montar.

Colocado el árbol de levas, el segundo paso es montar la torreta.

Un balancín, con su correspondiente eje hueco. Se pueden observar los pequeños orificios por donde entra el aceite para lubricar su movimiento.

Por último los caños de lubricación, en la etapa final de montaje. Esta tapa que corresponde a una Honda CB 450 de los '80, se expondrá en Auto Clásica en el stand de AAMC.



rigen la mezcla aire y nafta de acuerdo a la información que le mandan los sensores de temperatura y gases, pero en las "carburadas" la cosa cambia.

Las motos alimentadas por carburador, están puestas a punto en un promedio, es decir: deben funcionar correctamente en ciudad, en ruta, en auto-

pista, con frío o con calor. Los valores son promedio y a pesar de que los carburadores modernos cuentan con innumerables artilugios con referencia a los antiguos, no pueden mejorar lo logrado con la inyección. Es decir que se quedan "cortos de nafta" o en "exceso", dadas las diferentes circunstancias.

Las válvulas se van "amolando" a los asientos, esto hace que varíe la luz, es decir que ese huelgo entre el botador y la leva, o el balancín y el vástago, vaya disminuyendo, hasta que en un punto la válvula quede abierta.

Una de las razones, que ese deterioro en el asiento se



UN MONOCILÍNDRICO MODERNO DE 4 VÁLVULAS Y DOBLE ÁRBOL

Una tapa "detonada" como dice un amigo mecánico. En el cielo de la cámara de combustión, se pueden apreciar una líneas blancas marcadas con un resaltador. Son

pequeñas rajaduras producto de la excesiva temperatura, por supuesto que las válvulas se "chuparon" y pasaron a mejor vida.

Hubo que comprar una tapa nueva, más las válvulas, etc. etc.

Esto pasó por la ignorancia del usuario y su desidia. En el primer caso, nadie nació sabiendo y confía muchas veces en lo que le dicen o cuentan. En el segundo, no hay palabras, el "chiste" de cambiar una tapa completa no es cosa de dos pesos.

Es importante agregar, que se ofrecen en internet "tapas usadas en muy buen estado". Puede ser que alguna provenga de una moto desgastada por un accidente, pero la mayoría es producto de los robos, en muchos casos con sangre.

La bancada de una de las levas, la de escape está rayada por falta de lubricación. Por supuesto es de la tapa que descartamos por las rajaduras.

Así luce una tapa nueva, con sus válvulas y resortes, ídem. Siguiendo la cadencia de las fotos, vemos una válvula con su platillo, listo para colocar la pastilla. Luego la pastilla ya colocada, y el botador correspondiente.

Los botadores colocados, listo para colocar el árbol de levas correspondiente.

Los árboles de levas en su ubicación, solamente faltan colocar las bancadas superiores y torquar.

En la última foto vemos pastillas de diferentes tamaños para distintos motores, también dos resortes de válvulas, uno interior y otro exterior, una válvula y los distintos selladores.

este tema.

Muchas motos, por las normas internacionales, están muy al límite en la mezcla aire-nafta, eso hace que en determinada condición, comiencen los problemas.

En invierno las mañanas son frías, en sí todo el tiempo hace frío, por esa razón aumenta la densidad del aire y hay más oxígeno. Cuando se conduce en ciudad o en lugares suburbanos, los recorridos son relativamente cortos, tam-

la o las de admisión, está más fría o están más frías por el ingreso de la mezcla aire-nafta que no permite un recalentamiento.

La válvula o las válvulas de escape, al "chuparse" se queda o se quedan sin luz, por lo que permanecen abiertas.

Un motor puede estar "muy fino" en su carburación, pero también ocurre cuando se le saca la sordina a un escape original, o se coloca un pseudo escape deportivo "libre".

Muchas motos, por las normas internacionales, están muy al límite en la mezcla aire-nafta, eso hace que en determinada condición, comiencen los problemas.

bién los cambios de marcha, las frenadas, etc., lo que hace que el motor no vaya constantemente a regímenes altos de vueltas. También es raro que se salga de viaje en invierno, pero sí en primavera, verano y otoño.

En las mañanas y atardeceres de días frescos, la densidad del aire aumenta, también el oxígeno necesario para la combustión de la nafta. Al ir en ruta, generalmente a fondo o casi, con una mezcla que se va haciendo "pobre" a medida que ingresa más oxígeno, la temperatura del cielo de la cámara de combustión se incrementa de manera no conveniente. La válvula o las válvulas de escape, se va o se van "chupando" junto al asiento o los asientos,

Generalmente los escapes de marca: Yoshimura, Akrapovic, Kerker, etc. vienen con los chicleurs de alta para reemplazar por los originales, además de un manual con los datos necesarios para carburar correctamente.

En conclusión, no todo es cuestión de cambiar aceite, filtros, neumáticos, cadena, etc., también es importante cada 10.000 km. revisar la luz de válvulas y si hay un cambio importante en esos parámetros, buscar la razón antes del deterioro total.

Una de las razones es que esté el motor carburado muy fino, otra es el haber modificado o cambiado el sistema de escape, saliendo de la originalidad de la moto. ●

acelere, es lo que nos tiene que poner en guardia. Generalmente eso ocurre por un excesivo aumento de temperatura en la cámara de combustión.

¿Por qué se produce ese incremento excesivo en la cámara de combustión? Por una razón que podríamos decir única y excluyente, la "falta de co-

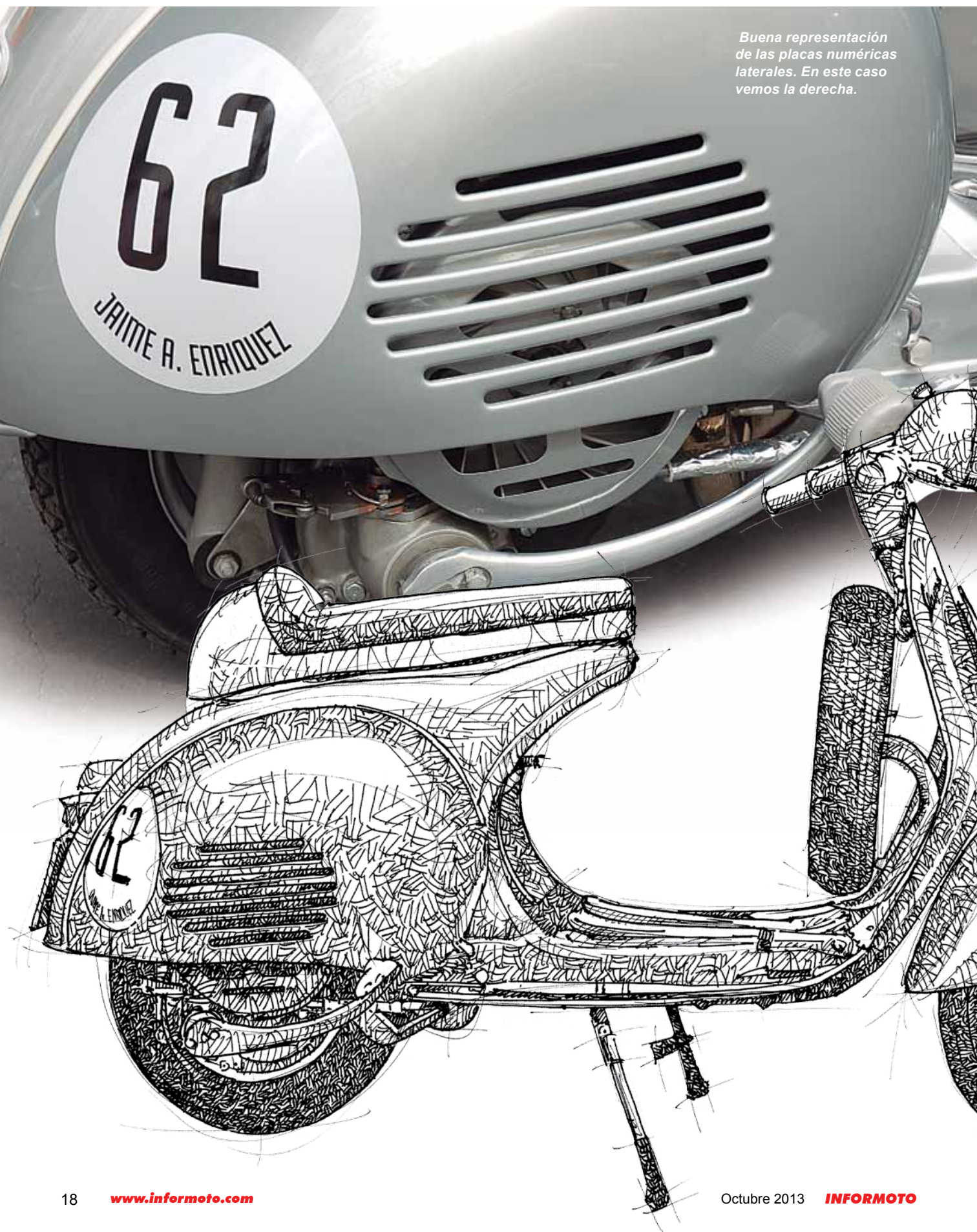
mida". Si falta nafta, la mezcla es demasiado pobre, eso hace que la temperatura suba demasiado y "cocine" la tapa.

Las motos a inyección, tienen la ventaja de que la electrónica soluciona esa "mezcla pobre", aumentando el flujo de nafta gasificada, pero las a carburador no pueden compensar



www.informotoclub.com

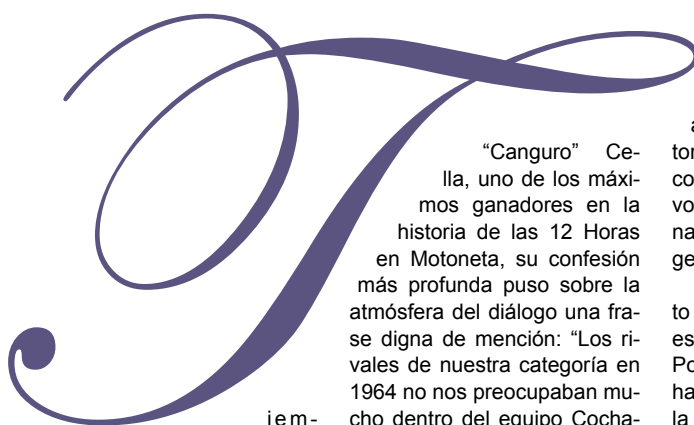
Buena representación de las placas numéricas laterales. En este caso vemos la derecha.



LA PIAGGIO VESPA 150 GS VS4

DE SABATELLI Y ENRIQUEZ EL REGRESO DE UNA GANADORA

La “vuelta” mediática que entregó el repaso histórico de los hechos más importantes que cubrieron las 12 Horas en Motoneta, que reflejamos años atrás en diferentes ediciones, dejó en mucha gente el interés por saber el paradero de muchos de los vehículos que tomaron parte de ese desafío de resistencia. Para los “vespistas” clásicos, ésta es una nota para sentirse orgullosos, ya que un entusiasta que despunta el pasatiempo de la restauración de motos y motonetas de otras épocas, ha logrado darle vida nuevamente a la legendaria Vespa 150 GS con la que Víctor Sabatelli y Jaime Enriquez estuvieron en los primeros planos en los tres capítulos iniciales de esa competencia, en la cual pusieron en aprietos a los equipos más importantes de la clase mayor de esa justa, la de 175cc. Claro, ese volver a vivir fue posible gracias a los consejos dados por el último protagonista citado.



iem-
po atrás,
mejor dicho hace
algunos años, charlando por
vía telefónica con Roberto

“Canguro” Cella, uno de los máximos ganadores en la historia de las 12 Horas en Motoneta, su confesión más profunda puso sobre la atmósfera del diálogo una frase digna de mención: “Los rivales de nuestra categoría en 1964 no nos preocupaban mucho dentro del equipo Cochabamba S.R.L., que era el equipo oficial de Siambretta con las 175 TV y SS, pero sí debíamos esforzarnos porque los partici-

pantes de la 150cc eran de temer, ya que allí estaban por ejemplo Víctor Sabatelli y Jaime Enriquez con una Vespa que realmente volaba. No por casualidad ganaron en 1963 la clasificación general.”

Las palabras de Roberto sirven para dar comienzo a esta nota. Realmente mucho. Por aquellos años, estamos hablando de los primeros '60, la carrera de las 12 Horas en Motoneta era sin dudas la más importante de cada calendario del motonetismo nacional, porque la confrontación di-

Empezar una nota con estilo puede darse a través de estas ilustraciones en tinta hechas por Pablo Franchi. Es un humilde regalo de esta Redacción para Don Jaime y Don Guillermo, en virtud del trabajo realizado en esta motoneta ganadora. Recordemos que el importador de Piaggio en nuestro país era por aquel tiempo Juan Manuel Fangio.



Guillermo Labat (parado) y Jaime Enriquez (sentado junto a su querida Vespa). Seguro que Víctor Sabatelli estaría contento de ver esta máquina de nuevo en marcha. Lamentablemente, el compañero de Enriquez en las tres primeras citas de las 12 Horas en Motoneta encontró la muerte a los mandos de otra Vespa en una carrera celebrada en el entonces Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, a finales de los '60. El palmarés de este binomio y este vehículo a lo largo de la historia de esa carrera es realmente envidiable: 1° en la clase de 150cc y 3° en la general en 1961 (utilizaron el N° 59) y 1° en la general y en la divisional de 150cc en 1963. En el '62 esta unión humano-mecánica venía ganando su clase y la clasificación conjunta, hasta que una caída sufrida por Don Jaime, que trajo posteriores desperfectos mecánicos (había entrado pasto por el ventilador de refrigeración forzada), dejó con las manos vacías a todo el equipo.



recta entre los fabricantes o importadores-distribuidores y los equipos particulares, indudablemente ofrecía en la balanza de posibilidades igualdad de oportunidades para hacerse con la victoria para unos y otros.

En las escuderías privadas, en vísperas de la primera cita, o sea la de 1961, una dupla ya estaba dando que hablar. También lo haría posteriormente, en las justas de 1962 y 1963. La misma, conformada por Jaime Enriquez y Víctor Sabatelli, tenía como medio mecánico una Ves-

pa 150 GS tipo VS4 de 1958, un producto fabricado por Piaggio en Italia, pero que el grueso de los motociclistas y motonetistas directamente conocieron entonces y conocen hoy por el de su nombre más nombrado y famoso. Otros casos así también se dan con marcas italianas como Moto Guzzi (Guzzi), Moto Morini (Morini) o FB Mondial (Mondial).

Para estos corredores, sus actuaciones dentro de un equipo netamente particular, formado por amistades de ambos, fue un dolor de cabeza para la estruc-

tura de von Dory y Cía S.R.L. en el '61, donde Miguel Ángel Galluzzi y Jorge Cupeiro se mostraron como los más efectivos de todos con una NSU Prima V. También lo fue para la organización de la marca uruguaya Cibana, cuyas Bambi 175 se vieron superadas por esta Vespa dos años más tarde, agregando en el "paquete" a la debutante Siambretta 175 TV privada de Avelino Cavaco y Ángel Bordoli, "El Gordo" para los íntimos que lo trataron hasta su muerte, un par de años atrás, cuya actuación estaba siendo supervisada desde lejos por las autoridades de SIAM, evaluando una futura participación, la que por supuesto se produjo en 1964 y 1965 de manera oficial y en 1966 en carácter semioficial.

VIENDO EL PASADO EN ESTOS TIEMPOS

Esta misma "intro" histórica fue un poco la que tratamos en el primero de los antecedentes actuales acerca de la recuperación de dicha máquina histórica.



Don Jaime junto a su gran amigo José "Coco" Loyacono.



Momento en que Jaime y José destapan la mítica Piaggio Vespa 150 GS VS4, como dicen los puristas.

Precisamente, el escenario de la conversación fue Autoclásica 2012, exactamente 1 año atrás cuando llegue a sus manos este número de la revista. Lo bueno de la charla fue que se realizó el viernes de aquella convocatoria, en un ambiente distendido y de sol, junto a Alejandro Balsamo, presidente del Vespa Club Argentina (VCA). El eje temático se llevó a cabo en la carpa del grupo de "vespistas" y giró en torno a la exposición de la carrocería a punto de ser restaurada y a la victoria que Sabatelli y Don Jaime lograron en la clasificación general de 1963, en la que se impusieron —como lo di-



"Ahora la tenés que firmar, Jaime", le dijo Don Guillermo. Y Jaime firmó nomás la placa numérica frontal.



tagonista deportivo, quien estuvo dentro del equipo de asistencia en las 12 Horas en las que Jaime y Víctor estuvieron presentes.

