

VIAJEROS - ENCUENTROS - AÑO XXXII - Nº 456 - SEPTIEMBRE - 2012 - Argentina \$ 25.- Uruguay \$100.- Paraguay Gs. 25.000.-
MOTOCORREO - PRESENTACIONES www.informoto.com / www.informotoclub.com

ISSN: 0529-4048
91770329 404001 00456



31 Años **INFORMOTO**

VIAJEROS:
URUGUAY: los cerros y el mar.
SAN MARTIN DE LOS ANDES



REPUESTOS Y... ¡UNA PESADILLA!



INFORME ESPECIAL

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
\$50

EN EL EXTERIOR

X 12 MESES
U\$S10

31
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 MENSUALMENTE

1ª Compañía de Seguros Exclusiva de Motos en el Mundo



Dejate llevar por el invierno

Aprovechá nuestras promociones ésta temporada

Descuentos
para socios

5%

por débito automático,
sumas menores a
\$10.000 pesos

Descuentos
para socios

10%

en 1 cuota
para todas las
coberturas.



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

SUMARIO



FOTO DE TAPA:

los máximos exponentes del comercio de repuestos y accesorios de la Av. Pueyrredón y del Microcentro nos cuentan la realidad.



PRÓXIMA EDICIÓN DE INFORMOTO N° 457 OCTUBRE 2012

Informoto Digital:
www.informoto.com
01 de Octubre 2012
Revista Gráfica:
En todos los kioscos de Argentina y Uruguay
01 de Octubre 2012



5. **Editorial**
6. **Actualidad:** Informoto en la calle. Informe especial.
10. **Novedades:** BMW HP4 2012.
17. **Novedades:** Triumph Trophy SE y Trophy 2013.
20. **Técnica:** C Evolution, El Maxi- Escúter Eléctrico según BMW Motorrad.
25. **Historias:** Germán y Ricardo Wagner.
28. **Agrupaciones y clubes:** Club Ducato Argentina.
29. **Noticias cortas de la web**
32. **Viajeros:** Uruguay: Los cerros y el mar
42. **Viajeros:** Viaje a San Martín de los Andes.
47. **Charla de café**
48. **Motocorreo:** Cartas al Director.
54. **Informoto Club**
Comercios que ofrecen descuentos a los socios de Informoto Club.
Pruebas de manejo.
54. **Próximas salidas, exclusivas para socios.**
55. **Calendario de los encuentros.**



AÑO XXXII- N° 456

Septiembre de 2012



Director - Propietario: Jorge V. Monasterio.

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

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

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

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

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

LA COHERENCIA ALGO QUE DISTINGUE A INFORMOTO

Hace 31 años y unos meses, desde los comienzos de INFORMOTO siempre mantuvimos una línea de pensamiento, no nos apartamos de ella en circunstancia alguna. Tuvimos que adaptarnos a los tiempos, eso sin duda, pero nuestros reclamos a favor de los motociclistas y la coherencia en la línea editorial, siguen firmes y sin cambios. Las conveniencias del momento, no nos hicieron cambiar el rumbo, seguramente hemos “metido la pata” en más de una ocasión, pero cuando nos dimos cuenta, asumimos el error. Los “motolectores” se preguntarán si es algo bueno tener coherencia en nuestra línea de pensamiento, y actuar en consecuencia. Nosotros creemos que sí, aunque el entorno pareciera desmentirnos. Lo vemos a diario con muchos dirigentes, en los '80 tenían un pensamiento, en los '90 contradecían todo lo que habían desarrollado en la década anterior. En este siglo, volvieron a contradecirse y hoy son una mezcla de los '60, '70 y no sabemos lo que nos depara el presente y futuro inmediato.

Si bien el acceso a INFORMOTO DIGITAL está circunscripto a los Suscriptores, donde se puede ver fehacientemente que mantuvimos una línea sin apartarnos de ella desde aquél primer número del 15 de mayo de 1981, queremos reproducir fielmente, el Editorial de la edición nro. 10, de INFORMOTO del viernes 17 de Julio de 1981



Nº 10 - 17 de julio de 1981

EDITORIAL

¿DÓNDE ESTACIONO??

Tuvimos inconvenientes para estacionar nuestra moto en la esquina de Ayacucho y Paraguay el miércoles 15 de julio a las 10 hs aproximadamente. Nos amenazaron con levantarnos un acta de infracción por querer dejar la moto en el lugar expresamente pintado para ello. ¿Quién fue el inspector? Un señor de la Municipalidad de Buenos Aires que vende tarjetas azules, dándole la razón a un automovilista que en infracción ocupaba el lugar otorgado por la misma Municipalidad para el estacionamiento exclusivo de motociclistas. Recuerden: por Ayacucho antes de cruzar Paraguay.

Nos decía Tátele (1) (Willy para los amigos) que a él y a muchos de sus amigos y clientes no le interesaban las carreras de motos como tema fundamental en la información de INFORMOTO, sino que creía más interesante lo referente al turismo en sus diferentes matices y el mantenimiento de la moto, además de los tests y pruebas de motociclistas. Tátele escribió algunas de sus experiencias con referencia al mototurismo, pero lamentablemente no las pudimos publicar. Creemos que en el Nº 11 lo vamos a poder hacer. Hasta fines de agosto, principios de septiembre, no creemos oportuno tratar ni siquiera el tema miniturismo, y tenemos razones para ello. Los motociclistas de todos los días, en su gran mayoría, no cuentan con el equipo adecuado para hacer kilómetros en ruta, no ya 400 sino simplemente 100 km. No queremos que se pesquen una pulmonía y después no quieran saber más nada de las motos.

En cuando al mantenimiento de la moto, el problema es el espacio. Cobramos demasiado barata la publicidad y no se pueden hacer milagros. Con lo disponible, a medida que nos quede un lugar, lo tendremos en cuenta.

Con referencia a Tests y Pruebas de motocicletas, hay dos formas de hacer un test: una es que algún importador nos tire una moto durante por lo menos 40 días de manera de recorrer unos 10000 kilómetros al menos y poder tener datos fehacientes del rendimiento de la máquina y que realmente las conclusiones obtenidas sirvan como elemento de juicio para nuestros lectores para concretar o no la compra de una determinada motocicleta, y la segunda es la de copiar lo hecho por alguna revista extranjera. Consideramos esto inmoral y, además, una falta de respeto al motociclista que basa su adquisición muchas veces en el buen saber de aquel que se considera idóneo en la materia. ¿Cómo podemos decir que una BMW 100 RS es una gran máquina de turismo, si nunca la manejamos ni media cuadra?

En estos días terminaremos de tomar los datos referentes a dos tests ya finalizados de máquinas de nuestra propiedad. Esperemos tener más publicidad y por ende más espacio.

(1) N.R.: Willy es nuestro amigo Guillermo Bolfson, que nos ayudó mucho en los comienzos de INFORMOTO. Hasta usamos de sede la que fuera su oficina de ventas de la calle Santiago del Estero. ●



INFORMOTO EN LA CALLE

En los últimos meses, conseguir repuestos originales, baterías, neumáticos, otro tipo de recambios, cascos e indumentaria, se ha vuelto una tarea titánica para todos los que andamos en moto. En el N° 454 de INFORMOTO realizamos una encuesta en la calle, en la que buscábamos dar a conocer la opinión de los propios motociclistas acerca de parte de esta problemática. En esta oportunidad ahondamos en la cuestión, visitando un puñado de comercios especializados para conocer cómo se enfrenta el conflicto desde el otro lado del mostrador.

Equipados con nuestra cámara y el infaltable grabador, comenzamos la recorrida por Av. Pueyrredón en su intersección con Av. Córdoba, el epicentro del llamado "Warnes de la Moto", zona en que se agrupan decenas de casas del ramo. La premisa era clara de nuestra parte en lo que a preguntas se refería, pero de todas formas queríamos conocer la opinión de los comerciantes del rubro, que sin dudas son los que experimentan día a día la provisión de elementos indispensables para el mantenimiento de nuestras

motos y para nuestra seguridad al momento de subirnos a ellas. El tiempo de la verdad se acercaba.