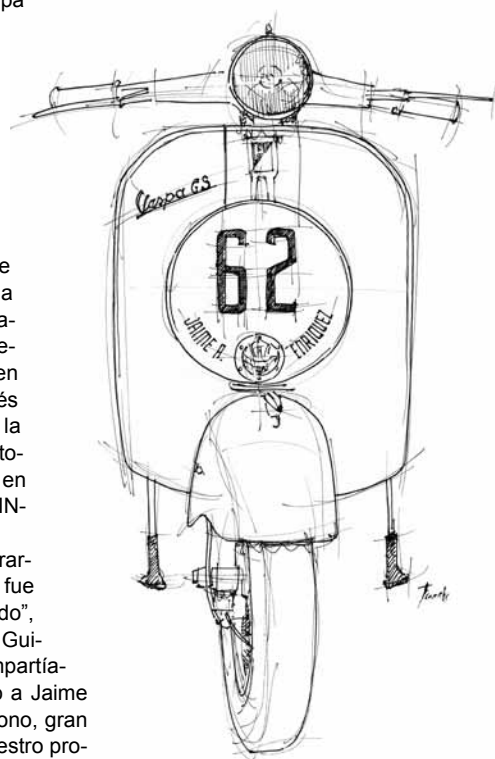
El plan del almuerzo resultó excelente para que Enriquez comenzara a contar cómo llegó a sus manos esta GS y qué cosas le hicieron para transformarla en una motoneta de carrera. "La Vespa me la cedió un señor lla-



to con el resto de las partes de la máquina. Entonces, después de cinco años, el 10 de agosto de 2011 finalmente se efectivizó la operación, con la "yapa" de que el restaurador ya se había hecho de otra Vespa 150 GS para llevar adelante un proyecto de puesta al día.

Ciertamente, el interesado tenía como objetivo la motoneta de Jaime, más que nada por el palmarés que había logrado en la competición, especialmente en las 12 Horas, después de que los capítulos de la historia de la carrera tomaron estado público en diversas ediciones de INFORMOTO.

"Resulta que comprarle la Vespa a Jaime fue como quitarle el hígado", sostuvo con risa Don Guillermo, mientras compartíamos un almuerzo junto a Jaime y a José "Coco" Loyacono, gran amigo de la vida de nuestro pro-



jéramos arriba- a la marca uruguayana Cibana y a su corredor estrella, Limberg Alves Moreira, que ya en esos tiempos tenía "chapa" de piloto mundialista de velocidad. Además, se recordó la presencia de una Siambretta 175 TV, la de Bordoli-Cavaco, remarcando que ese producto de Siambretta había sido presentado en marzo de aquel año, es decir días antes de la realización del desafío.

La idea inicial del proyecto de restauración era ambiciosa, por lo que dedujimos de la charla, y con el paso de los meses las novedades empezaron a co-

nocerse a través del dueño actual de la máquina. Su nombre: Guillermo Labat.

De profesión arquitecto, este apasionado por la restauración de vehículos de dos ruedas con motor conoció a Jaime en el período de 2001 y 2002 mientras buscaba repuestos de NSU. La amistad se consolidó a raíz de diversas visitas y un buen día, allá por el 2006, el casco de esta GS, que había sido arenado veinte años antes y que por ese tiempo había quedado allí, en el taller de este motociclista y motonetista deportivo, que incluso durante su vida había soportado el daño de una inundación, apareció ante la vista de Don Guillermo. Ahí mismo empezó un intenso "tira y afloje" con Jaime para ver si se lo vendía jun-



hecho de que una máquina con una historia mediática conocida, como ésta, ha vuelto a estar presente en el escenario nacional.

La presencia de esta motoneta está confirmada en Autoclásica 2013. Aquellos seguidores de los "fierros" de otras

mado Eduardo López, pero con el paso de los años me quedé con ella. Los mejores resultados que obtuve con ella, como ganar las 12 Horas de 1963 en la general y en mi categoría, los pude conseguir gracias a Sabatelli, que vivía arriba de una motoneta, en especial de una Vespa, y porque manejaba muy bien. Creo que fue uno de los mejores pilotos en ese tipo de máquinas de la historia del país."

Para lo que es relativo a su "resurrección", Labat no dudó ni un instante en dejarla tal cual estaba conformada en su época, respetando todo lo inherente a las partes principales de carrocería (les recordamos que se trata de una Piaggio Vespa 150 GS VS4 y que en esa labor de acomodamiento participó el propio Balsamo), con excepción del asiento y el caño de escape, ya que este último es evocativo de los que la casa Abarth producía de aquellos tiempos. Mientras tanto, en el motor se conservó la preparación de entonces pero con piezas nuevas, exaltando la carburación y la caja de cambios, además del acomodamiento estético de la unidad como en su momento de vigencia.

Sobre los detalles de restauración, Loyacono se refirió de la siguiente manera: "La Vespa está hermosa, muy bien lograda y tiene partes que le incluyó



Guillermo muy lindas, como el asiento con las bisagras especialmente trabajadas, pero que no es el original, pues el que usaban los muchachos para correr era un pedazo de goma espuma que permitía mejorar el apilamiento sobre la motoneta en las competencias."

El almuerzo y la charla siguieron, ya que hubo conceptos de Jaime muy importantes acerca de por qué se separó la sociedad que formaba con Sabatelli, en la cual dio a entender que cada uno siguió su camino porque así lo fijó el destino. Mientras tanto, remarcó otro lo-

gro obtenido de modo individual, como el Premio "Ernesto Blanco" de 1965.

En fin... Las anécdotas sobre las 12 Horas en cuanto al contexto y otras cuestiones vinculadas más que nada con el motociclismo deportivo siguieron su ritmo en la mesa, hasta que el momento de que cada uno volviera a sus obligaciones irremediablemente llegó.

Como pasó otras veces con estos "rescates", el tema no se circunscribe en contar los detalles técnicos ni de evolución de un determinado motovehículo, sino que más bien enaltecer el

épocas no pueden perderse la oportunidad de asistir a este concurso y verla de cerca. Además, no dejen de consultarlo al bueno de Jaime Enriquez, ya que desde esta Redacción creemos que homenajear a los grandes corredores de motos y motonetas en vida tiene un sabor especial, sea a través de un saludo o bien porque han visto esta nota.

Está escrito: en Autoclásica 2013, la carpa del Vespa Club Argentina, donde estarán los "vespistas", Don Guillermo y Don Jaime, estará abierta para recibirlos. ●

VIAJE A PULPERÍA MIRA-MAR PARTIDO DE BOLÍVAR



Mañana algo nublada, 9:00hs am del día 9 de junio, pensamos que tendríamos agua en esta jornada ciclística, pero igualmente con mi amigo Juan y mi Sobrino Santi, decidimos salir hacia nuestra meta.

Por la ruta 86 llegamos a la rotonda de Daireaux donde tomamos la ruta 65 hacia Bolívar, sin inconvenientes en el viaje llegamos a la bajada en "la cortadera", hito donde se desvía por calle vecinal de tierra, después de haber recorrido unos 102km.

Algo golpeado el camino, pero había comenzado a asomar el sol. Nada más y nada menos que 26km de camino de tierra nos esperaba, pasando por referencias como las torres del Chocón, la Escuela 56, que nos indicaban que íbamos en la dirección correcta hacia al destino trazado.

Conocimos el lugar al llegar, y decidimos salir en busca del otro grupo que venía de la ciudad de Trenque Lauquen y de Pehuajó, ellos se juntaron en el puente del cruce de las rutas 5 y 226 y así comenzaron a via-

jar por la 226 hasta la bajada del paraje Herrera Vegas Partido de Hipólito Irigoyen donde también pertenece Henderson.

A unos 8km camino al paraje "Hortensia" nos encontramos todos, unas 30 motos clásicas y antiguas, frente a un tanque de agua potable que construyeran los dueños de una estancia para los arrieros de hacienda allá por el 1930. Después de los saludos y fotos en el lugar, nos dirigimos todos hacia la pulpería.

Una vez allá recorrimos el lugar, observando cada rincón del mismo, galpones, anexos mientras nos hidratábamos con gaseosas, agua y algún aperitivo.

El local, con su característico mostrador con rejas, y detrás la bomba de sacar agua, las estanterías de madera con mercadería de hoy y de ayer a modo de mantener los objetos como hace mas de 100 años, todo haciendo juego el cantar de los pájaros y algún ladrido canino. El local sigue funcionando como el primer día allá por el año 1882. Lugar de encuentro de la gente de campo, de criollos, indios y

negros. Cobijo de arrieros y chinitas. Lugar de descanso, encuentro, diversión y desenfreno, de aguardientes y cañas. De truchos, tabas y riñas. De romances y guitarreadas. De mudanzas y contrapuntos. Mezcla de almacán y taberna. Todo eso podía pasar en una pulpería, donde lo criollo y popular afloraba espontáneamente. Fundada por Don Mariano Urrutia, hoy atendida por Juan C. Urrutia y su familia, es un lugar de encuentro y reunión donde además se pueden adquirir licores y dulces. También almorzar un exquisito asado a las brasas dentro del local y a la vista de los comensales.

Luego de almorzar, llevo el postre: queso y duce de membrillo o batata, un manjar para la sobremesa allá por las 15hs. El día totalmente soleado y sin viento nos reunió en la calle donde comenzamos a intercambiar las motos, alguno más arriesgado, realizando alguna destreza y prueba de equilibrio. También hubo lugar para escuchar a un cantante de tangos, que con su música en el auto, canto y entono algunas notas.

Cayendo la tarde se festejó el cumpleaños n° quien sabe Del promotor y organizador de esta movida Don Javier Fredis, oriundo de 30 de agosto y radicado en trenque lauquen (al

mando de una BSA 500). Tortas y festejos, fotos y anécdotas variadas, pero.... Habría que emprender el regreso. Nosotros decidimos ir por H Vega así viajaríamos un poco más juntos y no regresar por bolívar, sino, por Hortensia y llegar a Vega a unos 32km distantes de Mira -Mar, la pulpería.

Nos separamos en H Vega, nosotros con dirección a Bolívar cruce de las rutas 226 y 65 y ellos hacia sus pagos, unos quedarían en Pehuajó y otros seguirían hacia Trenque Lauquen por la ruta 5.

Agradecidos por la atención de su propietario y familia que no dejaron faltar nada y realmente esta agendado para una próxima reunión después del invierno. ●

DATOS ÚTILES:

Pulpería Mira-Mar
Almacén de ramos generales
Productos regionales y turismo rural
Bolívar – Bs As.
(Ruta vieja a Carlos Casares)
Sr. Juan Carlos Urrutia
Tel 2314 62 0031
www.pulperiamiramar.blogspot.com
www.facebook.com/pulperiamiramar
Gps: s36°00.135' wo 61°11.135'



**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



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

Motorman Shop: Av. Pueyrredón 925.

Motorman Nitro: Lavalle 523.

www.motorman.com.ar Motorman Argentina

Y AL PRINCIPIO HUBO VAPOR.....



Velocípedo a vapor Michaux-Perreaux 1867 en la exhibición "El Arte de la motocicleta", Museo Guggenheim, N. York, 2009.

Vehículos de tres, cuatro y hasta seis ruedas movidos por vapor circularon por las rutas terrestres durante una época. Triciclos y automóviles, grandes camiones y ómnibus, maquinaria vial y agrícola fueron una presencia relativamente habitual. Y no vaya a creerse que fue un exabrupto fugaz entre 1890 y 1910, la última firma de auto a vapor en cerrar sus puertas en EE.UU., fue la Stanley que lo

Especialmente en el siglo diecinueve y principios del veinte el vapor constituía la parte esencial de casi toda maquinaria fija o móvil. Además de las locomotoras ferroviarias y los buques, también hubo una diversidad de vehículos carreteros con motores a vapor. La pregunta es: hubo motos a vapor? En esta nota repasamos brevemente lo que nos dice la historia al respecto....

hizo en 1927 y los vehículos pesados británicos a vapor dejaron de circular alrededor de 1930. Hubo varias causas de esta situación, la maquinaria era algo complicada de mantener sobretodo para una persona común, ya que tenía que hacer de "maquinista" y "fogonero" que eran tareas bien determinadas a bordo de una locomotora, si bien las calderas terminaron siendo seguras gracias a dispositivos que abrían la salida del vapor en

caso de sobrepresión peligrosa, tener una caldera muy cerca de los pasajeros no era un muy buen argumento de venta y por último los vehículos a vapor son grandes consumidores de agua. En el ferrocarril eso estaba previsto; cada tantos km había una torre de agua con una gigantesca manguera que saciaba la pavorosa sed de la locomotora. Pero en los autos eso era mas difícil de implementar y eso fue una limitación importante. Por supuesto que se puede usar un condensador del vapor de escape y volver el líquido al tanque, pero en esa época eran construcciones voluminosas, por lo tanto el vehículo tenía que ser mas grande y sólo algunos autos de alto precio lo tenían. El tema con un vehículo de dos ruedas se volvía aun mas difícil, había menos lugar para acomodo-

eran algo distintas a las que conocemos ahora. Se las llamaba velocípedos y en idioma ingles tenían un peculiar apodo; los llamaban "sacude-huesos" ("boneshaker"). La razón es bastante evidente: no solamente no tenían suspensión, sino que la horquilla era totalmente vertical y los pedales eran solidarios con la maza de la rueda delantera. Es decir que las rugosidades de los caminos de entonces (de tierra o de adoquines..) se transmitían directamente al conductor a través de los pedales y vía la horquilla recta al manillar, cuya dirección era muy

El hijo de Pierre Michaux a bordo de uno de los velocípedos producidos por su padre.



dar todo y encima podía volcarse en cualquier momento con lo cual la caldera con su quemador tenía que ser de un diseño cuidadosamente estudiado. Sin embargo algunas hubo.

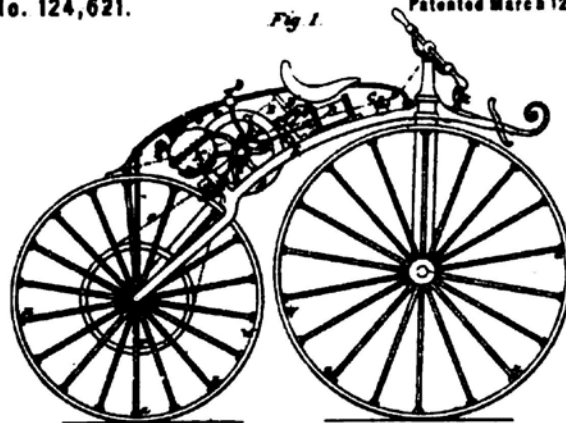
EL VELOCÍPEDO A VAPOR MICHAUX-PERREAUX

Pierre Michaux era un herrero que hacía piezas para la fabricación de carruajes en París. Desde principios de la década de 1860 había comenzado a fabricar unas bicicletas que

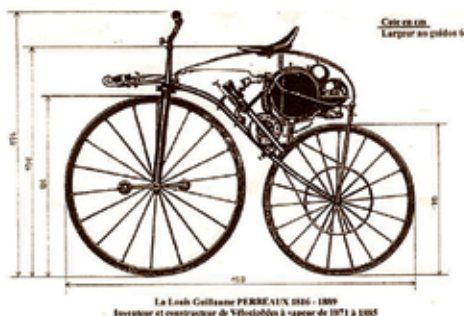
brusca como en un triciclo de niño.. Las llantas y rayos eran de madera con un zuncho de hierro en su perímetro exterior como una rueda de carro. El freno era también del tipo de los que se usaban en los carros, colocado justo delante de la rueda trasera. Con este diseño de poco servía que el asiento estuviera montado sobre un largo fleje elástico que arrancaba en el manillar y terminaba en un empalme con la rueda trasera. Originalmente estos artefactos eran totalmente de madera pero

No. 124,621.

Patented March 12, 1872.



Dibujo del MP en patente de EE.UU. en 1872



Dibujo del MP en patente francesa.

Michaux utilizó hierro forjado para el cuadro.

En 1867 comienzan unos experimentos consistentes en agregar a un biciclo Michaux un pequeño motor a vapor destinado a máquinas de coser, diseñado por Louis-Guillaume Perreaux, un hábil inventor. Hay dudas de quien fue la idea original de montar el motor en el vehículo, pero lo cierto es que Perreaux patentó el velocípedo a motor en 1869. El motor montado sobre el tubo inclinado que hacía de cuadro pesa 62 kg y constaba de una pequeña caldera horizontal alimentada por un calentador a alcohol y un solo cilindro de 22 mm de diámetro y 80 mm de recorrido que movía mediante dos correas elásticas a la rueda trasera. Una válvula manual controlaba el paso del vapor al cilindro expansor y un manómetro colocado por adelante del manillar encima de la rueda delantera le indicaba al conductor la presión de la caldera. El freno de carro que originalmente tenía las bicis Michaux, no aparece en el Veló motorizado. El peso total del vehículo es de unos 87-88 kg (sin agua). Su velocidad era de unos 14 km/h y su potencia estimada

entre 1 y 2 hp. Es exhibido periódicamente en distintas exposiciones pero su lugar de residencia es el Museo de L'Isle de France en la localidad de Sceaux, cercana a París. Perreaux continuó sus investigaciones y presentó en 1884 un triciclo basado en las mismas estructuras. El cilindro tenía las mismas dimensiones y la caldera de 2,8 l de capacidad proveía unas 3,5 atmósferas (250 kPa). Los tanques de agua le daban una autonomía de operación de 2 a 3 horas lo que permitía un recorrido de 48 a 87 km según el uso. Lo curioso de este vehículo es que si bien tenía la caldera y accesorios firmemente instalados sobre el eje trasero, el cilindro seguía montado sobre el tubo inclinado central pero orientado al revés ya que tenía tracción delantera!! De los dibujos de época no queda claro como contemplaban la rotación de la rueda delantera bajo tracción.

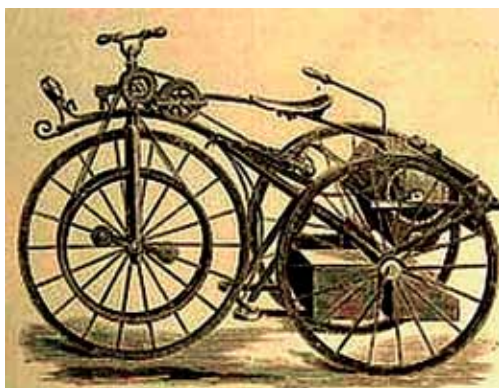
EL VELOCÍPEDO A VAPOR ROPER 1867-71

Para mas o menos la misma época del otro lado del Atlántico, en la ciudad de Boston, EE.UU., alguien tuvo la misma



Veló MP de 1867.

**Triciclo
Michaux-
Perreaux
de 1884
(tracción
delantera).**



idea y le agregó un motor a vapor a uno de los velocípedos de la época. Eso hace que haya debates entre los estudiosos del tema sobre quien fue el primero que desarrolló una motocicleta. El hombre de Boston era Sylvester Roper, nacido en 1823 fue un ingenioso inventor que patentó máquinas de coser, máquinas herramientas, mecanis-

Velocípedo a vapor Roper de 1868

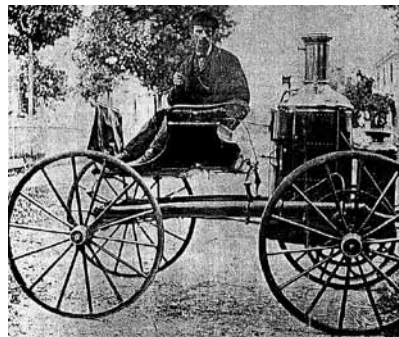
mos de escopetas,...etc. Sin embargo curiosamente no patentó ni su moto a vapor de 1867 ni su primer carro a vapor de 1863. El velocípedo utilizado era del estilo "sacude-huesos", pero a diferencia del Michaux-Perreaux, la

caldera y su fogón estaban ubicados por debajo del larguero central inclinado del veló modificado para esta ocasión y hecho de hierro forjado. No estaba rígidamente unido al larguero sino suspendido del mismo por unos flejes que servían de amortiguación para los golpes que el andar le provocaba al chasis. Además era una configuración mas estable.

Paralelo al larguero había dos cilindros expansores de 164 cc de capacidad cuyos pistones de 54 mm de diámetro movían las ruedas mediante dos largas bielas y unos pequeños excéntricos conectados al eje de la rueda. El depósito de agua estaba ubicado debajo del asiento del conductor, un manómetro le indicaba al conductor la presión existente en la caldera y el manejo de la válvula de paso de vapor a los cilindros (que era el acelerador) se manejaba desde el manillar girándolo entero sobre su eje hacia atrás!! Para frenar se lo giraba hacia adelante, lo que además de cerrar la entrada de vapor a la máquina ,hacía descender paralela a la columna de dirección una varilla que terminaba en una planchuela de hierro pulido que ejercía rozamiento sobre la banda de rodamiento de la rueda delantera (una variante del freno de carro). Recordemos que las ruedas de 34" eran de madera con un zuncho de hierro alrededor de todo su perímetro, la columna de dirección era totalmente vertical y los pedales en la maza de la rueda delantera habían sido reemplazados por unos posa pie. Una chimenea angosta de tipo naval salía muy inclinada hacia atrás. Su distancia entre ejes es de 1200 mm. Un modelo 1868 se conserva en la Institución Smithsonian. Roper demostraba el manejo de su velocípedo y su cuadriciclo de 1863 en diversas funciones circenses por el país.

EL VELOCÍPEDO ROPER 1884-1896

Lo notable de Sylvester Roper es que tuvo una segunda entrada en las historia después de casi 20 años, y es que esos años fueron muy importantes en la evolución de la bicicleta. Por un lado de las bicis bajas



Carro a vapor Roper de 1868.

se pasó a un curioso y extravagante vehículo usualmente llamado bicicleta alta o elevada en la cual la rueda delantera tenía dimensiones gigantescas y el conductor iba montado casi sobre ella, la que seguía teniendo los pedales, mientras que la trasera se había reducido muchísimo y era casi un apéndice para darle estabilidad. Utilizaba una estructura tubular metálica y las ruedas estaban cubiertas por goma sólida. Después de unos años finalmente se fueron imponiendo versiones mejoradas de las antiguas "sacude - huesos" en las que los pedales quedaron en el centro del cuadro moviendo la rueda trasera mediante una cadena y los cuadros se reformaron, llamándose "bicicletas de seguridad". Se considera a la primera bicicleta moderna producida en serie a la Rover, fabricada en Coventry (Reino Unido) en 1885. En 1888 el escocés John Boyd Dunlop creó el neumático y automáticamente por supuesto apareció la pinchadura del mismo, una condena de la cual la mayoría de los ciclistas y sobre todo los motociclistas (los mas afectados..) increíblemente no hemos logrado zafar aún después de 125 años!!! , a pesar de que hay varios diseños alternativos dando vueltas por ahí

De todas maneras el neumático resultó una gran mejora frente a la goma dura o la cubierta de hierro para el confort de los ciclistas.. y con todos estos problemas resueltos, entra nuevamente Sylvester Roper en acción con su motorcito a vapor remodelado. Esta vez tiene un solo cilindro de 44 mm de diámetro interior y el recorrido del

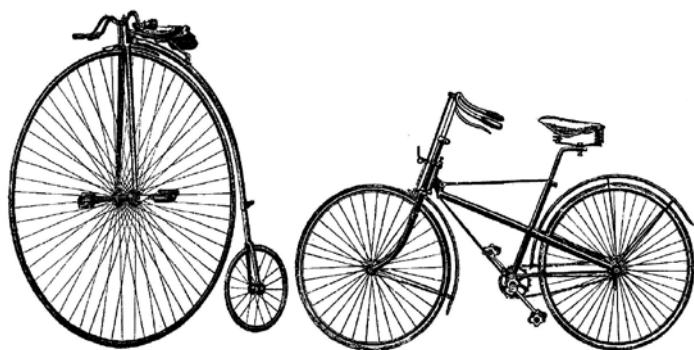


Fig. 2. Bicycle (Hochrad) von 1880.

Fig. 3. Rover (Niederrad) von 1886.

Bicicleta elevada de 1880 y de seguridad Rover de 1888 según el Dicc. de tecnología de O. Lueger (1904).

Abajo: Transmisión de la Roper: Cilindro, biela principal y bieleta secundaria que opera la válvula.



Réplica actual de la Roper 1888 realizada por la firma Flashback Fabrications realizando pruebas de motor.

COMENTARIOS

Tanto el Michaux-Perreux como el Roper surgieron en los mismos años con características muy similares. Utilizaron las primitivas bicicletas que tenían a su alcance, diseñando y construyendo unos pequeños motores a vapor que no eran comunes y de hecho crearon, hasta donde se sabe, las primeras motocicletas. Muchas veces se toma como la primera motocicleta, a un aparato armado por Gottlieb Daimler para probar su primer motor a combustión en 1885. Una definición amplia de una moto como un biclo propulsado por un motor coloca al Reitwagen de Daimler fuera de concurso por los primeros puestos ya que obviamente los ejemplares de 1867 aquí expuestos

se llevan ese título. Hay autores que definían a la moto como un biclo propulsado por un motor de combustión interna, una definición sin duda algo caprichosa que ahora les provocará dificultades para explicar porque una moto eléctrica no es una moto, por ejemplo. Así que se le puede dejar a Daimler el título de creador de la primera moto con motor a explosión, pero habría que hacer la vista gorda en algunos detalles. El armazón del Reitwagen es una especie de "sacude huesos" como 20 años pasado de moda, (en ese año comenzaba a producirse la primera bici moderna, la Rover) pero además no es técnicamente una moto; no tiene dos ruedas sino cuatro ya que en los laterales donde van los posa pie

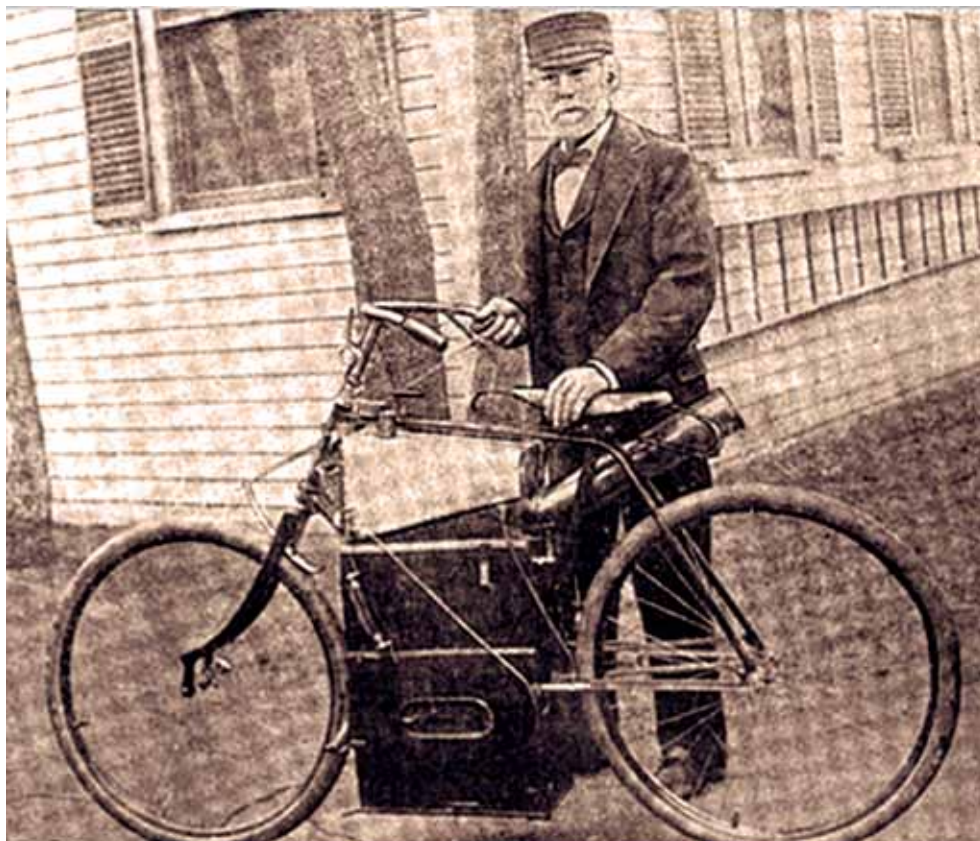
Bicicleta a vapor Roper 1888-1896.



pistón es de 10 mm, o sea una cilindrada de 152 cc. La presión habitual de la caldera es de unas 10 atmósferas, pero podía ser llevada hasta 13 atm., lo que según las informaciones de la época le daría una banda de potencia de entre 3 y 8 hp. Hay otras fuentes que hablan de un máximo de 15 atm., y que la caldera habría resistido pruebas de hasta 30 atm. Su velocidad final era de unos 64 km/h. La bicicleta era de marca Columbia y el peso del conjunto con agua y carbón era de 68 kg. Un velocípedo Roper de 1894 perteneciente a la familia Boudeman fue exhibido en varias muestras importantes. En Enero 2012 se remató un Roper 1894 siendo adquirido en u\$s 425.000.

Sylvester Roper gustaba de las exhibiciones y aceptó gustoso hacer una demostración compitiendo en un velódromo de 1/3 de milla de recorrido contra

los mejores ciclistas de la época para ver si le podían seguir el paso. La victoria de Roper fue tan contundente que entusiasmado decidió dar una vuelta mas solo a pleno vapor, para deleite del público. Pero en un momento vieron que la máquina bajaba mucho de velocidad y comenzaba a desestabilizarse. Aparentemente el público habría logrado que no se cayera, pero Sylvester Roper ya había muerto de un repentino ataque cardíaco, el control de la válvula de salida de vapor la manejaba con un cordel atado a su pulgar, así que cuando ocurrió el hecho la válvula se cerró sin resistencia y el velocípedo al quedar sin tracción se fue frenando solo. Fue Roper un gran inventor que llevó adelante su cuadríciclo y su velocípedo a vapor en épocas donde eso no se veía y murió con la botas puestas. Tenía 73 años.



S. Roper con su modelo 1895-96 con el cual murió.

Herón de Alejandría , un importante sabio griego (siempre de alguna u otra forma se termina hablando de los griegos.....). Sin embargo el potencial energético del vapor permaneció prácticamente ignorado hasta fines del siglo XVII. Fue en los siglos XVIII y XIX donde se extendió y literalmente propulsó la Revolución Industrial y el mundo moderno. Sin embargo ahora en el siglo XXI, puede existir la idea de que el uso del vapor es algo del pasado, pero eso no es así. Nuestro mundo en un alto porcentaje se mueve todavía a vapor. Las turbinas a vapor inventadas por Charles Parsons en 1884 (cuando Roper armaba su nuevo velocípedo) están en muchos grandes buques, en las grandes usinas térmicas y en todo lo que sea generación eléctrica nuclear. Efectivamente buques, usinas y submarinos nucleares son esencialmente movidos a vapor, el reactor nuclear lo que hace es reemplazar a la caldera. Inclusive las catapultas que lanzan los aviones desde los portaviones son a vapor, o sea que la costumbre de calentar agua para hacer que las cosas se muevan sigue y muy saludablemente, todavía con nosotros. ●

tiene dos pequeñas ruedas de estabilización. Como ellas están rígidamente unidas al armazón, el Reitwagen no puede inclinarse en las curvas, o sea es un cuadriciclo camuflado. Aunque Daimler lo patentó no es dable pensar de que estuviera siquiera interesado en adjudicarse ser creador de la primera moto,

él sólo necesitaba una sencilla plataforma móvil para probar su motor, y para eso sirvió. Los verdaderos originarios de la moto hay que buscarlos unos 18 años antes....Los Michaux-Perreaux y Roper no son los únicos velocípedos a vapor que existieron; las bicicletas a vapor Geneva de 1886 y la Copeland de 1884 son

otros clásicos ejemplos.

Estimo que corresponde un comentario final sobre el antiguo sistema de vapor. Una de las referencias mas antiguas acerca de la capacidad del vapor para generar movimiento es la eolípila, una especie de turbina a chorro inventada dentro del primer siglo después de Cristo por

PABLO FRANCHI
RETRATOS A PEDIDO
pablofranchi2@yahoo.com
(0054-011) 15-4033-7217
www.pablofranchi.com

DIBUJANDO EN VIVO EN **AUTOCLÁSICA**
EN EL STAND DE LA AAMAC
11 AL 14 DE OCTUBRE





VIAJE AL NORTE POR LA RUTA 40 CON DOS HONDA TORNADO

Junto a mi hijo Luis Alberto programamos el viaje durante casi un año: acomodamos las motos -dos Honda Tornado 250 modelo 2010 con 15.000 kilómetros-, pusimos gomas nuevas, sellador de cámaras, instalamos el protector de cárter, colocamos filtros nuevos, reparamos algunos desperfectos y cargamos las herramientas de rigor. Yo le hice unos caños para proteger la transmisión de las alforjas y el motor, y sobre los pedalines traseros instalé dos canastas para llevar dos bidones de cuatro litros con nafta. Nos equipamos con camperas para andar en moto, camisetas térmicas, guantes, un cuello polar, un buen casco, botas y la ropa de uso diario.