Comenzamos por La Esquina, donde nos recibió Enrique García Tuñón, un viejo amigo de la revista. Después de una amena charla en la que nos tomamos la licencia de salir un poco de los temas de consulta, visitamos Claudio Baldan Motos, Henry Motos y Avant Motos.

En este último comercio nos topamos con Eduardo Guiral, otro amigo de INFORMOTO que, con la buena predisposición de siempre, contestó todas

nuestras inquietudes y nos invitó a dar una pequeña visita guiada para mostrarnos las "joyitas" del local (entiéndase por éstas a motos de cross y de supermotard que compiten habitualmente, además de algunas clásicas, todas de Honda). Continuamos por Ciclofox, donde amablemente nos comunicaron que no estaban interesados en responder la encuesta, después de unos largos... minutos de espera.

La recorrida siguió por Pueyrredón 929, Moto Extreme, La Cuadra y ambas sucursales de Racing Parts. En Motos Carlitos tampoco estuvieron interesados

en responder, mientras que en Moto Uno no estaba el responsable del negocio, motivo por el cual tuvimos que dejar sin efecto la encuesta, puesto que el empleado de turno no tenía la debida autorización para emitir sus pensamientos. Desde allí nos trasladamos al centro de la ciudad para visitar Motorbikes. Fuimos atendidos por JAVIER SANCHE, un socio del INFORMOTO CLUB que nos contó con franqueza cómo están viviendo tanto el comercio en el que trabaja como él estos avatares del motociclismo comercial cotidiano. Por último, en Todo Moto no se encontraba el encargado de los repuestos, por lo que no pudimos conocer su testimonio.

Todos los comerciantes inquiridos coincidieron en que, casi sin distinción de marcas, están faltando todos los artículos importados. Los productos de mayor demanda son las baterías y los repuestos originales. Aunque, de todas formas, también se complica conseguir neumáticos, cascos y otros elementos.

Es oportuno destacar la cordialidad con la que fuimos tratados en todos los casos, incluso en aquellos que prefirieron no responder las preguntas. Una vez más quedó evidenciada la camaradería que siempre ha existido entre los usuarios de las dos ruedas. Esta vez ocurrió con la interpretación de sus opiniones acerca de lo que ellos están viviendo en la actualidad.

Como siempre decimos, no nos importa la moto, sino el que va arriba de ella. Por eso, nuevamente salimos a la calle para realizar una nota-encuesta que permita a los motociclistas conocer la realidad a través de sus protagonistas más directos. A continuación transcribimos las respuestas de todos los comerciantes encuestados.

CUESTIONARIO:

1. ¿Están faltando repuestos y accesorios en su comercio?
2. ¿De qué tipo (baterías, neumáticos, piezas de motor, lámparas, pastillas de freno, cascos, ropa u otros)?
3. De las marcas de motos que trabaja, ¿cuál es la que le presenta mayores problemas para conseguirlos?
4. En caso de haber falta de piezas, ¿cree que el problema está en aumento o en disminución?

LA ESQUINA (PUEYRRREDÓN 900)

Entrevistado: Enrique García Tuñón.

1. Muchos, muchos faltan.
2. De todo un poco. Falta todo lo que sea importado. Lo único que tiene un poco más de entrada es lo que viene oficialmente de Honda y Yamaha. Del resto hay faltante, no hay nada específico y no se puede suplir con nada. En

el tema baterías, si ahora no estás inscripto en la SEDRONAR (N. de la R.: Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico) no podés comprarlas ni venderlas. Encima tenés que llevar un registro del ácido que vendés. En la botellita viene medio litro, pero de ácido puro hay 280cc. Y hay que llevar el registro sobre esa cantidad, no sobre la botellita que vendés.

3. Hoy en día, más de Yamaha que de Honda.
4. En aumento.

CLAUDIO BALDAN MOTOS (PUEYRRREDÓN 976)

Entrevistado: Darío Acosta.

1. Sí, bastantes.
2. Baterías, cubiertas, kits de transmisión, giros, guantes, indumentaria, lo que se te ocurra. La realidad es esa y calcu-

lo que en todos lados debe pasar lo mismo. Los cascos no se pueden conseguir, tampoco sus repuestos.

3. En realidad nosotros trabajamos con Honda y Yamaha, y con las dos tenemos problemas en igual medida.

4. Va a ser cada vez peor. Hasta que no se abran las importaciones, va a estar todo trabado. Y si sigue aumentando el dólar, las empresas van a tener miedo y entonces no van a vender y van a entrar a especular.

HENRY MOTOS (PUEYRRREDÓN 978)

Entrevistado: Mauro Domínguez.

1. Sí, por el tema de las importaciones estamos prácticamente en cero.

2. Baterías, neumáticos, kits de transmisión, cascos, la mayoría de las cosas. Este faltante se supe a los golpes, rastreando, buscando, viendo qué hay, qué tienen y qué no. Otra no queda.



En Henry Motos contestó Mauro Domínguez.

3. Hoy en día, todas. Tanto Yamaha, Honda como las chinas, es lo mismo...

4. Si no cambia el gobierno va a seguir aumentando, seguramente.



Darío Acosta, de Claudio Baldan Motos.

AVANT MOTOS (PUEYRRREDÓN 979)

Entrevistado: Eduardo Guiral.

1. Por el momento nos estamos arreglando más o menos bien. Están liberando algunas cosas, más o menos lo vamos



Eduardo Guiral, de Avant Motos.

manejando. Nos cuesta pero conseguimos repuestos y accesorios.

2. En general, el problema



mayor es con algunos productos determinados. Por ahí de baterías tenés cien modelos y cincuenta de ellos ya no quedan en stock. Después hay cantidad de algunos productos y de otros no, y así.

3. En los repuestos importados, Honda y Yamaha tienen mucho faltante. Eso se va viendo de acuerdo a la demanda. De Motomel no comercializamos tantos repuestos, pero tampoco tienen tanto faltante. A veces les pedimos piezas para el servicio técnico y están bien en ese sentido. No sé lo que pasará con Gilera o Zanella, pero en Motomel están bastante equipaditos.

4. Es difícil de saberlo, es muy complicado. Por lo que se comenta, parece que están liberando algunas cosas.

PUEYRRREDÓN 929

Entrevistado: Diego Petrii.

1. Sí, un montón de repuestos.
2. Baterías, principalmente. Neumáticos hay pero aumentaron muchísimo de precio. Repuestos de motor en gene-



Justo cuando estaban en pleno trabajo caímos para "molestar un poco" en Pueyrredón 929. En la foto, Diego Petrii.

ral se consiguen todavía, pero está complicado si querés pedir algo en cantidad, porque nuestra amiga la presidenta no te los deja traer. Los podés pedir siempre que sea por unidad, básicamente.

3. Kawasaki y Suzuki.
4. Sí; si no abrimos la Aduana va a seguir de mal en peor. El problema es que acá no se hacen los repuestos. Si se hicieran no pasaría nada, pero no los hacen.

MOTO EXTREME (PUEYRRREDÓN 935)

Entrevistado: Franco Galli.

1. Sí, hay faltante.
2. Lo que más nos está faltando en este momento, por sobre todas las otras cosas, son las baterías. En cubiertas, hay varios modelos que ya no se consiguen porque no están entrando y lo que hay está caro. Cadenas de transmisión están faltando.
3. Kawasaki y Suzuki.
4. Yo supongo que esta situación va a llegar un punto en el que esto se va a terminar y van a



Franco Galli,
de Moto Extreme.

empezar a haber de vuelta. Es lo que todos esperamos.

LA CUADRA (PUEYRRREDÓN 949)

Entrevistado: Cristian Alaci.

1. Sí, hay bastante falta de repuestos y accesorios. Hay algo, pero hay mucha demanda para poca oferta.



Cristian Alaci, de La Cuadra, se tomó cinco minutos para atendernos, pese a que el negocio tenía mucho movimiento de motociclistas en busca de repuestos cuando llegamos para hacer el cuestionario. ¡Muchas gracias por la buena onda!