El viaje debía estar sumamente planificado ya que soy una persona de 61 años y padezco una enfermedad llamada Miastenia Gravis que ataca a los nervios y produce pérdida de fuerza, desgano, etc. Aunque es crónica, no es total y se normaliza con pastillas así que no debíamos tener mayores inconvenientes. Esperamos a varios compañeros que pensaban ir pero fueron desertando, así que terminamos siendo sólo Luis y yo, con el apoyo de mi esposa y mi otro hijo, Federico, quienes nos dieron ánimo permanentemente. De esta manera, definimos con Ruta 0 y un mapa el camino que deberíamos transitar y, pensando en algunos cambios a medida que íbamos viajando, el domingo 29 de abril de 2012 partimos.

DOMINGO 29 DE ABRIL: RAMALLO - RECREO

A las 7.30 hs estábamos listos para salir en la puerta de mi casa con las motos cargadas, yo con una mochila sobre el asiento y un par de alforjas y Luis con una carpa que no usamos en todo el viaje y su mochila. Hacía mucho frío y había mucha neblina pero salimos igual. Al llegar a la ruta tuvimos que viajar muy despacio -a no más de 80 km/h- hasta casi el mediodía. Cuando pasamos Rosario, en Roldán ya sobre la autopista a Córdoba, paramos a cargar nafta y tomar un café ya que en esta autopista no hay estaciones de servicio hasta su final y hay que entrar a los pueblos para conseguir combustible. Nosotros entramos en Bell Ville, desayunamos y cargamos combustible, y seguimos hasta Río Segundo, donde compramos agua y continuamos.

Después de unos km entramos en la zona de las salinas, un lugar muy desolado donde no se encuentra más que sal, pastos duros y bajos y ni un solo árbol.

Como teníamos dudas, antes de Dean Funes preguntamos a un señor la distancia hasta Recreo. No sólo nos indicó sino que nos dio ánimo para llegar a ese pueblo antes de la noche. Así lo hicimos, llegando a eso de las 19 hs. Estábamos



rendidos, así que rápidamente cargamos nafta, encontramos un hospedaje y allí nos quedamos.

LUNES 30: RECREO - CAFAYATE

Todos los días a las 7 hs sonaba el reloj ya que a esa hora tenía que tomar mi pastilla diaria. Tomamos unos mates en la pieza, cargamos las motos y a las 8 hs partimos. Pasamos por Simoca y nos dirigimos a Morteros, donde nos reaprovisionamos de combustible. A partir de allí comenzamos a cruzar la selva tucumana en forma paralela al río Los Sosa... ¡Una belleza! Llegamos a mitad de camino con Tafi del Valle donde está el famoso indio (que antiguamente no tenía ni taparrabo y en la época de los militares le pusieron una pollera haciendo juego, una locura), un lugar de descanso y un local para comprar algún que otro recuerdo. Allí comimos unas ricas empanadas y una picada.

Seguimos viaje pasando por el Infiernillo, el lugar más alto de la zona a 3042 msnm. Sacamos alguna foto y nos dirigimos hacia Amaycha del Valle, donde cargamos combustible y tomamos unos mates. Seguimos hasta las ruinas de Quilmes, un sitio histórico en el que los indios Quilmes se defendieron durante 100 años hasta que los atraparon los españoles y los llevaron caminando hasta donde es hoy Quilmes en Buenos Aires. Según la historia, muy pocos llegaron. Salimos de allí hasta Cafayate, don-

de cargamos combustible y nos hospedamos. Teníamos de todo: bar, restaurante y lugar donde dormir.

Nos bañamos, acomodamos las cosas y nos fuimos al bar a degustar unas cervezas regionales marca La Burra. Ya que estábamos probamos unas cuantas variedades. Allí mismo, unas dos horas después fuimos a comer cabrito, empanadas, lechuga y salsa de la casa con una botella de vino regional. De allí, directo a la cama.

MARTES 1: CAFAYATE - CACHI

Después de levantarnos, mientras yo preparaba el mate Luis se dirigió a una panadería a comprar facturas y se encontró con la sorpresa de que no había ningún lugar abierto. Según nos dijeron, en la zona se respetan los feriados así que sólo encontró abierta la estación de servicio del ACA donde consiguió unas masitas.

Cargamos las motos y las sacamos empujando para no molestar, ya que estaban estacionadas en la puerta de la habitación. Luego aceitamos la cadena y sacamos la tapa del filtro de aire. Pusimos unas tapas que hicimos en Ramallo, llenas de agujeritos de 10 mm para asegurarnos de que no se apunaran en la altura, experimento que luego funcionó a la perfección.

Primero mi Honda comenzó a fallar. No caminaba y me asusté pero luego Luis se dio cuenta



de que tenía el cebador puesto. Lo saqué y por suerte continuó sin problemas. Llegamos al pueblo de Angastaco, donde nos detuvimos a comer una picada completa. Partimos hacia Cachi por un camino súper pintoresco con ríos para cruzar con piedras y barro y las montañas a ambos lados. También vimos gente fes-

teando el día feriado y los campos sembrados con ajíes y morrones puestos a secar.

Llegando a Cachi cargamos nafta y continuamos buscando dónde alojarnos. Encontramos un hostel pero el dueño no quería atendernos por ser feriado hasta que nos dijo "Muchachos, ya que insisten esta es la llave



de los Cobres muy cansados. Cargamos nafta, dimos unas vueltas por el pueblo y nos alojamos. Descargamos todo y nos tomamos unos mates, luego nos bañamos y después de un rato nos fuimos a comer unas empanadas y churrasco de llama con arroz. Miramos el partido de Boca, nos fuimos al cuarto. Nos dormimos por el cansancio pero como a las dos de la mañana nos despertamos congelados y medio apunados. Nos aguantamos un buen rato pero se complicaba así que nos levantamos, preparamos el mate con hojas de coca adentro y así desayunamos. Pasamos una noche complicada pero

de la entrada y esta la llave de la pieza 4. Yo me voy a tomar unos vinos y jugar unos trucos, la moto pónganla en el restaurante que total está cerrado". Todo un personaje, pero un gran tipo.

Después de bañarnos y cambiarnos nos fuimos a tomar unos mates a la plaza donde otra vez no había nadie y estaba todo cerrado. Sólo había una señora que tenía panadería y jugaba con su nena, así que le preguntamos y nos dijo que fuéramos al otro día que nos obsequiaría un pan casero. Comenzó a hacer frío y nos dirigimos al único lugar donde se podía comer. Luis cenó loco con cerveza y yo agnolotis con peceto y cerveza.

MIÉRCOLES 2: CACHI – SAN ANTONIO DE LOS COBRES

Nos levantamos a las 7 hs como todos los días. Mateamos, desayunamos unas masitas, cargamos todo y luego aceitamos las cadenas. Antes de salir fuimos a ver al dueño del hostel para saludarlo y preguntarle si nos había averiguado algo respecto al camino ya que se decía que podía estar cortado por las lluvias en las zonas de los ríos que había que cruzar. Por unos amigos que habían cruzado en camioneta sabía que se podía cruzar con ciertas dificultades y



nos recomendó que antes preguntáramos a la policía. A pesar de todos estos inconvenientes decidimos intentar cruzar el Abra del Acay rumbo a San Antonio de los Cobres.

El camino fue muy trabado, con grandes precipicios, mucha piedra suelta de desprendimientos y algunas que eran demasiado grandes para una moto y teníamos que esquivar con riesgo de agarrar la arena suelta. También cruzamos varios ríos con agua de poca profundidad pero muy anchos y algunos otros que estaban secos pero con mucha arena y piedra amontonada con riesgo de caerse. Teníamos además el problema de las huellas bastante profundas que dejaban

las camionetas debajo del agua y las piedras. No obstante, por suerte pudimos pasar todos estos obstáculos sin mayores problemas. Fue un tramo hermoso y lleno de adrenalina.

Al llegar a la parte más alta del Abra del Acay el GPS marcó 4897 metros de altura sobre el nivel del mar. Afortunadamente no tuvimos problemas de apunamiento ya que, de acuerdo al consejo de los lugareños, no dejamos de coquear durante todo el camino y desayunamos sólo con unas cuantas Criollitas. De allí en más comenzamos a bajar la cuesta que es bastante pronunciada. ¡Un recorrido imperdible para todo motociclista!

Llegamos a San Antonio

ya estábamos otra vez para salir al camino bastante recuperados. Cargamos todo y salimos para Tilcara pero por la Ruta 40 por Susque, Salinas Grandes y Cuesta de Lipán.

JUEVES 3: SAN ANTONIO DE LOS COBRES - SUSQUE - SALINAS GRANDES - TILCARA

Después de los reparadores mates bien calientes salimos despacito para ir calentando todo en la moto rumbo a la primera parada en Susques. El camino parecía una maravilla, era de ripio fino bien parejito y pensamos "hoy llegamos temprano...". No obstante, pronto nos



sorprendió la cantidad de piedras finas tipo lajas amontonadas en el medio del camino. Lo cubrían todo y debíamos pasar por la huella que había dejado alguna camioneta para evitarlas. El riesgo era salirnos de esta huella y que la moto se fuera hacia cualquier lado.

Después de transitar la parte más difícil del viaje llegamos al cruce de asfalto con la ruta que va a Chile. Luis siguió hasta Susque para conocerlo y yo fui hasta las Salinas Grandes, donde quedamos en que lo esperaría. Allí me encontré con moteros de Buenos Aires, toda gente mayor con Transalp y BMW. Unas joyitas pero que a su vez nos enviaban por los caminos que nosotros habíamos transitado con las Tornado.

Al rato llegó Luis con el tanque lleno ya que había conseguido nafta en Susque. Por mi parte, yo utilicé los bidones que llevaba de auxilio en la moto. Continua-

mos el viaje por la Cuesta de Lipán, una belleza llena de curvas y contra curvas, rodeada por un gran precipicio.

Lo programado era seguir hasta Tilcara pero por el cansancio decidimos parar al costado de la ruta en Purmamarca, donde descansamos unos minutos y seguimos viaje. Al llegar a Tilcara repusimos combustible y buscamos dónde alojarnos un par de días para descansar, ya que entre la arena, la altura y el ripio teníamos los brazos destrozados.

VIERNES 4: TILCARA - PURMAMARCA - TILCARA

Nos levantamos como a las 8.30 hs, tomamos unos mates, nos pusimos la ropa para andar en moto y fuimos a desayunar en el hotel. Luego aceitamos las cadenas y salimos para Purmamarca. Había mucha gente y el día precioso hacía honor a lo lindo de la región. Paramos las mo-

tos al lado de la plaza y salimos a recorrer el pueblo. En ese lapso encontramos una pareja de franceses que hablaban muy bien el castellano, venían de El Calafate y estaban enloquecidos por lo que estaban conociendo en Argentina.

Comimos unas empanadas y luego hicimos el camino de los Colorados. Tomamos unos mates en la plaza, un sitio del que no te querés ir nunca debido a la paz que transmite. Luego partimos hacia Tilcara, donde fuimos a las ruinas del Pucará y volvimos al hotel. Esa noche fuimos a comer a un lugar en el que había unos guitarreros que alegraban el ambiente. La pasamos muy lindo.

SÁBADO 5: TILCARA - LA QUIACA - YRUYA

Por la mañana, después del necesario y abundante desayuno partimos hacia La Quiaca. Allí nos sacamos las fotos de rigor y comimos un sánduche que, si bien no es muy aconsejable, era lo único que había. Luis cambió aceite y filtro y partimos de regreso, él hacia Iruya donde tuvo que estirar la cadena floja y yo de vuelta a Tilcara porque seguía sintiéndome un poco cansado y quería estar bien para la segunda parte. De regreso paré en Humahuaca, saqué unas fotos y continúe el camino con la idea de cambiar aceite y filtro en Tilcara. Allí coloqué en forma definitiva la tapa original del filtro de aire y estiré la cadena. Nos sorprendió todo el aceite que habían consumido las dos motos, ya que por negligencia no lo habíamos controlado nunca. Sólo aceitábamos la cadena cada vez que nos alo-

jábamos.

El viaje hasta Iruya fue un poco complicado por los 4000 metros de altura y el barro que había en el camino, lo que complicaba el tránsito de la moto. Al llegar al pueblo Luis se alojó en el hospedaje de ASUNTA. Para entrar al mismo se cayó dos veces tratando de subir la moto ya que la calle era sumamente empinada y de adoquines.

Volví al hotel, me bañé y fui otra vez al restaurante donde estaban los guitarreros. La pasé muy lindo ya que fue una peña con varios cantores de folklore.

DOMINGO 6: YRUYA - QUEBRADA DE HUMAUACA - TILCARA

Este fue un día de descanso para mí ya que Luis volvía de Iruya y yo daba una vuelta por Maimara, un pueblo que está a 15 km de Tilcara. Con toda la reminiscencia de la zona, las edificaciones y el paisaje son muy bonitos. Saqué fotos, di unas vueltas y al mediodía volví a Tilcara.

Luis paso por Humahuaca, sacó unas fotos y siguió camino a Tilcara. Llegó a las 14 hs y fuimos a la plaza a comprar unos regalos, tomar una cerveza y dejar que el tiempo pase. Luego volvimos a la pieza, salimos a cenar y regresamos al hotel.

LUNES 7: TILCARA - SALTA

Comenzamos el viaje de regreso con destino a Jujuy para luego desviar a Salta. Salimos a las 9 hs y el día se presentaba con bastante neblina que por momentos se hacía bastante densa y con el sol de frente se complicaba por lo sinuoso del camino. Sin embargo, no tuvimos ninguna otra dificultad con la excepción de algunas gotas hasta llegar al cruce de la Ruta 9 y el camino de montaña que nos llevaría a Salta. Allí paramos en una estación de servicio donde llenamos el tanque, desayunamos, nos sacamos algo de ropa y continuamos viaje por la montaña. El camino es de 3 metros asfaltado pero muy tranquilo, con muchísimas curvas y contra curvas y un paisaje de selva salteña muy hermoso.

Llegamos al límite entre Jujuy y Salta, sacamos unas fotos



y continuamos el camino. Nos detuvimos en el ACA de Salta ya que Luis volvía a tener problemas con la cadena. Allí preguntamos y nos dijeron que ya llegaba el mecánico. Tomamos una cerveza hasta que llegó el señor que no pudo ayudarnos pero nos dijo quién podía hacerlo. Como ya se hacía el mediodía, salimos apurados hacia el taller ayudados por el GPS. En realidad era una casa de repuestos, pero sus empleados nos dieron la dirección de unos chicos que hacían viajes de aventura y nos atendieron en forma espectacular. Nos dijeron que la cadena estaba floja y que era algo normal, y cuando le preguntamos cuánto era no quisieron cobrarnos. Igual les deja-

mos algo para la cerveza y muy agradecidos salimos a buscar alojamiento. Fuimos a donde nos habían aconsejado, nos gustó y nos quedamos. Después de bañarnos Luis se fue al centro y luego yo lo alcancé en la plaza 9 de julio, donde comimos unas empanadas y tomamos algo.

Volvimos al hotel y cuando se hicieron las 21 hs fuimos a una peña donde en su momento había sido la casa de Güemes. Comimos y vimos una demostración de baile y canto que se extendió toda la noche. La pasamos muy lindo, rodeado de gente de Francia, España, Alemania y, por supuesto, de Argentina. A eso de la 1 hs nos fuimos a dormir.

MARTES 8: SALTA - SANTA MARÍA

Nos levantamos a las 7 hs y mientras nos cambiábamos Luis preparó el agua para el mate como todos los días. Luego fuimos a desayunar y salimos a buscar las motos que estaban en un estacionamiento a dos cuadras del hotel. Aceitamos las cadenas y las llevamos a una vereda frente al hotel donde cargamos todo y partimos con rumbo a Santa María. Unos 85 km después cargamos nafta ya que era el último pueblo con surtidor en la ruta que tomaríamos. Cuando llegamos pararon dos colectivos con turistas, lo que armó un amontonamiento regular, así que tomamos un café y seguimos ca-

mino. Durante el mismo sacamos fotos y antes de llegar a Cafayate encontramos dos partes con la ruta cortada por el desmoronamiento del río. Esto nos llevó a desviar por la montaña. Llegamos a Cafayate y almorzamos abundantemente.

Continuamos rumbo a Santa María y un poco más adelante de las ruinas de Quilmes nos encontramos con un operativo de la policía de Tucumán que nos pidió los documentos. Luis pasó bien pero yo, acostumbrado a mi pueblo, Ramallo, viajaba con una fotocopia del original de la cédula verde. No corresponde, pero tampoco corresponde que me hayan coimeado \$200 para poder seguir. Ni bien pasamos el cruce de rutas para Amaicha del Valle continuamos y nos paró Gendarmería. No se dieron cuenta y pasamos sin problemas.

Al llegar a Santa María cargamos nafta en una estación de servicio, donde nos indicaron por un hotel para alojarnos. A la noche comimos a dos cuadras del lugar y nos fuimos a descansar.

MIÉRCOLES 9: SANTA MARÍA - CHILECITO

Por la mañana comenzamos con la rutina de todas las mañanas y luego cargamos todo con cierta dificultad ya que estábamos alojados en un primer piso y sin ascensor. Saludamos a la dueña del hotel y partimos hacia Chilecito, siempre por la Ruta 40.



La bella ruta está asfaltada y en muy buen estado, con algunas partes en construcción pero transitable. El paisaje era muy entretenido ya que nos acompañaba en forma lateral una cadena de montañas con vistas espectaculares. El día se presentaba con una neblina por momentos densa que formaba una especie de llovizna que empañaba los visores de los cascos. Vimos varios animales en la ruta.

Cuando la neblina se fue empujada por el Dios Sol, el camino se hizo más lindo y entretenido hasta que llegamos a Chilecito. Nos asombró lo mucho que avanzó esta ciudad en relación a otras veces que habíamos ido. Cargamos nafta y encontramos

un hospedaje llamado Mari Pérez cuyo dueño se llama Facundo. Charlamos un rato con él, descargamos todo y nos fuimos a la plaza principal a tomar unas cervezas y comprar algún regalo. Luego volvimos al hotel a bañarnos y esperar la hora para ir a cenar.

JUEVES 10: CHILECITO – MINAS DE ORO – CHILECITO

Nos levantamos sin tanto apuro ya que este día nos quedaríamos en la zona. Luego de comer unas medialunas preparamos el mate para ir a la zona de las estaciones de la mina. Cruzamos la ciudad hasta llegar a la primera estación, cuyo

encargado te explica la jugosa historia real de lo que allí ocurrió. Después de informarnos de todo y sacar unas fotos volvimos al hotel a ponernos la campera de viaje y otra remerita ya que arriba hacía mucho frío y queríamos llegar a la zona de la mina de oro.

Después de empilcharnos nos dirigimos nuevamente al camino que habíamos desandado y comenzamos a subir por un camino muy angosto con muchas piedras y varios ríos por cruzar. Lo raro del mismo es que sus aguas corrían con un color azufre muy llamativo ya que no transmitía ningún olor. A medida que íbamos subiendo comenzamos a andar por dentro de una neblina que formaba una neblina muy espesa y el camino se complicaba hasta que no podíamos vernos de moto a moto y decidimos volver sin lograr el objetivo. ¡Una lástima!

Regresamos sobre nuestros pasos, sacamos fotos, y nos dirigimos a Famatina para ver el pueblo que tanto está luchando con respecto a la minería a cielo abierto. Después de recorrerlo retornamos a Chilecito donde dimos unas vueltas por la zona céntrica, tomamos un café y nos fuimos al hotel a bañarnos y salir para ir a cenar en una parrilla ubicada a tres cuadras de la plaza. Cenamos un rico cabrito con cosas autóctonas del lugar y vino riojano y nos volvi-

mos a dormir.

VIERNES 11: CHILECITO – CUESTA DE MIRANDA – PAGANSILLO – VILLA UNION – TALAMPAYA – CHAMICAL

Nos preparamos después de desayunar y partimos con Facundo a una casa de repuestos ya que a Luis se le había quemado el foco de la moto. Una vez que lo cambiamos partimos rumbo a la Ruta 40, no sin antes agradecerle a Facundo los favores prestados.

El camino estaba muy lindo, sin neblina y con una temperatura agradable para andar en moto. Con el correr de las horas entramos en la zona sinuosa de la Cuesta de Miranda, un lugar espectacular en cuyo camino hallamos muchas máquinas trabajando para asfaltarlo en su totalidad. Eso nos favoreció porque una buena parte del mismo ya estaba asfaltada. En medio del trayecto nos encontramos con dos franceses que venían recorriendo Argentina desde Ushuaia hacia tres meses con dos KTM muy bien equipadas. Cuando salimos de la Cuesta encontramos un puesto fitosanitario en el que preguntamos si podíamos conseguir nafta en Pagansillo. Nos dijeron que no nos podían asegurar nada. Cruzamos unos 18 km de ripio hasta el pueblo y luego de preguntar en varios lados no pudimos conseguir combustible. No sabíamos que hacer así que decidimos volver muy despa-

to hasta Villa Unión para cargar nafta, almorzar algo y luego continuar viaje a Talampaya.

Después de unos 100 km llegamos a Talampaya, donde nos enteramos de que el recorrido se hacía en unas camionetas del lugar que ya habían comenzado la visita y debíamos esperar hasta que volvieran. Considerando que eran casi las 16 hs y que el recorrido llevaba dos horas, preferimos seguir viaje hasta Chamental y no andar de noche en la moto. ¡Otra vez será!

En el camino sacamos fotos, paramos a tomar unos mates y cargamos nafta en Patquia. Allí tomamos nuevamente la ruta hasta llegar a Chamental, donde fuimos a cargar nafta y mientras estábamos esperando se acercó una señorita de unos 25 años y se puso a charlar del viaje. Le preguntamos con quién andaba y con qué moto y fue grande la sorpresa cuando nos dijo que andaba sola en una Honda 110 Biz. Luis se quedó hablando con ella y le dejó el Facebook. Al tiempo, estando ya en Ramallo, leyó un mensaje en el que contaba que andaba por Bolivia, iba hasta México y había conseguido un sponsor de Honda. ¡Toda una aventurera!

Cargamos nafta y nos fuimos a un hotel que nos aconsejaron. Contratamos una habitación y bajamos a tomar una cerveza -¡qué falta nos hacía!-. Luego subimos a bañarnos, cambiarnos y regresamos abajo para ir a comer a un lugar que nos habían recomendado.

SÁBADO 12: CHAMICAL - MINA CLAVERO - ALTA GRACIA

Salimos de Chamental tras la rutina diaria de tomar unos mates, desayunar y cargar todo en la moto. La primera parte del camino se hizo un poco aburrida ya que íbamos entre 100 y 115 km/h. Sin embargo, luego de comer unas medialunas, probar unos dulces de la zona y cargar nafta en Villa del Soto el camino a Mina Clavero se hizo entretenido con alguna subida y curvas en toda la ruta.

Llegamos a Mina Clavero donde había un encuentro de autos antiguos, cargamos nafta en el ACA y enfrente comimos un chivito y tuvimos el lujo de ver todos los autos que paraban a cargar



nafta en el ACA, un espectáculo.

A las 14 hs salimos de allí por el camino de los artesanos, el cual es muy trabado y con buenos precipicios. En El Cóndor desvíamos e hicimos el camino del Cóndor a Copina con los puentes colgantes y ya dejamos la montaña para continuar el camino por el observatorio y llegar a Alta Gracia. Llegamos y estaba oscureciendo, por lo que recorrimos un par de hoteles que no tenían lugar y dijimos "En el próximo, cueste lo que cueste, lo contratamos". Y así lo hicimos: fue la habitación más cara del viaje pero como era la última no nos preocupamos en demasía. Luego partiríamos a Ramallo.

Después de bañarnos fuimos

a comer un restaurante que era una belleza y la comida se pagaba por kilo. Enfilamos derecho a los mariscos que eran un verdadero desastre. Estaban recalentados como tres veces, así que se los devolvimos al señor y comimos unos pancitos que nos aconsejó el mozo y nos fuimos a dormir.

DOMINGO 13: ALTA GRACIA - VILLA RAMALLO

Salimos temprano ya que estábamos ansiosos por llegar. Partimos con destino a Río Segundo para agarrar nafta y ya tomar la autopista rumbo a Rosario. Antes de llegar a dicha ciudad Luis tuvo que volver a estirar la cadena y agregamos lo que llevábamos en los bidones para llegar al peaje de la autopista a Buenos Aires. Allí cargamos nafta y emprendimos los 80 km que nos faltaban para llegar a eso de las 14 hs. Nos esperaba Olga, mi esposa, con unos ricos mates.

En cuanto al hospedaje, uti-

lizamos hoteles y hostels. Llevamos las carpas y las bolsas de dormir pero no las usamos en ningún momento. Los precios de las habitaciones rondaban entre los \$100 y los \$200 con desayuno incluido.

No recuerdo exactamente la cantidad de combustible que usamos pero nos manejábamos con el cuentakilómetros ya que las Tornado no tienen marcador de combustible. Cargábamos antes de llegar a los 200 km ya que esa es la autonomía aproximada de estas motos. Siempre encontramos combustible donde lo solicitamos; sólo usamos los bidones de reserva en dos oportunidades -una antes de Susques y otra llegando a Rosario- en las que no era necesario pero preferíamos esperar hasta llegar al peaje.

La parte más alta a la que llegamos fue el Abra Del Acay con 4897 metros sobre el nivel del mar. En total, recorrimos 4600 kilómetros en 16 días. ●

ALL FOR MOTOS
Accesorios e Indumentarias
Originales
Americano, Japonés y Europeo
Desde USA a la puerta de tu casa
info@allformotos.com
011-5453-7177

MUCHOS NECESITAN UNA MOTO Y VOS VENDES UNA!



www.informotoclub.com

INFORMOTO DEL 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

KREIDLER



MOTORRÄDER
MOKICKS
MOPAS MOPEDS

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



"LA POSADA DE LA MEDIA TETA"

"Comercial de la Posada de la Media Teta", el modelo resultó ser el "Negro" Iglesias (para los memoriosos "Anexo J"). Ya lo deberíamos denominar "El Gris Iglesias".

Extraño nombre para una posada, pero todo es posible con argentinos que hace muchos años residen en el exterior, más en EE.UU. y para más datos en California.

Un clima ideal para la moto, por lo que ese destino fue el de muchos mecánicos, corredores e ilustradores (Héctor Cademartori) hace más de 30 años.

No hace falta explicar las diferentes crisis que sufrió nuestra querida Argentina, así que la colonia de connacionales tanto en California, como La Florida, es importante.

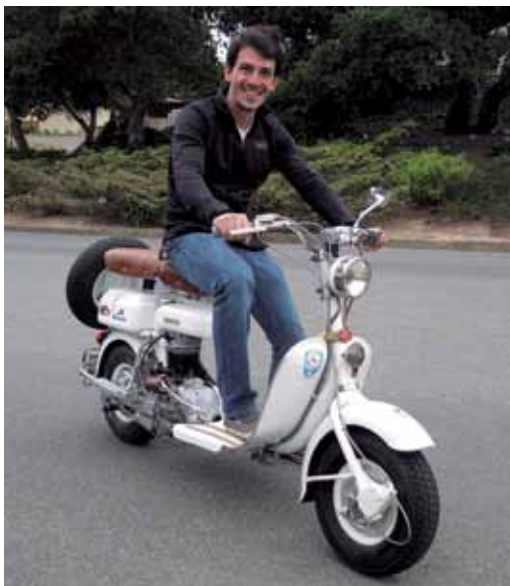
Entre todos estos que buscaron nuevos destinos, como así lo hicieron en su momento los italianos, españoles, belgas, franceses, irlandeses, ingleses, escoceses, alemanes, polacos, ucranianos y lo que se les ocurra, llegando a estas pampas, José Jesús Bazzola es uno de los que eligió EE.UU.

"Nito" Bazzola, unos cuantos años atrás, regresó de paseo a Argentina en una Lambretta 125 de 1954, la famosa "Fuky Fuky", con la que participara en la primera edición de las 12 Horas en Motoneta compartiendo el manubrio con Rubén Monni. Una motoneta histórica, la "Fuky Fuky", fue el premio que el presidente en esos momentos, Juan Domingo Perón, le diera a "Mary" (María Luisa) Terán de Weiss por sus impresionantes logros deportivos en el tenis.

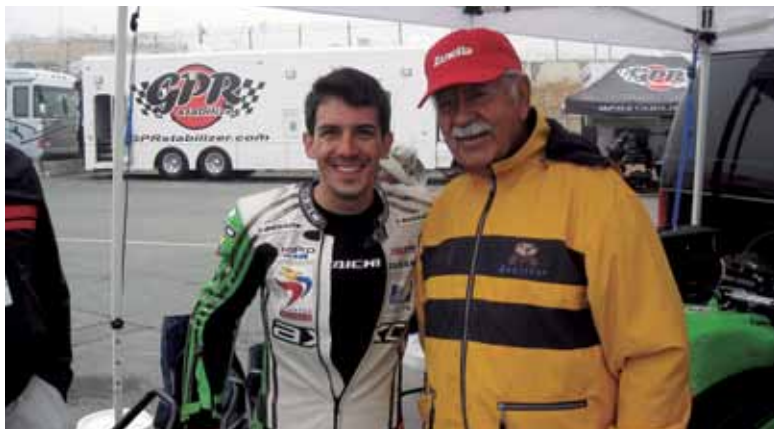
"Nito" a pesar de que la familia y los amigos decían que estaba loco, se vino desde California con la Lambretta y llegó. Más tarde se



Omar Chiuzy sobre la Puch del "Tano" Galelli, éste a su vez sobre la Lambretta 125, en medio de los dos, parado detrás "Nito" Bazzola y sobre la Interceptor Armando Danna. (Observar la "calco" del INFORMOTO CLUB en el frente de la "colorada").



Fernando Amantini se prepara con la Lambretta. Los Amantini, oriundos de la localidad de Bella Vista en el Gran Buenos Aires y ligados a la moto en nuestro país a través del "Chino", hace muchos años se fueron a residir a Venezuela. Noticias sobre la actividad deportiva de Fernando nos llega gracias a Octavio Estrada desde Venezuela.



El "Gris" Iglesias junto a Fernando Amantini.



La "Barra Brava" del motociclismo argentino en la puerta de la "Posada de la Media Teta".



El "Gris" Iglesias junto a la VFR, luego "Ted" Galelli, Omar Chiuzzi con su BMW K 1200 GT, Jorge Chiuzzi con una Triumph Tiger 1050 y por último "Nito" sobre la Lambretta 125.

fue a Ushuaia, pero esa es otra historia.

Volvamos a California.

"La Posada de la Media Teta" es la casa de "Nito" en Monterey, California, no confundir con Monterrey en México.

Uno de los "hobbies" del amigo Bazzola es ser radioaficionado, por lo que estuvo, está y estará en contacto con el mundo, eso permitió en épocas que hablar de internet era ciencia ficción, no quedar afuera del círculo de amigos.

En tiempos del "deme dos", fines de los '70 y principios de los '80, o del "1 a 1" en Argentina, todos viajaban al Exterior. Uno de los puntos de reunión, de hospedaje, etc. era la casa de "Nito".

En esos tiempos "salían dos y entraban cuatro", así que no era fácil para su "EX" mujer, como lo resalta en su explicación sobre el

nombre dada a su casa, pegó el portazo y partió. El tema era que esta señora, en sus años de soltera, achicó su delantera, por esa razón surgió el nombre de la Posada.

Muchos argentinos, pasaron y pasan por la casa de "Nito", es el punto de reunión previo a la carrera de MotoGP en Laguna Seca, casi como un domingo de hace 50 años atrás en los boxes del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (hoy Oscar y Juan Gálvez).

Por allí pasó "Il morto che parla" Erminio Cimino y su señora, y muchos más.

Pero como ocurre siempre, las fotos y los epígrafes sirven para mostrar a los "personajes" que visitan "La Posada de la Media Teta". ●

JAWA:

INCORPORACIÓN DE PARTES NACIONALES CUANDO SE QUIERE, SE PUEDE

FAMSA, es decir la Fábrica Argentina de Motovehículos S.A., a través de la gestión que lleva a cabo con la marca Jawa, ha incrementado el porcentaje de sustitución de partes importadas por aquellas de manufactura nacional, generando así un mayor compromiso con la industria motociclistica del país. Éste es un ejemplo directo en el que se puede ver que la meta trazada, más allá de los avatares de la economía, se cumple. Sin embargo, veamos de qué se trata todo esto.



Jawa 350 Ruta 40, una de las motos que ha entrado en el régimen de reemplazo de componentes importados por aquellos producidos en el país.

La temporada que estamos viviendo, con sus complicaciones de todo tipo, para nada viene impidiendo el crecimiento de FAMSA, que desde hace tiempo largo está confiando en el trabajo argentino. Encima, la llegada de RVM como la nueva marca que acompaña a Jawa, evidentemente ha propiciado la consideración de esta razón social como un grupo industrial y comercial de la moto en el territorio

nacional. Esto no ha sido obra del azar, sino que los resultados vistos tienen como "culpables" a las personas que componen esta creciente compañía.