2. En realidad lo que más está faltando son cubiertas, kits de transmisión, cascos y baterías. Con las baterías está el tema de la SEDRONAR, además de las importaciones.

3. De las marcas de motos, no tenemos muchas cosas chinas y hay mucha demanda de eso. Me parece que lo que viene de China es lo que más falta. No sé si es un problema de esta zona, pero si se va al interior los repuestos se consiguen con mayor facilidad.

4. Esperemos que no, pero

por cómo viene la mano, va a aumentar. La realidad es que cada vez es peor. Hasta que no cambie el gobierno, esto va a seguir por un tiempo largo.

RACING PARTS (PUEYRRREDÓN 961)

Entrevistado: Hugo Cañete.

1. Sí, cualquier cantidad.
2. Falta todo, absolutamente todo. Lo más grave está en las baterías, porque además está el tema del control del ácido de parte de la SEDRONAR.



Hugo Cañete, de Racing Parts.

3. Yamaha y Kawasaki son las más complicadas. Las marcas chinas en general también, pero de las fuertes, esas dos.

4. Ya viene hace mucho tiempo así, no sé cuánto más puede empeorar. Lamentablemente, nadie maneja los tiempos con las empresas. Primero hubo problemas con la facturación, cuando pidieron el nuevo mecanismo; a eso, automáticamente le siguieron los problemas de las importaciones, por lo que hace mucho tiempo que estamos a los tumbos, con lo mínimo e indispensable para todo.

RACING PARTS (PUEYRRREDÓN 749)

Entrevistado: Javier Nigro.

1. Sí.
2. Baterías y cubiertas, principalmente. Eso está agotado hace ya un tiempo. Hay algunas cosas, como los kits de transmisión, que se pueden ir llevando con algo nacional.

3. En realidad, trabajamos más que nada con Suzuki y ésta tiene sus momentos, en el que de conseguir mucho pasás a disponer de poca mercadería. Depende lo que pidas, podés tener una demora de 60, 90 días...

o 150, si se trata de un producto con o sin licencia automática de ingreso al país. Si es un repuesto sin licencia lo podés llegar a tener, sino se hace más complicado.

4. De la manera en que nos manejamos con Suzuki, estuvo más duro antes. Ahora como que se está organizando. También puede ser por la mercadería que entró, que estuvo retenida y la largaron, pero hay que ver a futuro qué pasa. En este momento, si me preguntás, hay mucho menos faltante que hace dos o tres meses atrás. Pero insisto, probablemente sea porque los repuestos estaban en un contenedor en el puerto y los liberaron a las empresas y después a los comercios. Cuando se acabe todo esto hay que ver qué entra. En este momento te puedo decir que estamos mejor que hace dos meses; a futuro es imposible saber.

MOTORBIKES (CERRITO 134)

Entrevistado: Javier Sancho.

1. Están faltando repuestos.
2. Sí, de todo. Baterías, neumáticos, piezas y repuestos en general. En particular, algunas cadenas -que son una pieza vital- y baterías de marcas reconocidas.
3. Las tres marcas líderes -Honda, Yamaha y Suzuki- están parejas. Venir, vienen las cosas, pero tardan mucho.
4. Y, no sabemos. Somos como la Argentina, una moneda al aire. ●



El inefable Javier Sancho,
de Motorbikes.



“En una emergencia ponele **Poxitas**”



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



BMW HP4 2012

DEPORTIVA ESPECIALÍSIMA

El constructor alemán ha afirmado, más allá de que estamos más cerca de 2013, que la HP4 es una moto de este año, pese a que ha sido lanzada a finales de julio. Sin embargo, se va a conocer en gran parte del mundo a partir de la temporada entrante, para reforzar su gama de motos deportivas, que hasta aquí tenía como única abanderada a la S 1000 RR.

Las noticias publicadas por BMW a nivel internacional en los últimos dos meses han mostrado información para todos los gustos. De ellas, hay una que yéndonos un poco del tema que nos ocupa, la HP4, merece ser refrescada porque tiene relación con América Latina: según sus propias estadísticas, es la región del mundo más importante en lo vinculado a la venta de sus motocicletas. ¡Sí, lo que están leyendo!

El 27 de julio la empresa alemana emitió un comunicado, a través de su filial brasileña, en el que mostró el ranking de motos y scooters comercializados por cada concesionario de todos los países en los que la marca está presente, a lo largo del primer semestre de 2012. Entre los diez mejores hay seis de origen latinoamericano.

El que mejor hizo los deberes en esta cuestión fue la agencia Caltabiano, situada en San Pablo, que vendió 598 unidades. Después encontramos a Autokraft (Río de Janeiro) y Eurobike (SP) en los casilleros tres

y cuatro con 400 y 341 motos, Power Motorrad (SP) en el séptimo con 316 y Euroville (Belo Horizonte, Minas Gerais) en el décimo con 235. No obstante, más noticias alegres tuvo la región en esta materia, específicamente Chile, donde el agente Williamson Balfour Motors (Santiago) se posicionó noveno con 249 máquinas vendidas.

Después de esta gran noticia para el motociclismo de América Latina, el mismo 27 de julio se produjo otro gran anuncio, cuyo destinatario fue el segmento de las deportivas: la presentación de la HP4. Para ser más explícitos, se trata de una supersport que ofrece un paquete de elementos destinados a la competición mucho más directo que el de su musa inspiradora, la S 1000 RR.

La faceta de las HP no es nueva para BMW, ya que sus bicilíndricas de arquitectura boxer formaron una secuencia única de modelos orientados al enduro (HP2 Enduro), al supermotard (HP2 Megamoto) y a la velocidad sobre asfalto (HP2 Sport) a partir de 2005 y por un período de oferta que incluso llegó en muchos países a 2008 o más temporadas en los catálogos de las cero kilómetro. Hoy, por el lógico devenir de los acontecimientos, es el turno de entrar en una fase diferente en la historia de las High Performance, ya que una cuatro cilindros claramente orientada al uso deportivo en los circuitos está retomando esa senda de técnica exquisita que dejaron las "2".

DDC

Por fuera se parece mucho a la S 1000 RR, aunque por dentro hay muchos puntos de su motor y de su ciclística que realmente nos asombraron en la Redacción cuando leímos las explicaciones dadas por el constructor alemán.

De lo que hemos podido interpretar, lo más interesante para comentarles está en el debutante sistema DDC (Dynamic Damping Control, que en español es Control Dinámico de la Amortiguación), que permite —según BMW Motorrad— una mejor adaptación de las suspensiones en cada situación planteada por el manejo.

Yendo más al grano de esta novedosa solución, incorporada



La superestrella con proyección 2013 de BMW es la HP4, que aquí está en versión "civil". Conserva la figura de la S 1000 RR y muchas soluciones aplicadas en ella, como la base motriz tetracilíndrica, la inyección electrónica de clase BMS-KP y la red de cableado único CAN-Bus (Controller Area Network).



Siluetta agresiva para una moto que desde la agencia sale con asiento "monoposto".

por primera vez en una BMW de venta a público, su funcionamiento radica en dos válvulas controladas electrónicamente por sensores, cuya misión es regular la compresión y la extensión de las suspensiones delantera y trasera, ya sea durante la conducción por superficies asfaltadas irregulares y lisas, o bien en las acciones de frenado, de aceleración y de cambios de trayectoria (curvas).

La regulación de este sistema, que lógicamente tiene una válvula y un sensor para cada bloque de amortiguación, está directamente mancomunado

con los modos de marcha que posee, que son los mismos que en la S 1000 RR: Rain (Lluvia), Sport (Deportivo), Race (Carretera) y Slick (neumáticos lisos de competición). En las dos primeras opciones el comportamiento de las suspensiones, de acuerdo a lo explicado por el fabricante, es más "suelto", es decir con mayor adaptación a rutas, autopistas, calles y avenidas; en los otros dos, la horquilla y el amortiguador trasero ganan otro tipo de comportamiento, decididamente más volcado al uso de la moto en un autódromo o motódromo.