Hilando fino dentro de la empresa, su presidente, **Roberto Martínez**, "jawista" desde que tiene uso de razón, es una persona que contagia entusiasmo cada vez que nos cuenta —y luego les mostramos a ustedes— los proyectos que encara. Ustedes saben perfectamente que cuan-

do un empresario de la moto es motociclista diario y encima ama lo que hace, el "idioma" que utiliza es completamente diferente al empleado por alguien que ocupa un puesto gerencial en una empresa del ramo y quizás no siente tanta pasión hacia las motocicletas, scooters o cuatriciclos. Tal vez, ninguna...

El "contagio" que tanto Roberto como su amigo y mano derecha, **Emilio Santillán**, nos han transmitido en esta ocasión

con las "buenas nuevas", evidentemente nos ha motivado a hacer un informe completo al respecto. Éste, como se están imaginando, pasa por las novedades industriales de la empresa para su línea de motos de Jawa, ya que muchas de ellas han recibido un incremento de participación en lo que a proveedores nacionales se refiere, los que en este sentido están generando más empleo local, mayor capacidad de desarrollo de pro-



Piñón y corona Catalano para todas las 350.



Cables Vicomand.



Juntas Alfa.



Parte del kit de caja de cambios para las 350 desarrollado por Alen Creuso. En la imagen falta el eje secundario.



Una de las más clásicas de las "tres y medio" de la marca que regentea FAMSA es la Daytona.

ductos para los vehículos que luego consumimos y -lo más importante- un mercado de repuestos de rápida respuesta en cuanto a la disponibilidad de los mismos, porque son argentinos.

Dentro de la órbita de la marca en cuestión, el alcance de esta política llega a su única moto ofrecida en los 150cc (Supernova) y a las cercanas a los 350cc.

Para ser más directos, ¿de qué estamos hablando?

PIEZAS DE SERIE Y ACCESORIOS

Antes de empezar a enu-

merar las partes que componen este paquete novedoso, debe aclararse que desde marzo pasado se ha intensificado el proceso de reemplazo de partes importadas por nacionales. Más allá de lo que se mencione a posteriori, hay que hacer notar que la compañía ha encargado la fabricación del chasis de la Daytona 350 a Metalúrgica Neón, a la vez que FAR, la afamada fábrica rafaelina de amortiguadores, está desarrollando los respectivos elementos traseros para la Daytona 350 y la Spyder 350. En otro orden de cosas, pero dentro de esta crónica, Catalano está terminando el proceso de evolución de la corona y el piñón de la 660, la trail que en Europa se conoce como 660 Sportard, que tan buena impresión dejó en el pasado Día del Motociclista Argentino, en Tapalqué, Buenos Aires.

Con estas noticias, es lógico que sigamos con lo que vimos en cuanto a piezas. Para ello, debemos comenzar con los productos montados en las motos de serie, cuya lista es interesante: piñón y corona Catalano para todas las "tres cincuenta" (Daytona, Ruta 40, 350-9, Spyder y Bobber), cables Vicomand para todas las 350, juntas de motor para todas las 350 (Juntas Alfa), kit de caja de cambios Alen Creuso para todas las 350 (eje primario, eje secundario y engranajes), equipo electrónico para todas las 350 (CDI y destellador Pietcard, bulbo de electroventilador Geny y regulador de voltaje DZE), amortiguador trasero FAR para la 350 Ruta 40, silenciadores de escape IRA para la 350 Ruta 40, piñón y corona Catalano para la Supernova 150, equipo electrónico para la Supernova 150 (bobina de alta, CDI, destellador y regulador de voltaje Pietcard) y amortiguadores traseros FAR para la Supernova 150.

Siguiendo con la lista de elementos nacionales, a continuación mencionamos los accesorios: silenciador y filtro interno IRA (Daytona 350, Spyder 350 y Bobber 350, hasta el momento bajo esta indicación, ya que a futuro pasarán a ser equipos de serie), portaequipajes de pro-

Jawa Spyder 350.



Amortiguador trasero FAR y uno de los silenciadores de escape IRA para la 350 Ruta 40.



Equipamiento electrónico para todas las 350 provisto por DZE, Geny y Pietcard.



Uno de los amortiguadores traseros FAR para la Supernova 150.



Jawa 350-9.



Equipo electrónico Pietcard para la Supernova 150.



Caballetes centrales de estacionamiento para la 350 Ruta 40 de las ediciones 2012 y 2013. Los fabrica Metalúrgica PH.

ducción propia (Daytona 350, Spyder 350 y 350-9), anclajes de maletas IRA para la 350 Ruta 40, parabrisas Curtain para todas las 350, parabrisas Curtain para la 350 Ruta 40 con máscara, parabrisas Curtain para la Supernova 150 sin máscara y caballete de estacionamiento de

Metalúrgica PH para la 350 Ruta 40 de los años 2012 y 2013.

Después de haberles dado un panorama esclarecedor, no quedan dudas de que si se quiere, si se desea integrar gran cantidad de partes nacionales a las motos, definitivamente se puede lo-

gar esa meta.

Por lo menos, aquí está el ejemplo de FAMSA con la marca Jawa, que podría ser un modelo a seguir en lo que es la industria nacional en emprendimientos pequeños o medianos.

Muy bien por ellos. ●

Jawa Supernova 150



MOTOLOGIK.COM:

1ª TIENDA VIRTUAL PARA MOTOCICLISTAS

Motologik.com es la primer tienda virtual Argentina enfocada en indumentaria y accesorios para motociclistas, donde podes realizar tus operaciones 100% online.

El mundo está en permanente cambio y gracias a los avances tecnológicos y al vertiginoso ritmo de vida que llevamos, pensamos en hacer todo lo posible para ayudarte a que vivas mejor facilitándote las cosas. Con tan solo algunos clicks desde cualquier dispositivo (Computadora, Notebook, Tablet, Smartphone) de forma fácil y segura, recibís en la dirección que nos digas los productos con los que venís soñando hace tiempo.



PERSONERIA JURIDICA N° 000620

Asuma

ASOCIACIÓN USUARIOS MOTOVEHICULOS DE ARGENTINA

www.asuma.org

Esta foto, seguramente la tomó Hernán "Frasquito" Franchino, se ve la Yamaha XT 250 sola, detrás de la Suzuki TS ¿185? del "salteño". En el grupo Tony López con su Fantic Caballero 125 cc, el "entrerriano" ¿de Larroque? con su Zanella Sapucay 125cc con manillar de autódromo ¿?, cerrando la foto, Carlos "El Alemán" Gnädinger sobre la nunca bien ponderada Honda XL 500 S con llanta delantera de 23". Corría 1981, primer año de vida de INFORMOTO y la "Travesía" bordeando el Río Luján en Escobar, pasando por puentes precarios, llegaron a Dique Luján. Hoy, ya es imposible tratar de hacer ese recorrido.



En los últimos años, ingresaron más de 5.000 socios nuevos al INFORMOTO CLUB, por lo que no está de más contar un poco como surgió la idea de las Salidas.

Desde los comienzos de INFORMOTO, en el ya hoy lejano año 1981, convocábamos a los motociclistas.

La primera convocatoria fue para una Cacería del Tesoro, no tuvimos el éxito esperado, pero sirvió para tener un intercambio con los lectores en épocas que INFORMOTO era un periódico semanal.

Logramos reunir un grupo de motociclistas en Otamendi, cerca de Campana, y nació la idea de organizar travesías y carreras de enduro.

Se hicieron carreras de enduro, fue el primer enduro en Pinamar de 1983 y el campeonato que se organizó en esos años a nivel nacional. Luego con el cierre de importación de motos y repuestos, en el '86 solamente daba para travesías, pero no para carreras. Además, se contaban historias de controles de Gendarmería en las carreras, para constatar que las motos no hayan ingresado al país ilegalmente.

A pesar de todos esos inconvenientes, convocamos a un "encuentro" en Las Flores, que resultó un fracaso.

"¿QUÉ PASA CON LAS SALIDAS?"

Nos preguntan sobre las Salidas, les llama la atención a los Socios del INFORMOTO CLUB que no tengamos un extenso calendario como fue a partir de mediados de 2012.

No estaban dadas las condiciones para intentar una convocatoria. A fines de los '80, llegó la "hiper" y todo quedó en el recuerdo.

A comienzos de los '90, se abre la importación, se produce una expansión económica y comienza un "hambre de moto". Todo el mundo quería tener una moto, viajar en moto, reunirse y conocer los nuevos modelos.

Los Moto Encuentros comienzan a crecer de manera exponencial, en esos primeros años, la moto era la estrella, no había

bandas de rock, ni "quemadas" de neumáticos y menos acelerar al "corte". Tampoco existía la invasión de "cubs" en los pueblos y ciudades, lo que hacía de los moto encuentros, algo familiar y tranquilo.

Luego, vendría la etapa del "negocio", ya que reunir a 1.000 o 2.000 motociclistas, hace volar la imaginación y se sueña con montañas de dinero de recaudación. Son sueños que provocan las discusiones y ruptura de las agrupaciones, perdiendo la identidad los Moto Encuentros.

Siempre tuvimos la idea de generar un Club de Lectores, pero por una razón o por otra lo íbamos postergando. Tomamos la decisión a fines de 1995 y creamos el INFORMOTO CLUB.

En 1996, comenzamos a sumar lentamente Socios, realmente no dábamos nada a cambio, aunque fuera gratuito el adherirse.

Hicimos algunos "Concurso Encuesta", una costumbre que veníamos desarrollando años atrás, pero esta vez específicos para los Socios del INFORMOTO CLUB. El punto culminante fue en 1999 cuando sorteamos una Triumph Daytona 1200, 0 km.

Las primeras Salidas, se hicieron en 1999 y contamos con la inestimable ayuda de Guido Alfonsi Turró y su señora Silvia.



La Salida a Azul de diciembre de 2012 a la que hacemos referencia. Sobre 60 inscriptos.

Hasta vino a una de ellas el padre Daniel Molina y el domingo ofició la misa.

En 2000 fuimos a Colón, provincia de Buenos Aires, pero realmente fue un fracaso. Apenas unos pocos participantes.

Vinieron años oscuros, hasta que en 2003 volvimos a convocar a los Socios para una Salida a Uribelarrea, contamos

Las primeras Salidas, se hicieron en 1999 y contamos con la inestimable ayuda de Guido Alfonsi Turró y su señora Silvia. Hasta vino a una de ellas el padre Daniel Molina y el domingo ofició la misa.

en esta ocasión con la ayuda de Verónica Wiedrich, pero no tuvimos mucho eco.

En Enero de 2004 insistimos con Uribelarrea, esta vez juntamos cinco motociclistas. Aquí comenzaría lentamente a crecer la "apetencia" por las Salidas.

La cosa creció mucho en ese 2004 y en 2005 comenzó a desbordar el número de participantes.

Organizamos el primer viaje de fin de semana, con la ayuda del "Gallego" González de Mar del Plata, visitamos el Museo Fangio en Balcarce.

En Julio, tuvimos el primer inconveniente serio, se había planificado una Salida a Uribelarrea calculando unas 50 personas como mucho, pero aparecieron 97. Imposible que alcanzara el asado, tuvimos que ocupar una cuadra completa para es-

tacionar las motos, resultó muy complicado atender a todo el mundo.

A partir de esa experiencia comenzamos a anotar a los participantes, y a poner un cupo.

Las protestas se hicieron sentir, el "yo voy igual porque están mis amigos" era moneda corriente. Esas actitudes "patoteras", sin pensar en los demás, hicieron que por unos meses no realizáramos nuevas reuniones.

A mediados de 2012, con la ayuda de socios amigos, organizamos una serie de Salidas, a saber: Villa Elisa, Azul, Gualeguay y Henderson.

Como se podrá ver en el recuadro, para Villa Elisa teníamos un tope de 61 participantes, se anotaron 50 y fueron apenas la mitad. El que gestionó la cena y los paseos fue Eduardo Cooke. Es decir llegó casi un 50% de los anotados. Eduardo había reservado para 50.

El amigo Guillermo "Willy" Alitta, se ocupó de la Salida a Azul. De 60 anotados fueron 21, así que se redujo a un 30 % de lo previsto. Justo llegó una inspección de trabajo al restaurante y el dueño estaba ocupado en ese tema. Pero realmente, preparar comida para 60 y que solo tuviera un 30 % de los comensales previstos, es para que no nos quieran más en el lugar.

En enero de este año fuimos a Gualeguay, también no funcionó. En este caso gestionamos nosotros directamente.

Por último en febrero hicimos un fin de semana en Henderson, nuestro colaborador local fue Diego Varenna. De los 70 inscriptos,

solamente llegaron 23, menos de un 30 %.

Los amigos "locales" que gestionan los almuerzos o las cenas, ponen su cara y prestigio para poder concretar las Salidas. Dados los resultados, nos dimos cuenta que no podíamos continuar con un método que fue eficaz durante un par de años, pero hoy no sirve.

Somos editores de revistas, no organizadores de salidas, nuestro fin es confeccionar una publicación de motociclismo y venderla en los kioscos, de eso vivimos.

¿NO CONTINUAR CON LAS SALIDAS DEL INFORMOTO CLUB ES LA SOLUCIÓN?

No, de manera alguna queremos dejar que ocurran esos viajes y reuniones. Pero, hay que buscar una alternativa profesional.

Nos gustaría contar con el aporte de ideas de los Socios del INFORMOTO CLUB para poder continuar con las Salidas y los Viajes. ●

VILLA ELISA - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS
Cupo máximo: 50 personas - Inscriptos: 61

15 Y 16 / 12 / 2012
AZUL - PROVINCIA DE BUENOS AIRES
Cupo máximo: 50 personas - Inscriptos: 60

5 / 1 / 2013
GUALEGUAY - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS
Cupo máximo: 70 personas - Inscriptos: 34

2 Y 3 / 2 / 2013
HENDERSON - PROVINCIA DE BUENOS AIRES
Cupo máximo: 60 personas - Inscriptos: 70



El martes 10 de Septiembre en la Sede Central del Automóvil Club Argentino, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires presentó la segunda edición de la carrera de autos sustentables denominada Desafío Eco.

La carrera tendrá lugar el 29 de septiembre en Costanera Sur y competirán 35 autos eléctricos y ecológicos, conducidos y contruidos por estudiantes de escuelas técnicas porteñas, algunas de jurisdicciones del interior del país y una escuela de la República Oriental del Uruguay. En el evento participaron autoridades del Automóvil Club Argentino, del Ministerio de Educación porteño, la Subsecretaría de Deportes, el Banco Ciudad, representantes de la empresa Sportlink, y destacadas personalidades deportivas. Se destacó la importancia de estas competencias para el aprendizaje de los estudiantes y el gran entusiasmo con que son recibidas por alumnos, docentes y autoridades de las escuelas intervinientes, lo que pudo comprobarse en la versión anterior de la competencia. Se respondieron diversas preguntas del público presente.

Se trata de una carrera no de velocidad sino de alcance ya que todos los competidores poseen la misma fuente de energía (baterías) y se premia al que logre recorrer la mayor distancia gracias a la eficiencia de su diseño. Por lógica de estos requerimientos los vehículos presentados suelen ser triciclos de configuración delta invertida con una carrocería mínima donde va ubicado el piloto. Este tipo de competencias son muy difundidas en EE.UU., Canadá y los países europeos. La experiencia que acumulan los estudiantes al diseñar, armar y resolver los diversos problemas que la tecnología acostumbra a presentar es muy valiosa y agiliza a los establecimientos escolares hacia una enseñanza mas dinámica. En Costanera Sur se corre el primero de los tres eventos el 29 de Septiembre, el 9 de Octubre el segundo en San Isidro y el 13 del mismo mes el tercero y último del año en la provincia de San Luis.