Como dato extra se debe



El panel de información, de nuevo diseño, tiene impreso el logotipo del modelo de la moto en el cuentavueltas. En la parte superior derecha del puente superior de la horquilla se ve también la denominación HP4, aunque allí se incluye adicionalmente el número de serie de la unidad.

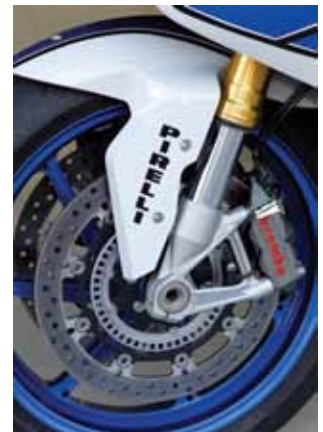
agregar que se puede variar manualmente, con una llave de tuercas de 17 mm, la precarga de ambos elementos en siete posiciones de dureza y en la misma cantidad de op-



En la placa de comandos de la izquierda están las teclas para regular la acción del DTC en función Slick y para administrar tiempos y mediciones, además de la inherente a los frenos Race ABS, entre otras.



Desde el grupo de funciones del semimanillar derecho se puede activar el mecanismo de selección de los cuatro modos de manejo disponible, como también el corte de corriente y la bocina.



Vista de la rueda delantera, decorada con la publicidad de Pirelli. Se ve que esta versión en particular ha sido decorada con el kit de adhesivos de los proveedores y patrocinadores de BMW en la competición mundial.

ciones de blandura.

Centrando la atención en la horquilla, que es telescópica invertida, encontramos que el dispositivo de montaje para el ajuste del resorte está en la barra de-



Variante "legal" posando en la calle de boxes de un circuito. Observen bien la gráfica representada por calcomanías.

recha y es variable en 15 mm, es decir 5 mm menos que en la RR. El mecanismo que controla el esquema DDC se ubica en el tubo izquierdo. Allí también está emplazada una cámara de equilibrio para la parte inferior, ya que al ostentar de mayor presión de gas esa zona, el caudal de aceite que viene del vástago del pistón del amortiguador debe ser llevado al cartucho cerrado que allí se encuentra, para compensar su rendimiento.

Otro dato interesante está en la puesta a punto que tiene la horquilla, debido a que de serie está programada –como se sabe, electrónicamente– para que entregue un desempeño integrado en la compresión y la extensión. No obstante, dentro del cableado central de la moto se puede acceder a la conexión para un sensor que divide el ajuste en estos casos, el que además dispensa la información propia de ambos comportamientos en el tablero de mando.

En el tren posterior, el extremo del resorte está atornillado al basculante a través de una inserción de aleación ligera que es fija. Sin embargo, junto con el paquete de partes extras que

vienen con la HP4 desde el concesionario, hay dos suplementos que posibilitan levantar el conjunto tanto en 1,5 como en 3 mm, lo que permite variar su geometría, con el único fin de acomodar la máquina al gusto del conductor, ya sea durante un viaje o bien durante una competencia o práctica en circuito. Claro está, los cambios hechos deben ser calibrados en el menú de configuración, directamente desde el panel de datos, para que el mecanismo electrónico luego haga su parte.

FRENOS RACE ABS Y CONTROL DE TRACCIÓN MEJORADOS

Lo segundo que en importancia debemos subrayar en esta deportiva se ubica en la frenada antibloqueo, que en la nota de lanzamiento de la S 1000 RR lo dimos a conocer bien clarito: Race ABS.

En aquella oportunidad, en la edición N° 419 para ser más puntuales, les contamos que este mecanismo era opcional, pero en la actualidad la HP4 lo posee como parte de su composición ciclística, con una evolución muy importante en materia de su dinámica de desenvolvimiento.

Gracias a los trabajos hechos por los ingenieros, que realizaron las mejoras tanto en pruebas en fábrica como en la pista (clase Superbike del Campeonato Alemán de Velocidad o IDM -Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft-), en los modos Rain, Sport y Race el funcionamiento del antibloqueo es parcialmente integral, activándose el dispositivo instalado en la rueda trasera cuando solamente se aprieta la manija del freno delantero. En la modalidad Slick, contrariamente, el mecanismo tiene menor capacidad de actuación y se desactiva en el tren posterior, permitiendo que la rueda de dicho eje se mueva con total libertad, hasta el punto de concretar deslizamientos laterales en las curvas (entiéndase esto último como derrapes). Más allá de esto, desde la pantalla principal de la "info" se comunica en todo momento lo que va ocurriendo cuando se selecciona esta variable.

En el artículo de lanzamiento de la "doble erre" habíamos nombrado otro avance técnico en la materia de seguridad en la conducción, como optativo, pero que en esta supersport ha sido considerado vital para que sea inclui-

do como standard. El mismo es el control de tracción tan comentado en esta tipología de máquinas, que en BMW tiene la sigla DTC (Dynamic Traction Control).

Para el Departamento Motorrad, el avance constante de la tecnología ha permitido agregar a esta ayuda mayor dinamismo en el ítem Slick. Les recordamos que antes, cuando describimos todo lo referido a la S 1000 RR, su influencia se hacía permanente al momento de alcanzar un grado de inclinación menor a los 20° en una curva. Desde ahora y hasta nuevo aviso, su funcionalidad puede acomodarse al gusto del conductor, de acuerdo a las temperaturas del aire y del asfalto, amén del agarre de los neumáticos y el estado de la superficie que se transita.

Esto significa que se cuenta con una escala controlada desde grupo de comandos situado en el semimanillar izquierdo, que empieza en -7 (menor asistencia del control), pasa por 0 (modo Slick convencional) y termina en +7 (mayor trabajo del control).

Otra cuestión que ha servido para realizar este trabajo en la HP4, ha sido la inclusión de un neumático posterior con 10 mm

más de ancho en su banda de rodadura, respecto del que monta la RR (200 contra 190 mm).

MÁS ASISTENCIAS

Es verdad que las supersports de hoy juegan mucho con la tecnología brindada por los esquemas electrónicos, y en la presente BMW esto tiene un plus muy detallado. Si no nos creen, entonces vamos a empezar por uno bien "sencillo": Control de Lanzamiento (Launch Control).

Algunos de ustedes estarán preguntándose de qué se trata; otros ya sabrán vagamente o con muchos conocimientos. La respuesta es simple y es un esquema electrónico que gestiona la largada. Éste se activa en la función Slick durante la aceleración desde parado, otorgando un par motor máximo de 8.000 rpm al tren posterior para que la tracción sea lo más directa posible. Ese tope en el régimen desaparece una vez que se supera los 60 km/h.

Para desactivar la asistencia, vasta con engranar la tercera de las seis relaciones de la caja de cambios, lograr un ángulo de inclinación mayor a 30 grados, variar la puesta a punto del DTC, desconectar el encendido o —en la situación más extrema y dolorosa— dañar el motor.

Como si esto fuera poco, también su intervención evita los "wheelies", fundamentalmente en la partida, algo que siempre complica a los corredores profesionales y novatos. Por el contrario, si no está accionado, la rueda delantera puede llegar a levantarse durante el tránsito en curva, siempre que el ángulo de ladeo sea inferior a los 25 grados (Race) y menor a los 30° (Slick). Esto último ha sido la resultante de diferentes ensayos de desarrollo y de prelanzamiento hechos a lo largo de miles de kilómetros por diferentes escenarios, todos con piso asfaltado o pavimentado.

De todas maneras, esta explicación tiene el acompañamiento de una "yapa" familiarizada con la conducción deportiva, que es el Asistente de Cambio o Shift Assistant, que concede ejecutar la secuencia de ascenso de las marchas de la caja sin apretar la leva de embrague. Esto es viable, principalmente, porque se



interrumpe durante una fracción de segundo el envío de órdenes de la central electrónica de mando o bien ECU, al encendido y la inyección de combustible, cada vez que se realiza la operatoria.