Para mayores informes: www.desafioeco.com

CALENDARIO CAMPEONATO ECO 2013

GRAN PREMIO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
29 DE SEPTIEMBRE DE 2013
DARSENA SUR, PUERTO MADERO

GRAN PREMIO DE SAN ISIDRO
6 DE OCTUBRE DE 2013
HIPODROMO DE SAN ISIDRO

GRAN PREMIO DE SAN LUIS
13 DE OCTUBRE DE 2013
CIRCUITO INTERNACIONAL DE POTRERO DE LOS FUNES

OSSA PRESENTÓ SU MODELO EXPLORER 2014



Hace unos meses la firma catalana OSSA presentó la versión 2014 de su modelo Explorer expuesto por primera vez en la EICSA de Milán en Noviembre de 2011 (ver Informoto de Febrero 2012). La Explorer es un modelo a medio camino entre una enduro y una de trial buscando bajo peso y sencillez, según indican sus fabricantes. Ossa no es muy pródiga en información técnica, indica que los rodamientos del cigüeñal son ahora con bolillas, una nueva ubicación para la central electrónica, lo mismo que para el burro de arranque, un tensor de cadena mas fuerte y cambios en la decoración. Recordemos que el motor de dos tiempos de esta moto es un 272 cc. inclinado hacia atrás que aspira por adelante y el escape sale hacia la parte posterior dando una gran vuelta sobre si mismo debajo del asiento. Posee dos inyectores, uno al cárter (posiblemente para la lubricación) y el segundo estaría en la cámara de combustión (inyección directa?), lo que ha generado una polémica sobre su funcionamiento. El aceite lubricante en una muy baja pro-

porción va mezclado con el combustible, lo que indica una emisión algo sucia pero presumiblemente mucho mas limpia que la del clásico carburador.

El movimiento se demuestra andando y Ossa decidió participar con el modelo 2014 en la durísima competencia de enduro extremo Red Bull Romaniacs que se corrió entre el 2 y 6 de Julio pasado. El piloto fue Xavi León que consiguió un importante 20º puesto en una competencia donde terminan la prueba menos de la mitad de los que la comienzan y donde se concentran los mas expertos pilotos de enduro extremo del mundo. El piloto de OSSA pudo finalizar la prueba en vigésima posición a pesar de haberse perdido la segunda jornada, debido a una lesión producida el primer día. El año pasado otra Explorer realizó un buen desempeño en los Seis Dias de Trial de Escocia. Es interesante seguir la evolución de esta moto por sus características singulares y su motor de dos tiempos inyectado.



LAS FUERZAS ESPECIALES DE EE.UU. EVALÚAN UNA MOTO ELÉCTRICA ZERO

La Zero MMX (militar).



La Zero MX de cross, base para la MMX militar.



El término de Fuerzas Especiales siempre se asocia con gente muy entrenada con equipamiento sofisticado y operaciones donde la discreción y el sigilo son primordiales ya que el factor sorpresa suele ser un componente habitual en este tipo de escenarios. Operar sin ser detectado se ha vuelto una tarea difícil en este mundo moderno donde pululan sensores de toda especie, cámaras de video aviones espía robotizados tanto de tamaño natural como mucho mas pequeños operados por radio control para no mencionar los satélites. De todas maneras siempre es útil el poder acercarse sin “levantar la perdiz”...

Muy poco mas de un par de meses atrás la firma californiana Zero Motorcycles (de quien presentamos su línea 2013 en la Informe de Noviembre de su línea) anunció que un modelo diferente de 2012 habiéndolo estado siendo evaluado por las Fuerzas Especiales dependientes del Departamento de Defensa del gobierno estadounidense. Se lo denomina MMX y que parece ser una cruce entre su modelo FX y el MX de uso civil y similares en performance con adaptaciones especiales solicitadas por los militares. Estos modelos todavía siguen teniendo un enfoque minimalista que le había impreso Seiki, el fundador de Zero quien ya no pertenece a la empresa. Originalmente estos modelos erogaban 54 hp máximos a 4500 r.p.m. y un par motor enorme (torque) de 92 Nm (para una moto de menos de 130 kg de peso...). También tiene la capacidad por su diseño de poder cambiar sus baterías muy rápidamente (se menciona que la operación duraría 1 minuto). En el cuadro se pueden alojar un solo módulo (el ZF2.8) o dos mas pequeños (los ZF5.7).

Las baterías de la MX “civil” de acuerdo a su uso sirven para entre 35 y 120 minutos en pavimento y 50-140 minutos fuera de el. No se menciona si la MMX llevará esas baterías o algunas otras de mejor desempeño.

Sólo se han mencionado algunas modificaciones que llevan la MMX de acuerdo a las especificaciones presentadas por los militares. Por de pronto nada de llave de contacto (evitándose así que a algún integrante se le caigan al piso en el medio de la jungla y de noche,...por ejemplo) una robusta llave de palanca prende el circuito (aquí no hay que “darle arranque”, después de encendida sólo abrir el acelerador...) Para operar otras funciones, nada de botoncitos de plástico, nuevamente las mismas llaves de palanca. Estas funciones incluyen el poder prender y apagar las luces propias de la moto o habilitar un circuito al que se le pueden conectar sistemas de infrarrojo para manejar en la oscuridad. Viene provista con un cable de remolque, robustos pedalines y cubrepuffs y una “reserva” de energía además de un control que habilitaría ignorar ciertas condiciones de seguridad. Con respecto a esto último un periodista manifestó que : “nadie sabe muy bien de que se trata pero indudablemente le da un toque muy “profesional...” La moto se puede utilizar sumergida hasta una profundidad de 90 cm es decir la altura del asiento. Nada realmente impide aumentar esa cota ya que una eléctrica no necesita del aire atmosférico para funcionar (por algo los submarinos no-nucleares son eléctricos cuando se sumergen...) pero hay que preparar los controles y los enchufes para que sean completamente estancos y quizás no haya muchas situaciones donde hubiera



Tablero de la Zero MMX.



La Zero MX 2013.

que vadear 1.50 m de agua, en fin que si se necesita por alguna razón, se puede hacer. El tema de las motos “sigilosas” para fuerzas especiales se muestra como un nicho interesante para la colocación de motos eléctricas. Zero ya proveyó de motos policiales pero las “especificaciones militares” suelen ser mas exigentes. Los directivos de la empresa están muy entusiasmados con el trabajo realizado y las pruebas de evaluación, han declarado que las mejoras logradas se incorporaran a los modelos civiles. Ojalá que así sea.

UN NUEVO "SCRAMBLER" EN DUCATI?



Imagen de cómo posiblemente luciría la nueva Ducati Scrambler de acuerdo a la prensa especializada.

Si bien los rumores están circulando desde hace casi cinco años, parecería que el proyecto culminaría con su presentación en 2014. A diferencia de los scramblers monocilíndricos de la marca en la década del 60, el nuevo capturaría un poco de aquel viejo estilo pero con el clásico bicilíndrico de la marca en alguna de sus múltiples versiones. Según opiniones de algunas publicaciones no sería el motor Monster 696, sino el 796 de la línea Monster que con sus 87 hp se convertiría en una versión dirigida a un sector del mercado con mayor valor adquisitivo. Posiblemente estaría acompañado por el lanzamiento de un poderoso "merchandising" en materia de accesorios, indumentaria, cosméticos, etc. Por otro lado, dentro de un año otros modelos serían equipados con los motores más potentes refrigerados a líquido y la Scrambler se vería como un producto de entrada a la gama más alta de modelos Ducati. El periodismo especializado generó una imagen de como se presume se vería la nueva Scrambler.

Fastix®



...y asunto sellado!®

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



www.fastixaltatemp.com.ar

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. Ejemplo: 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

MAESTROS RURALES DE IBICUY

El gran maestro y compañero motociclista (incen-

tivado por mi, obviamente) es Martín Carruega. La plantilla es lo único que le dejaron en Diamante, por-



PODEMOS HACER VIAJES LARGOS CON UNAS 125

Buenas tardes amigos de INFORMOTO quisiera saber si me pueden sacar de dudas mi cuñado tiene una Yamaha 125 y yo una Honda Titan 150 quisiéramos si podemos participar de encuentros de motos viajes largos o no agradeceremos su respuesta saludos.

Alejandro Bujanda
Gregorio de LaFerrere

R: Alejandro, a través de los años hemos publicado infinidad de viajeros en motos mucho más chicas que la que Uds. poseen.

Por supuesto que están habilitadas para ir al fin del mundo, además como son livianas y muy maniobrables permiten llegar a lugares que ni la más potente e impresionante maxi trail no puede.

Los grandes viajeros del planeta, para poder llegar a todas partes y no tener que subir la moto a un camión para atravesar un desierto o una selva con caminos de tierra, lo hacen con motos chicas. Por ejemplo las gloriosas Vespas, que han dado infinidad de vueltas, también pequeñas motos japonesas de 50 y 125 cc. Claro, el que va en una gran moto, seguramente cuenta con más prensa.

FELICITAR AL EQUIPO DE HACE LA REVISTA

hola gente de mi querida INFORMOTO, soy el socio n 06958 y quería felicitar a todo el equipo que hace la revista, se nota todo el trabajo y el esmero que vuelcan en la misma, el número 467 no tiene desperdicio, mas notas de viajeros, lo último acerca de las eléctricas, volvió el listado de las 0km, y lo mejor, las pruebas de manejo, siendo siempre tan objetivos ya que a los motociclistas nos sirve de mucho para decidir una compra o tener una primera impresión, la verdad que no puedo parar de leerlas, un numero es mejor que el otro!!, gracias señor Monasterio y equipo por entregarnos tan completa revista a todos los motociclistas.

Un saludo cordial
Gabriel Vivas
Monte Grande

R: Gracias por sus conceptos, sin embargo tenemos problemas para tener actualizadas la Lista de Precio de las 0 km., producto de esta inflación galopante que carcome cualquier previsión.

En cuanto a las Pruebas de Manejo, no son tan fáciles para nosotros que nos tomamos el trabajo de hacerlas como corresponde. Nos lleva mucho tiempo, reco-



que le robaron las zapatillas.

Juan Orlando García
"Maistro"
Ibicuy

R: Juan como Martín, van todos los días en sus motos por caminos de tierra y arena, a dar clase a la Escuela de Mazaruca.

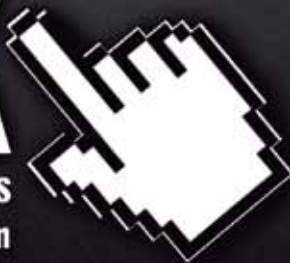
Muchas veces afectada la zona por inundaciones, lluvias torrenciales, pero ya son "baqueanos" para conducir sus motos: una Honda Tornado y una Yamaha XTZ 250 respectivamente.

MOTOLOGIK

Tienda virtual de indumentaria y accesorios para motociclistas
www.motologik.com



www.facebook.com/Motologikcom



remos un par de miles de kilómetros para tener datos confiables de consumo, de adaptabilidad a los distintos escenarios. No todas las empresas están dispuestas a proveernos de motos, patentadas, con seguro y toda la documentación correspondiente, más el tiempo necesario para hacer seriamente una prueba.

¡QUÉ LINDA LA YAMAHA!

Hola Jorge, recién llego la revista, ¡qué linda la Yamaha! a la tarde voy a leer la nota, me gusta mucho esa moto.

Un abrazo.

Willy

Azul

R: Willy, gracias por escribir y comentarnos que la revista había llegado a Azul. Se ha enamorado de la Yamaha, nos parece muy bien. "¿A cuántas motos le habrá dicho lo mismo?"

NECESITO ALGUNA DATA PARA HACER EL RECORRIDO BUENOS AIRES - SAN LUIS

Hola, buenos días! Me llamo maxi y hace unos meses sigo su revista y a pesar que no se mucho de motos

me gusta leer y aprender. Quisiera saber alguna data para hacer recorrido Buenos Aires-San Luis en moto. ¿Salió en alguna revista o hay algún grupo?

Muchas gracias
Maximiliano Beninca
Morón

R: Maximiliano, va a tener que esperar que llegue el camión del "recorrido" con las revistas a su kiosco.

Esperemos que carguen antes de fin de Septiembre, además que no nos equivocemos con la fecha (Agosto) como ocurrió este mes, por suerte está el Código de Barras y el número de edición, sino estábamos en el horno.

La ruta para ir a San Luis -Capital- es la 7, la misma que pasa por Morón, Luján, San Andrés de Giles, Carmen de Areco, Junín, etc.

En google encontrará a Ruta 0, tendrá idea de rutas y de estaciones de combustible.

Hemos publicado infinidad de viajes, pero realmente sin la ayuda de los lectores que nos den una pista, no lo recordamos.

AAMAC - EL VICEPRESIDENTE CON EL "SERRUCHO" EN LA MANO

Estimado Jorge:

Te adjunto la actualización de datos de AAMAC Asociación Argentina de Motocicletas Antiguas y Clásicas.

Fecha Fundación: 16 de Mayo de 2006.

Sede social: Azcuénaga 2462 Martínez. Prov. Bs As.

Contactos: Cristian Sani (Vice presidente)-15-4426-4025

Jorge Sureda (Tesorería)-15-3281-4170

Guillermo Talevi (Presidente)-15-4989-6111

Pablo Ruffa (Secretaría)-15-3691-7423

Nos reunimos todos los Martes a partir de las 20,30hs en nuestra sede.

Club abierto a toda persona que posea una moto o motoneta antigua o clásica, motos modernas con espíritu motorero y le gusten las clásicas y a todo entusiasta que le gusten las motos clásicas, tenga o no una de ellas.

Desde ya muchas gracias por actualizar los datos.

Te mando un fuerte abrazo.
Cristian Ariel "Red Hunter" Sani

R: El "hambre de poder", produjo un cambio radical en el "Red Hunter" de zona norte. Lo manda al fondo a la derecha, al Excelen-

tísimo Sr. Presidente de la Asociación, el Honorable Guillermo Talevi.

Ud. Cristian, más que un "serrucho" tiene una sierra mecánica que ni un ñandubay o un quebracho colorado, le gasta los dientes. ¿No probó con dedicarse a la política partidaria? Tendría amplio éxito.

LA VTV Y LAS MOTOS CLÁSICAS...

¿DISCRIMINADOS?

Estimado Jorge: Te escribo para hacerte un comentario, es cual me tiene mal, un amigo quién tiene una moto clásica original en todo sentido, fue a realizar la VTV, (una Triumph Tiger T110), le objetaron que no puede circular, porque no tiene giros y espejos, a lo cual, mi amigo le comenta "pero los autos clásicos tienen VTV", a lo cual el inspector de la planta verificadora le contesta: "Si hay una VTV para motos clásicas, pero no pueden circular por rutas ni autopistas ni de noche" a lo cual mi amigo (ya medio indignado) le comenta ¿y los autos antiguos que circulan por Panamericana y tienen VTV como hacen?" y el inspector (en un tono cordial) le responde "hay VTV



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.

para autos clásicos para circular por todos lados, de motos no". Mi comentario es el siguiente, que es más peligroso, un Ford "T" con frenos, dirección, luces y todo lo de este auto con tecnología del año 20 o una moto o motoneta de los años 40,50 o 60. Hice un poco de catarsis, en pocas palabras, a todos los moteros (y mas a los que tenemos motos clásicas) nos discriminan, ni te cuento los que poseemos motos o motonetas 2 tiempos, ni podemos ir a verificar. Abrazo enorme.

Cristian Sani Vice Presidente de AAMAC
Socio Informoto Club n°07248

R: Estimado Cristian, hace unos 5 años atrás, cuando hablamos de la necesidad de crear una Asociación Civil Sin Fines de Lucro para defender los derechos de los motociclistas, tuvimos escasa repercusión. Eran momentos de los Chalecos, con la "cantinela" de los políticos liderada por los actuales candidatos y/o autoridades políticas: De Narváez, Scioli, Amoroso, Pérez, etc. etc. La gran mayoría de los motociclistas pensaban en marchas, manifestaciones, cortes de calle, etc. Nosotros habíamos de instituciones con personería jurídica para poder accionar dentro de la Constitución y la Ley. Me-

nos estúpidos, nos dijeron que no servía...

Igual generamos ASUMA, con un grupo de amigos motociclistas, con la ayuda totalmente desinteresada de dos abogadas macanudísimas, especialistas en Derecho Constitucional, y presentamos un pedido de inconstitucionalidad a la Ley de Chalecos en la Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires.

Conversamos con varios propietarios de motos clásicas sobre el tema al que hace referencia amigo Cristian. Una de las respuestas fue: "Uds. tienen que hacer algo", a lo que dijimos: "afiliense como socios adherentes por solamente \$ 10.- al año". "¿Y que dan a cambio por mi dinero?" fue lo que culminó con la conversación.

Sani, el director de INFORMOTO tuvo autos clásicos en épocas de vacas gordas, hace ya 40 años, era una ambiente donde el derroche de moneda, no existía, pero el de las motos es terrorífico. Arman una "porquería" que "garronearon" todo y después terminan pidiendo una fortuna. Eso sí, que los defiendan gratis. Nos cansamos, casi damos el portazo, hoy estamos reviviendo ASUMA, pero el papeleo lleva tiempo y dinero, además de esfuerzo. Cuando estemos en línea de "combate", trataremos de tirar el tema en las

reuniones mensuales y de acuerdo a la opinión de los socios, actuaremos en consecuencia.