De veras, con lo que hasta acá hemos visto en la descripción, no quedan dudas de que estamos frente a una moto de carrera para andar por la calle.

MOTOR Y CICLÍSTICA

En estas diferentes áreas que van a darle cierre al presente artículo, no vamos a explayarnos demasiado, puesto que lo primordial está en el cuadro técnico.

En cuanto al propulsor, el fabricante aclara que la potencia máxima está disponible en las cuatro escalas de manejo, que se ha optimizado el torque en tres de ellas entre las 6.000 y las 9.750 rpm (en Rain entre las 2.500 y las 8.000 vueltas) y que el equipo de escape está construido en titanio y pesa 4,5 kg menos si lo comparamos con el que utiliza la S 1000 RR. Además, tiene un tubo de interferencia entre los cilindros dos y tres, una válvula acústica y un catalizador de ciclo cerrado.

Con referencia a la ciclística, se puntualiza que la carrocería calza una quilla más alargada y de doble perfil, que el cuadro de información (tablero) está renovado, que el parabrisas está po-

FICHA TÉCNICA: BMW HP4 2012

MOTOR

Tipo: tetra cilíndrico en línea transversal inclinado 32° hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador. Distribución: DOHC y 16 válvulas. Cilindrada: 999 cc. Diámetro x carrera: 80 x 49,7 mm. Índice de compresión: 13:1. Potencia máxima (declarada): 193 CV/142 kW a 13.000 rpm. Torque máximo (declarado): 11,4 kgm/112 Nm a 9.750 rpm. Alimentación: inyección electrónica con cuatro inyectores de 48 mm de difusor con sensores de control (sistema BMS-KP). Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con control de gestión en cuatro modos de marcha y en la tracción (sistema DTC). Batería: 12V 7Ah. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite con control de rebote. Transmisión final: por cadena.

CICLÍSTICA

Chasis: doble viga de aluminio fundido por presión. Geometrías: 98,5 mm de avance y 66° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida con barrales de 46 mm de diámetro y 120 mm de recorrido regulable en altura, compresión por electrónica, extensión por electrónica y precarga (sistema DDC). Suspensión trasera: horquilla oscilante de brazos asimétricos en tubos de aluminio fundidos por presión de sección rectangular y amortiguador con depósito remoto de gas de 130 mm de recorrido regulable en altura, compresión por electrónica, extensión por electrónica y precarga (sistema DDC). Freno delantero: doble disco de 320 mm de diámetro con pinzas radiales monobloque Brembo de cuatro pistones opuestos y frenada antibloqueo (sistema Race ABS). Freno trasero: disco de 220 mm de diámetro con pinza Brembo de un pistón y frenada antibloqueo desconectable (sistema Race ABS). Ruedas: de aleación y siete rayos con diámetros de 17" adelante y atrás y con gargantas de 3,50" adelante y 6,00" atrás. Neumáticos: 120/70 ZR adelante y 200/55 ZR atrás. Color disponible: azul, blanco y negro con gráfica en blanco, gris, plateado y negro.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.056 mm. Ancho: 826 mm. Altura: no especificada. Entre eje: 1.422,7 mm. Despeje: no especificado. Altura del asiento: 820 mm (normal). Peso (vacía): 169 kg. Capacidad del tanque de combustible: 17,5 l.

larizado, que el asiento tiene una tapa para la porción del pasajero (puede accederse como opcional a la pieza completa en esta última cuestión, incluyendo los pedales), que las luces de giro son de leds, que las ruedas pesan 2,4 kg menos que en la "mil" y que los discos delanteros de freno son flotantes de código 9x (las pastillas han sido creadas y perfeccionadas entre BMW y Brembo).

En cuanto a lo demás, solamente agregamos que para el motociclista común y silvestre los únicos accesorios optativos prácticos son tres: calentadores de puños, alarma antirrobo y funda.

Lo que queda, que es mucho, lo explicamos en el recuadro que acompaña este escrito, ya que con lo que se ha contado, tanto ustedes como nosotros tenemos material de análisis para rato, sea en la mesa de café, en escapadas ruterías con amigos o bien las Salidas del INFORMOTO CLUB, entre otras oportunidades de esparcimiento y diversión. ●

ACCESORIOS ESPECIALES, PAQUETE DE COMPETICIÓN Y PARTES ESPECIALES

Parece que todo es muy especial en esta moto, y no estamos para nada errados en el concepto. La HP4 es una deportiva con mucha inclinación a los circuitos, y por ello BMW Motorrad ha preparado tres grandes apartados en lo referente a piezas que se pueden comprar fuera de lo que es denominación de serie propia de la moto, más allá de los que hemos incluido en el texto principal.

Así, pues, tenemos un primer grupo llamado Accesorios Especiales, conformado por guardabarros delantero y trasero de fibra de carbono HP, placa de montaje de patente de fibra de carbono HP, tapa de tanque de nafta de fibra de carbono HP, palancas de freno delantero y embrague rebatibles HP, pedales para conductor ajustables HP, reposapiés para pasajero HP, cubrecadena de fibra de carbono HP, deflectores de fibra de carbono HP, cubierta de colín de fibra de carbono HP, bolso trasero, bolso de tanque, parabrisas alto, parabrisas alto polarizado, caballete deportivo auxiliar, cargador de batería y funda.

El segundo capítulo, Paquete de Competición, tiene en sus filas una quilla larga de fibra de carbono, kit de autoadhesivos con los patrocinadores y proveedores de BMW Motorrad en las competiciones internacionales y ruedas azul Racing metálico.



Como tercer y último agrupado, Partes Especiales posee todo lo que busca el aficionado a las carreras de velocidad. Allí se puede encontrarse con un registrador de datos HP, kit de potencia HP Race, kit de calibración II HP Race, kit de funda HP Race, kit de modelo de cambio de marchas HP Race, pastillas de freno HP Race, calentadores de neumáticos HP Race, cableado HP Race, alfombra HP Race, kit de motor I-III HP Race y caja de cambios HP Race.



Pese a que conserva las luces de giro (se nota la delantera derecha), hay que mencionar que Akrapovič también ha formado parte del desarrollo de partes de motor, como el escape. Nos llama la atención que no se haya nombrado este detalle en el informe de prensa de presentación de esta deportiva especialísima.

Fastix®

SELLADOR SINTÉTICO

Para sellar y formar juntas resistentes a altas temperaturas.

TERMOSTATO BOMBA DE AGUA

MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

TAPA CONJUNTO DE DISTRIBUCIÓN

DIFERENCIAL

CARTER

www.fastixaltatemp.com.ar

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



www.informotoclub.com

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

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

TEL.: 03884261615 / 154750009

DEL OESTE MOTOS

SERVICE Y REPARACIÓN DE MOTOS



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

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, ½ litro, 1 litro, 2 litros para baterías de moto

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

MORELLO
 moto service 

52 AÑOS
1960-2012

Mecánica Integral - Electricidad
 ACCESORIOS - NEUMATICOS - ESCAPES - REPUESTOS

YAMAHA HONDA KAWASAKI SUZUKI

Iberá 3452 Buenos Aires / Tel.: 4542-2346

Triumph Trophy SE 2013. Entre sus componentes electrónicos vitales está el esquema de regulación de las suspensiones TES (Triumph Electronic Suspension). Para ambas, mientras tanto, se dispone de control de tracción, control de velocidad crucero y caballete central de estacionamiento.



TRIUMPH TROPHY SE Y TROPHY 2013

TROFEOS TURÍSTICOS

Cuando Triumph mostró al mundo su nuevo motor tricilíndrico de 1.215cc y transmisión secundaria o final por cardán con la Tiger Explorer, esta temporada, muchos motociclistas europeos y norteamericanos pusieron el ojo en lo que podría llegar a venir posteriormente con esta combinación tecnológica en otros segmentos. Bueno... tan alejados de sus predicciones y deseos no estuvieron, pues aquí están las Trophy en las variables de equipamiento SE y standard, dos gran turismo que llegan para establecer un rasgo de identidad propio.