Como verá Sr. Vicepresidente en ejercicio (no lo confundiremos con su colega que anda en Harley y Beeme, pero nuevas), no todo es "soplar y hacer botellas". El "no pasa nada, con unos mangos al cana lo arreglas", no es tan así.

¿HONDA VA A TRAER ALGÚN SCOOTER?

Hola son muy buenos todos los artículos de Uds. Lo que necesitaría saber si Honda va traer algún scooter. ¿Por qué no vende más scooter la empresa Honda...? Necesitaría saber qué modelo y cilindrada ya que en Brasil está la PCX de 150cc de fabricación Brasileira.

Gracias
Maxi

R: Honda, según lo que tenemos entendido, próximamente presentará un scooter. El tema es que lo arman en el país (CKD) y toda la implementación lleva tiempo, pero también da mano de obra argentina, algo para valorar.

¿Y LA NOTA DE LAS SIAMBRETTAS?

Jorge:

les envío una nota de la salida que hicimos el domingo pasado al pueblo de Cortines, donde almorzamos y pegamos la vuelta a la tarde, en 6 Siambrettas. La verdad que un lugar muy piola para hacerse una escapadita.

Saludos
Mario D. Scelzo

P.D.: Mario, nos envió una foto y se olvidó del relato.



Vinoteca "I Vini"

Delivery de vinos

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

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

15-6191-9299

ivinivinoteca@yahoo.com.ar

PARA PUBLICAR EN LA REVISTA

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

MORELLO

moto service



52 AÑOS 1960-2012

Mecánica Integral - Electricidad
ACCESORIOS - NEUMATICOS - ESCAPES - REPUESTOS

**YAMAHA
HONDA
KAWASAKI
SUZUKI**

Iberá 3452 Buenos Aires / Tel.: 4542-2346



www.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

OCTUBRE 2013 - 3, 4, 5 Y 6

LINCOLN, PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - GRAN AMOTONAMIENTO MOTERO LINCOLN 2013

Bandas: Lovome, 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: mvamigosdelincoln@hotmail.com

OCTUBRE 2013 - 4, 5 Y 6

MATO GROSSO DO SUL - BRASIL - 4º 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 4º Bonito Motorcycle de todos los tiempos, estamos organizando un programa especial para el motociclista. Te esperamos! Lugar: Plaza de Pirapuntagas - Centro. Entrada: Libre. Sitio: www.bonitomotorcycle.com.br Contacto: Glawber (67) 8123-0011 saomiguel@zagaia.com.br / Gitane (67) 9986-4524 ventas@zagaia.com.br Organización: RP Producciones. Contacto: saomiguel@zagaia.com.br

OCTUBRE 2013 - 4, 5 Y 6

DARREGUEIRA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - MOTOENCUENTRO

Amigos Moteros Los Angeles de Acero de Bahía Blanca los esperamos en la ciudad de Darregueira para compartir el gran motoencuentro los días 4 y 5 y 6 de octubre. Leña fogones 10 baños químicos duchas con agua caliente bandas en vivo entrada a boliches gratis caravana por la ciudad sorteos juegos y destrezas y muchas sorpresas mas. Teléfonos de contacto 291 5732788 Mingo Y 291 4144905 Corvina Ciega8(Angel)Facebok Mingo Herrera Contacto: domingoreginoherrera@yahoo.com.ar

OCTUBRE 2013 - 11,12,13 Y 14

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

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

OCTUBRE 2013 - 11, 12 Y 13

COLON - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 3º 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 - 13º MOTO ENCUENTRO - 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. 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 E INTERNACIONAL.

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

OCTUBRE 2013 - 14

MAR DEL PLATA - MAIPÚ - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 13º AUTO CONVOCATORIA A LA CARAVANA DE LA BAJA Y MEDIANA CILINDRADA.

Por este medio, invito a que se adhieran a la caravana, sin fines de lucro, la cual una vez llegada a destino, visitará el Hogar de Adultos Mayores, a fin de dejar alimentos no perecederos en carácter de donación. Lugar de encuentro PLAZA COLON por Av. Colon entre Buenos Aires y Arenales, hora de encuentro 08,30 (ser puntual, por favor) - Cel 0223 155 837777. Contacto: lobuenolomaloylefoe@yahoo.com.ar

OCTUBRE 2013 - 25

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

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

NOVIEMBRE 2013 - 1, 2 Y 3

FIRMAT - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA - 15º MOTOENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL EN FIRMAT

Lugar: Parque Municipal "Carlota Juobin". Servicios disponibles: Predio con frondosa arboleda - stands - baños con duchas con agua caliente - servicio de buffet las 24 hs. - leña gratis - parrilleros. Actividades a realizarse: Juegos - sorteos - caravana - shows streepers - entrega de premios y menciones - expo motos - bandas en vivo. No se suspende x lluvia. Organiza: A.M.F.A.P. Amigos Moteros Firmat - Almas Perdidas. Contacto: Pajarito: 03465 - 15659184 Flaco: 03465 - 15524754 Capi: 03465 - 15661212 Catu: 03465 - 15596176. Contacto: amfap_firmat@hotmail.com.ar

NOVIEMBRE 2013 - 2

CAPILLA DEL SEÑOR - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA - 4º MOTOROCK

Pasamos a invitar a todos a nuestro 4º Motorock en Capilla del Señor, Provincia de Buenos Aires el día 2 de noviembre. Contamos con amplio lugar de acampe, cantina las 24 hs., parrillas, artesa-

nos, bandas en vivo... El costo de la entrada es de \$40 por moto + un alimento no perecedero. Los alimentos recaudados serán donados a la Escuela Rural N° 6 "Almirante Guillermo Brown", por lo cual es muy importante contar con su colaboración. Contacto: vsdenlaruta@gmail.com

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 - Legendarios 70. Sábado desayuno gratis, picadas y juegos. Cinchada de moteros, pulseadas. Gran evento de kick boxing por la nochecita. Caravana. Menciones y premios en efectivo bandas de la zona y un cierre a puro rock con Fierro. Domingo desayuno gratis y desconcentración. Contacto Tigre 02357 – 15412371 face mario chirino - moteros 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 Yaciretá y bajada a playa exclusiva de motos. Cantina. Duchas. Show. Contacto facebook marian martinengo o al cel (03786-15618386). Contacto: marianamartinengo@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 8, 9 Y 10

POTRERO DE LOS FUNES - PROVINCIA DE SAN LUIS – ARGENTINA - MEGACONCENTRACION POTRERO DE LOS FUNES

Los esperamos para compartir con la mejor disposición en atender a nuestros amigos moteros y toda la experiencia en estos 14 años organizando encuentros, lo que nos ha caracterizado siempre. Zona de acampe. Acceso al lago y al río. Pileta de natación. Asadores. Proveeduría. El mejor servicio de baños y duchas con personal de limpieza las 24 hs. Leña. Cantina con precios accesibles. Asistencia mecánica y auxilio mecánico dentro de la provincia de San Luis. Desayuno gratis y servido por los organizadores. Seguridad en el predio y en las caravanas. Auxilio médico y jurídico. Asado gratis viernes a la noche. Refrigerio gratis en caravanas. Pesca del pejerrey. Traking Contacto: sosaariel@sanluis.gov.ar

NOVIEMBRE 2013 - 15, 16 Y 17

GENERAL PINTO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES – ARGENTINA - 11° MOTOENCUENTRO

Organizado por Agrupación Despiadados 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 artesanías, 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, Clavería: 2355-15526422. Facebook: despiadados del camino. Contacto: despiadados_del_camino@hotmail.com

NOVIEMBRE 2013 - 15, 16 Y 17

MERCEDES - PROVINCIA DE CORRIENTES – ARGENTINA - 3ER MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL EN LA TIERRA DEL GAUCHO GIL

Nuevo lugar el Predio de la Sociedad Rural de Mercedes habrá juegos, sorteos, caravana por la ciudad, visita guiada hasta el predio del Gaucho Gil, Leña gratis, cantina las 24 Hs, baños con agua caliente, frondosa arboleda, almuerzo gratis el día sábado, música para todos los gustos, bandas de rock en vivo, conjunto de chamamé y cumbia, artesanías, Seguridad privada y mucho mas, con la mejor atención que nos caracteriza, para que el viajero se sienta como en su casa y pase un fin de semana excelente con amigos del palo. Para informes: Bigote (Socio de INFORMO-TO CLUB Nro: 2845) Tel 03773-15406902 mail: juancarlosilton@yahoo.com.ar Facebook Juan Carlos Hilton Zarate - Martin 03773-15463804 Facebook Martin Olivera Milo 03773-15629857 Facebook Daniel Alberto Romero - Pagina Facebook Motoencuentro Gaucho Gil Contacto: moto-grupo_transformers@hotmail.com Contacto: juancarlosilton@yahoo.com.ar

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

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

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

NOVIEMBRE 2013 - 22, 23 Y 24

USHUAIA - PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO – ARGENTINA - ENCUENTRO INTERNACIONAL DE MOTOVIAJEROS EN EL FIN

DEL MUNDO

Actividades: El día Viernes: acreditaciones, cena y banda de música. Sábado, visita al Parque Nacional, caravana por la ciudad, exposición estática y show freestyle, por la noche cena, banda de música, sorteos y menciones especiales. El domingo visita a algún punto turístico de la ciudad, almuerzo, despedida El valor de la entrada incluye: viernes: cena con postre, show musical sábado: entrada al Parque Nacional con una vianda, cena con postre, show musical y show freestyle. Domingo: almuerzo con postre SHOWS Y BANDAS: Show freestyle y banda de música local. HOSPEDADAJES Y HOTELES: Visitar la página oficial de turismo de Tierra del Fuego: www.tierradelfuego.gov.ar INFO www.latitud54sur.com.ar Contacto: "latitud54sur@yahoo.com.ar" - "ushuaiamotos@hotmail.com"

DICIEMBRE 2013 - 1

MAR DEL PLATA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES – ARGENTINA - 2° ANIVERSARIO DEL MEMORIAL AL MOTO VIAJERO

2° Aniversario de la Creación del Memorial al Moto Viajero de la Provincia de Bs. As, por este medio se invita aquellas agrupaciones que lamentablemente hayan perdido alguno de sus miembros, amigos, o conocidos y consideren que esté presente su placa en dicho Memorial, Comunicarse con el Sr. Dario Oscar López, celular de Mar del Plata 0223 155 041516 Requisitos, Nombres y Apellido, Apodo seudónimo, fecha de nacimiento y fallecimiento.- La placa, y sus eventuales, hasta llegar a pegarse en el Memorial, son sin cargo.- Tenes tiempo de comunicarte hasta el 31 de octubre.- Contacto: lobuenolomaloylofeo@yahoo.com.ar

DICIEMBRE 2013 - 6, 7 Y 8

SAN VICENTE - PROVINCIA DE SANTA FE – ARGENTINA - 3° GRAN MOTOENCUENTRO

En el predio del Club B Bochazo , predio arbolado , muchos asadores , leña , seguridad , iluminación , exclusivo show de "New Jersey" por primera vez en un motoencuentro , juegos , strippers , menciones a todas las agrupaciones , presentación de "La Bestia" moto artesanal con motor Falcon Sprint , no te lo puedes perder , damas totalmente gratis , caravana con el show de Maxi Tzabasis, wi fi en el predio , los esperamos , contacto bayo 3492 623707, pato 3492 674942 , mole 3492 610760. Contacto: losperdidodelcamino@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 , rios, 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: ofernandoacu@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 - 14, 15 Y 16

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

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

MARZO 2014 - 6, 7, 8 Y 9

PEHUAJO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES – ARGENTINA - 20 FIESTA NACIONAL DE LA MOTO PEHUAJO 2014

El 2do fin de semana de marzo como ya es tradición festejamos los 20 años de nuestro evento y él invitado especial sos vos.JUEVES 06: Cena Show VIERNES 07: Recitales de Rock. Presentación de ALTO GIRO Show SÁBADO 08: Pruebas de Destrezas, Show de ALTO GIRO, Caravana por la Ciudad, Recitales de Rock y Sorteo Sorpresa y YAMAHA Ybr 125cc 0 Km DOMINGO 09: Choripan, Show de ALTO GIRO, Sorteo de ZANELLA 110cc 0 Km SERVICIOS: Seguridad las 24 hs, Cantina las 24 hs, Asistencia Medicas las 24 hs, Taller y Gomería las 24 hs, parrillas y leña gratis, baños con ducha de agua caliente CONTACTOS: Fabian 2396 628829 fabianmat@live.com.ar Franck 2396-514258/473032 orionturismo@speedy.com.ar Sergio 2396 621923 WEB: www.motosdepehuajo.com.ar FACEBOOK: fiesta de la moto pehuajo // motos de pehuajo Contacto: sergio.motosdepehuajo@gmail.com



comercios

DESCUENTOS A LOS SOCIOS DE INFORMOTO CLUB

BUSCARLOS EN: WWW.INFORMOTOCUB.COM

I VINI

Vinos finos y regionales a domicilio (Capital Federal y Gran Bs. As.)

DESCUENTO DEL 10 %

15-6191-9299 / 15-4175-5021
ivinivinoteca@yahoo.com.ar

MOTO MORELLO

Escapes, Alarmas PST (colocación incluida), Trajes de Lluvia, Fundas para Motos, Scooters y Cuatriciclos, Neumáticos, Servicio de Gomería y Balanceo.

DESCUENTO DEL 10 %

Iberá 3452 (Capital Federal) - (011) 45422346
morelломotos@hotmail.com

DEL OESTE MOTOS

Mecánica Integral de Motocicletas - Miguel A. Calivar Locane

DESCUENTO DEL 10 %

Av. Vergara 3487 - (1686)
Hurlingham - (011) - 4665-8867

A.T.M. COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.

Servicio de Asistencia Total: Seguros, Auxilio y Remolque, Gestoría, etc.

DESCUENTOS: EN CASO DE SER HOMBRE EL TITULAR DE LA MOTO UN 7% DE DESCUENTO Y SI LA TITULAR ES MUJER EL 10%.

San Martín 969 - 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 (septiembre 2013) (1)

Cub	
NF 100 Wave (Spoke - Drum)	7.350.-
BIZ 125	10.850.-
Business	
CB-1	10.500.-
CB-1 Tuf	11.100.-
CG150 Titan ESD	14.700.-
On-Off	

XR125L	17.000.-
XR250 Tornado	31.800.-
XRE 300	48.500.-
XRE 300 Rally	49.400.-
NX4 Falcon	49.400.-
Sport	
CBX250 Twister	29.400.-
Touring	
VFR800X	136.400.-
Off	
CRF450R D	97.400.-
ATV Esparcimiento	
TRX420FPA C (4x4, AT, Dirección)	89.290.-
TRX500FA C (4x4, AT)	95.000.-
ATV Utilitario	
TRX250TM C (4x2)	54.100.-
TRX250TE C (4x2)	62.400.-
TRX420TM C (4x2)	61.500.-
TRX420FM C (4x4)	73.000.-
TRX500FM C (4x4)	80.900.-
TRX500FE C (4x4) 2012	81.100.-
TRX500FE D (4x4)	87.600.-
TRX680 FA (4x4)	106.000.-

KYMCO (Agosto 2013) (1)

Street	
Pulsar Up 125	11.780.-
Cub	
Activ 110	8.680.-
VISA R110 Aleación	8.130.-
VISA R110 Rayos	7.580.-
Activ 125	9.830.-
Scooter	
Agility 50	10.250.-
Agility 125	16.430.-
Like 125 doble disco	25.300.-
People 150	30.077.-
Grand Dink 150	37.840.-
Grand Dink 250	47.501.-
People 200S	35.252.-
Downtown 300i	88.365.-
Xciting 500 Ri	96.291.-
Custom	
Venox 250	54.401.-
ATV	
MXU150	36.550.-
Mxer 250R	45.720.-
MXU300R	58.420.-
MXU375 4x4	73.890.-
MXU500i - IRS 4x4	85.930.-
UTV	
Bull 500 4x4	114.460.-

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.-



La eleccion No. 1 de Marquez y Pedrosa

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



IMPORTA Y DISTRIBUYE



SEGUINOS TAMBIEN EN



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

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





Síguenos en:



Honda Argentina



@hondargentina

HONDA
The Power of Dreams

LLEGAR TAN LEJOS HABLA DE VOS
Y NO DE DISTANCIAS.

WTF? Agency

www.honda.com.ar



Salir a recorrer nuevos caminos nos mantiene vivos. La NX4 Falcon incorpora neumáticos on/off, freno a disco en ambas ruedas, suspensiones para afrontar cualquier terreno y un tanque de 15,3 lts para llegar más lejos. La compañera perfecta para salir a la ruta, o salirse de ella.

FALCON
NX4
LIBERTAD ABSOLUTA