Es prácticamente una norma del ambiente del motociclismo dedicado a la industria y al comercio, que si una marca presenta un nuevo propulsor u otros elementos técnicos tendientes a mejorar principalmente el rendimiento en cualquier aspecto (potencia y consumo, fundamentalmente), estos pasen en el corto plazo a muchas otras motos de la implicada en la cuestión.

Después de un rápido análisis mental de sucesos recientes bajo estas características, recordamos que Honda hizo uso de parte de la tecnología lograda en las VFR 1200 F con y sin embrague DCT para darle vida a la VFR 1200 X Crosstourer (CrossTourer); o que Kawasaki con sus Z 1000 y 1000 SX/Ninja 1000 forjó el destino de la Versys de la misma cilindrada.

En este caso que nos reúne en la lectura, Triumph ha decidido aplicar esta práctica con su recientemente lanzada Trophy, desdoblada en dos versiones, la que le debe su herencia motriz y de transmisión final a la Tiger Explorer.

Un movimiento de esta índole se veía venir, porque desde que salió dicha maxitrail, muchos periodistas que siguen las presentaciones de nuevos modelos cada comienzo de temporada (verano europeo y norteamericano) tenían mucha certeza de que esto podía ocurrir, puesto que en la gama general de Triumph estaba faltando

una máquina de gran turismo de diseño moderno.

Para la casa de Hinckley, además, este lanzamiento vuelve a darle vida a la familia Trophy, que menos de una década atrás se había quedado sin lugar dentro del catálogo.

La consecuencia de esta decisión hizo que la oferta para esta usanza recayera, entonces, en todas las variantes de equipamiento de las Sprint ST y GT y sus accesorios y opcionales, tal como lo hace notar la empresa.

¿MAYOR O MENOR ELECTRÓNICA?

La nueva edición de la Trophy está dividida en dos variantes: la standard, que –si nos permiten– es la de entrada al mundo de las gran turismo tope de gama de Triumph; y la SE (Special Edition), cuenta con mayor electrónica en la regulación de las suspensiones (confort) y otros elementos propios de esta raza de máquinas directamente nacidas para hacer largos viajes, todos ellos por superficies asfaltadas o pavimentadas.

Justamente, la SE tiene la más importante acumulación de componentes electrónicos para el conductor y su acompañante. El primero que nombramos es el equipo de audio de mecanismo Bluetooth (inalámbrico) adaptable a equipos iPod, iPhone y MP3 vía entrada auxiliar USB, que monta dos parlantes de 20W cada uno. Luego sigue la red de chequeo de la presión de los neumáticos TPMS (Tyre Pressure Monitoring System). Por otra parte, para lograr una mayor suavidad cuando se transita en ruta o autopista sin importar que sea un trayecto corto, mediano o largo, las suspensiones permiten un ajuste directo desde el control principal de mando.

Esta nueva posibilidad que se brinda, creada por los ingenieros de Triumph y de la casa especializada WP (White Power), otorga la posibilidad de que con solo tocar una tecla pueda regularse la extensión de la horquilla invertida en tres posiciones predeterminadas: Sport, Normal o Comfort. Ellas están supeditadas a la forma de manejo y la carga total que se lleva, incluyendo los ocupantes. Complementariamente, el amortiguador trasero también ostenta de la gestión electrónica en el ajuste de la precarga, ya sea si se maneja solo, con equipaje o con acompañante tanto con como sin carga adicional.

Luego de la explicación dada sobre el equipamiento agregado que trae la Special Edition, pasemos a la conformación general de ambas modalidades en cuanto a la electrónica. Según Triumph el acelerador (Ride-by-wire), la alimentación del motor (inyección), el encendido (CDI) y la regulación en altura del parabrisas (164 mm de recorrido con opción de configuración de la posición deseada) están bajo su control.

EL PROPULSOR, EL CHASIS Y DEMÁS

En el comienzo de la nota hablamos del aprovechamiento de un basamento motriz para crear fundamentalmente diferentes estilos de motos, y eso es lo que la firma británica ha hecho con estas Trophy. Claro está, y lo recordamos, que su “mecenas” fue la Tiger Explorer.

Prácticamente sin grandes cambios en su estructura principal, su propulsor de tres cilindros en línea con eje de balanceo, 1.215cc, doble árbol de levas a la cabeza con cuatro válvulas por cilindro, caja de seis marchas y transmisión final por cardán se mantiene inalterable, aunque aquí han variado las cifras de prestaciones máximas declaradas: de 137 CV a 9.300 rpm de la maxitrail se ha pasado a 134 CV a 8.900 rpm en la potencia ofrecida para gama Trophy, mientras que –respectivamente– el par se ha modificado de los 12,3 kgm a 7.850 vueltas a los 12,2 kgm a 6.450 vueltas.

En la ciclística, lo que hay que remarcar está –fundamentalmente– en sus maletas laterales de 31 l en cada caso, equipadas de serie junto con cualquiera de las variables ofrecidas. Ellas forman un conjunto identificado con la sigla TDLs (Triumph Dynamic Luggage System) y dan lugar al confort básico de la moto, que además se extiende a una toma de corriente de 12V que está dentro de una pequeña guantera con cerradura y al espacio de asiento propio del conductor, en el que se puede variar la altura en dos puntos establecidos a 800 y 820 mm de distancia del suelo.



Se evidencia el esfuerzo hecho para lograr una moto nueva en su diseño, más allá de que el basamento motriz derive de la Tiger Explorer, algo que es absolutamente lógico.



La óptica delantera tiene distintas posiciones de ajuste.



El tablero es muy completo y además, para la SE, muestra las funciones del equipo de sonido, que es muy completo en cuanto a los tipos de frecuencia de radio que pueden sintonizarse. Además, tiene otras funciones tales como alerta de tránsito pesado y detección de bajo voltaje



Una imagen que va a ser común en los futuros usuarios de la nueva Trophy, tanto en una como en la otra modalidad. Aquí se la ve junto al baúl que se adquiere por separado.

TODAVÍA QUEDA ALGO

De lo que trae la Trophy en sus diferentes versiones, todo se entiende a la perfección. No obstante, hay algunos ítems que se pueden adquirir de forma separada y que le dan una expansión más al disfrute de los caminos.

De lo que informa el parte de prensa especial de lanzamiento del modelo, solamente se detalla el asiento completo calefaccionado y el baúl de carga de 55 litros con toma de corriente interna de 12 volts, aunque rumores indican que podrían aparecer muchos más con el correr de los meses.

Más allá de todo esto, este lanzamiento está un poco adelantado, ya que la disponibilidad de unidades tanto de la standard como de la SE será notoria recién en octubre, cuando los principales países "triumphistas" del mundo reciban nuevamente la influencia Trophy para hacer motociclismo de gran turismo. ●

LAS TROPHY DE LA ERA BLOOR

Desde que el multimillonario inglés John Bloor comenzó con la reindustrialización de Triumph, en un proceso que abarcó la segunda mitad de los '80 y los primeros años '90, la saga de las Trophy fue de las más cotizadas dentro de la oferta de la marca, a tal punto que se mantuvo activa por casi 15 años.

En efecto, bajo mecánicas que orillaban los 900 y 1.200cc, consecutivamente de tres y cuatro cilindros en línea, el estilo de cada una de ellas era netamente sport-turismo. En 1995, sin embargo, el diseño cambió para ganarse compradores dentro de la por entonces nueva generación de usuarios de las máquinas de gran turismo. Era evidente, entonces, que había que expandirse en la mayor cantidad de segmentos posibles.

El objetivo de este cuadro no es contar la historia de la 900 ni de la 1200, que se presentaron en conjunto en el Salón de Colonia (Alemania) de 1990 y dejaron de producirse respectivamente en 2002 y 2004, sino que es mostrar la evolución que estas motos han tenido para entender mejor la vuelta de la Trophy, ahora representadas en formatos standard y SE con motores tricilíndricos.

De arriba a abajo: Trophy 1200 de 1992. Trophy 900 de 1992. Trophy 900 de 1998.



FICHA TÉCNICA: TRIUMPH TROPHY SE – TROPHY 2013

MOTOR

Tipo: tricilíndrico en línea inclinado hacia adelante, 4 tiempos, refrigerado por líquido y asistido por aire, con catalizador. Distribución: DOHC y 12 válvulas. Cilindrada: 1.215cc. Diámetro x carrera: 85 x 71,4 mm. Índice de compresión: no especificado. Potencia máxima (declarada): 134 CV/99 kW a 8.900 rpm. Torque máximo (declarado): 12,2 kgm/120 Nm a 6.450 rpm. Alimentación: inyección electrónica con tres inyectores. Lubricación: cárter húmedo. Encendido: electrónico CDI con corte de seguridad y límite para el control de tracción y el control de la velocidad crucero. Batería: no especificada. Arranque: eléctrico. Caja: 6 marchas. Embrague: multidisco en baño de aceite. Transmisión final: por cardán.

CICLISTICA

Chasis: doble viga de aluminio. Geometrías: 119 mm de avance y 27° de lanzamiento. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida WP con barrales de 43 mm de diámetro y 127 mm de recorrido regulable en extensión por electrónica (sistema TES) - horquilla telescópica invertida WP con barrales de 43 mm de diámetro y 130 mm de recorrido regulable en extensión. Suspensión trasera: horquillón oscilante monobrazo de aluminio de sección pentagonal y amortiguador WP con depósito remoto de gas de 120 mm de recorrido regulable en extensión por electrónica y precarga por electrónica (sistema TES) - horquillón oscilante monobrazo de aluminio de sección pentagonal y amortiguador WP con depósito remoto de gas de 120 mm de recorrido regulable en extensión y precarga. Freno delantero: doble disco de 320 mm de diámetro con pinzas Nissin-Triumph de cuatro pistones opuestos y frenada antibloqueo (sistema ABS). Freno trasero: disco de 282 mm de diámetro con pinza Nissin-Triumph de dos pistones paralelos y frenada antibloqueo (sistema ABS). Ruedas: de aluminio y cinco rayos con diámetros de 17" adelante y atrás y con gargantas de 3,50" adelante y 6,00" atrás. Neumáticos: 120/70 ZR adelante y 190/55 ZR atrás. Colores disponibles: azul y plateado.

DIMENSIONES Y PESO

Largo: 2.235 mm. Ancho: 975 mm. Altura: 1.555 mm. Entre eje: 1.542 mm. Despeje: no especificado. Altura del asiento: entre 800 y 820 mm. Peso (vacía): no especificado. Capacidad del tanque de combustible: 26 l.

Después de haber mostrado su prototipo en 2011, BMW ahora presenta una evolución del mismo, posiblemente un modelo orientado a la producción industrial.



C-EVOLUTION, EL MAXI-ESCÚTER ELÉCTRICO SEGÚN BMW MOTORRAD

Los escúteres, que cuando yo era niño se llamaban "motonetas" han ido creciendo en tamaño con el transcurrir del tiempo. Si bien siempre hubo escúteres grandes y pesados como por ejemplo el Puch, en general la motoneta era un vehículo de transporte sencillo, funcional y preferentemente de uso urbano. Ese rol ya no es privativo de los escúteres, sino que está compartido con los ciclomo-

tores y minimotos de diversa especie. Han conservado el rodado pequeño pero por lo otro lado han perdido algo importante como era la rueda de auxilio. Otro elemento que en general todavía se conserva es el propulsor (que solía ser de pequeña cilindrada) montado sobre el brazo basculante y una corta transmisión. Actualmente en muchos casos han incorporado elementos de confort que las motos no tienen y también aumentaron

su tamaño y peso a punto tal que surge la categoría de "maxi-escúter".

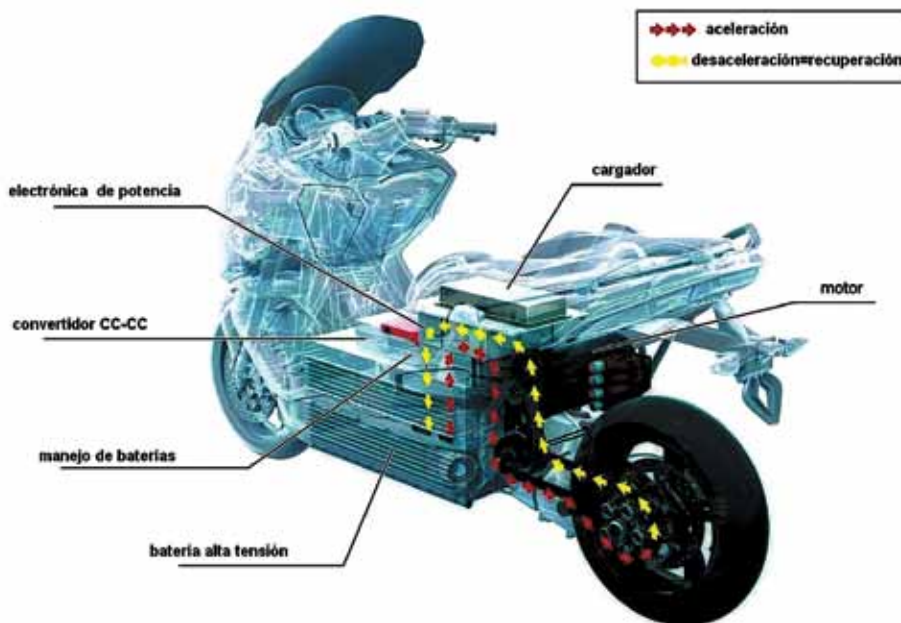
Se podría pensar que los escúteres normales al ser vehículos preferentemente urbanos serían los primeros elegidos para la "electrificación", recorridos cortos, disponibilidad de estaciones de recarga, etc., y seguramente será mayoritariamente así. Sin embargo la Bavarian Motoren Werke parece tener otra opinión. Recientemente-

te han presentado el prototipo, o concept C-evolution que es un maxi-escúter eléctrico. Puede haber diversas razones para esta decisión: por un lado que la imagen de la marca no se asocie a los pequeños escúteres eléctricos que en Oriente van a crecer como moscas, al mismo tiempo convirtiéndose en un mercado ferozmente competitivo; o una razón técnica como el hecho de que la todavía limitada capacidad de carga de las baterías actuales fuerzan a poner gran cantidad de ellas y por lo tanto un vehículo mas grande poseerá mayor capacidad energética. Seguramente es muy importante también el hecho de existir muchos elementos en común con la línea de maxi-escúteres "términos" convencionales que presentan como el C-600 Sport y el C-650 GT, en particular a lo que respecta a la carrocería (ver recuadro).. Sea como fuere, presentado está, veremos de qué se trata, pero primero un poquito de historia.

EL E-SCOOTER

Ya a mediados de 2011 hubo una presentación de BMW de un proyecto de escúter eléctrico. Se trató del proyecto "E-scooter" el que estaba apoyado por el Ministerio alemán de Transporte, Edificación y Desarrollo Urbano. El objetivo era lograr un medio ágil con un nivel alto de confort y autonomía, es decir algo mas o menos equivalente al escúter con motor de combustión interna de la marca.

Lo mas interesante de este desarrollo es que se prescinde de un cuadro convencional. Lo que se tiene es un masivo cajón de aluminio que contiene las baterías de Litio y que a su vez lleva adosados otras cajas de aluminio con controles electrónicos, conformando un volumen cerrado que es el armazón central del vehículo. A este "armario" metálico se le atornillan en su parte delantera la estructura de caños que sostiene los elementos de la dirección y en su parte trasera inferior el brazo basculante que contiene la transmisión por cadena a la rueda



Elementos de la carga regenerativa

trasera. El pivot de este brazo contiene el piñón y un acople que se conecta con el motor mediante una correa dentada. A su vez el motor está fijo a la parte trasera del "armario" metálico y el brazo basculante que contiene la transmisión en su interior se conecta mediante otro brazo que sale de su parte superior con el conjunto resorte -amortiguador de la suspensión, el que a su vez está fijo en forma horizontal al cajón de baterías por su lado izquierdo. Por último un armazón que sostiene parte del asiento está fijo al cajón en su parte trasera superior. En definitiva la cajonería metálica es el centro de la estructura del vehículo a la cual se le agregan las ruedas con sus accesorios y algo de la estructura superior. El resultado tiene el

típico aspecto de los maxi-escúteres: ruedas pequeñas y larga distancia entre ejes, lo que seguramente le da buena estabilidad en las rectas a costa de una lenta respuesta en las curvas. El mayor peso está centrado y abajo lo que ayuda a darle una gran estabilidad.

La temperatura de las baterías de litio es un tema importante y eso se asegura por una refrigeración por aire mientras que el motor trifásico y los circuitos electrónicos de potencia son refrigerados por agua. Un radiador se ubica en el frente detrás de la rueda delantera. La refrigeración de las baterías y del cargador permanece conectada cuando se procede a la recarga de las mismas, no así la del motor. La recarga está a



E-scooter



El E-scooter sin su carrocería



Elementos importantes del E-scooter

cargo de un módulo electrónico que monitorea toda la operación. Una recarga completa dura 3 horas pero las recargas parciales se pueden realizar en mucho menos tiempo. Por su parte el motor trifásico es manejado por una electrónica de potencia y cumple dos funciones. La primera y principal es como motor, la segunda es como generador cuando se cierra el acelerador o se aplican los frenos, el movimiento de las ruedas hará girar al motor y éste entonces procede a generar electricidad y recargar las baterías. Este mecanismo que se denomina frenado regenerativo, permite ahorrar entre un 10 a un 20% de la energía dependiendo de la forma de conducir. Respecto de las prestaciones se habló de una velocidad de cruce de 110 km/h y su autonomía llegaría 100



km aunque no se menciona a que velocidad. Respecto de la aceleración, las pautas de diseño citadas por BMW son que la misma sea equivalente a la de sus "hermanastros térmicos", el C 600 Sport y el C 650 GT.

EL C-EVOLUTION

Poco después de la presentación del E-scooter, en el Salón de Frankfurt en Septiembre de 2011, BMW Motorrad mostró un

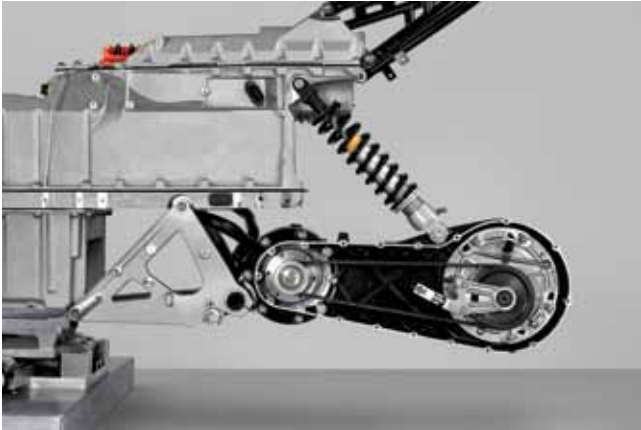
modelo conceptual llamado Concept e con una carrocería algo modificada, otro color y prácticamente ninguna información técnica. Recientemente sin embargo apareció otro modelo mas, también muy parecido con datos e imágenes abundantes en lo que parece ser ya un prototipo de la primera producción de este escúter. Este es el C-evolution.

Por lo que se puede apreciar hay algunas diferencias en la construcción con respecto al E-scooter. La estructura central sigue siendo el grupo de los contenedores de los paquetes de batería, la potente electrónica de control y la de recarga, pero el motor tiene otra ubicación. No está fijo a la estructura sino al mono- brazo basculante trasero, como es habitual en los escúteres por otra

El Concept e

El C- evolution sin carrocería. Note el motor trifásico, abajo a la izquierda





C-evolution, lado izquierdo del brazo basculante.

C-evolution, lado derecho del basculante al cual está amurado el motor

parte. La transmisión es provista por una sola correa dentada que trabaja dentro de la carcasa del basculante. La parte final de la transmisión es mediante engranajes planetarios y la relación total es de 1: 8,4.

El motor es trifásico de una potencia con uso continuo de 11 Kw (14,75 hp), según la homologación ECE R85, pero puede llegar a potencias máximas de hasta 35 kw (47 hp). Esto le permite fuertes aceleraciones ayudado por el hecho de un par motor máximo que se manifiesta desde el inicio de las revoluciones. La cantidad de vueltas máximas es de 10.000 rpm. Para mantener la temperatura del motor en un nivel razonable su refrigeración es por líquido. También por líquido es la refrigeración de la electrónica de control del motor porque justamente debe manejar toda la potencia que requiere el mismo y mantenerlo entre 100 y 150 volts. El motor se convierte en generador eléctrico en el momento de desacelerar y en el de frenar. Esa función es determinada automáticamente por la computadora de a bordo sin intervención del conductor. De esa manera recupera energía para cargar las baterías y al mismo tiempo produce un equivalente al "freno motor" de una unidad de combustión interna. Dependiendo de las circunstancias de manejo, dicha recarga de baterías puede aumentar la autonomía del vehículo entre un

10 y un 20%.

Las baterías son de ión Litio con una energía total de 8 kwh. Pueden ser recargadas desde cero en 3 horas, pero lo interesante es que se puede lograr el 70% de la carga total en sólo media hora. Están refrigeradas por aire y la refrigeración permanece encendida durante el proceso de recarga para evitar cualquier inconveniente.

La autonomía que se menciona es de 100 km, pero no se indica a que velocidad. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 120 km/h. Por otro lado, por primera vez en el área de los motovehículos (según BMW) se ha configurado todo el sistema eléctrico siguiendo los últimos standards utilizados para sistemas de alto voltaje (es decir mayor a 60 volts de continua...) adoptados por la industria automotriz (Normas ISO 26262) y relacionados con la confiabilidad del funcio-

namiento, la seguridad de los componentes, el tipo de tecnología utilizado, etc.

Respecto de la ciclística, no hay grandes novedades aparte del cajón de baterías que forma el chasis. A él van atornillados los soporte de la horquilla delantera y el conjunto amortiguador y resorte traseros. El recorrido de ambas suspensiones es de 115 mm. La llanta delantera es de 3,5 x 15 " y la trasera de 4,5 x 15 " . Los neumáticos asignados son los Metzeler Feelgreen recientemente presentados como un desarrollo especial de bajo coeficiente de rozamiento (una reducción aproximada de un 25 %.) Los discos de frenos son de 270 mm de diámetro y los calipers son flotantes y poseen dos pistones. Lleva dos discos delanteros y uno trasero. Un ABS Bosch completa el equipamiento de frenos. Como en sus hermanastros "términos" el freno se opera



C-evolution cargando baterías



al abrirse la muleta lateral.

El visor del tablero es del tipo TFT y de considerable tamaño. En él se encuentra el velocímetro, el Estado de Carga (SOC) de las baterías, (equivalente al medidor de combustible en una escúter convencional) e indicación del balance energético. Lo completan indicadores lumínicos que advierten sobre fallas de aislación, sobrecarga etc. El carenado ofrece una adecuada

protección al conductor y está en su parte delantera formada por paneles superpuestos en vez de una línea fluida de carácter aerodinámico. Esto le da una apariencia algo pesada al vehículo y como sobrecargada en la parte delantera. De todas maneras lo de pesado es mas que un aspecto visual ya que si bien BMW no indica el peso dice que es similar a los modelos 600 y 650 "térmicos", los que están

entre los 250 y 260 kg. En general se lo ve como algo mas que un escúter urbano, mas bien algo de carácter interurbano, muy bien adaptado al uso de autopista por su distancia entre ejes y la estabilidad que seguramente le da una fuerte concentración del peso en el centro y abajo. Es un moto-vehículo de cierto porte, por mas que su configuración sea la de un escúter. ●

LOS "HERMANASTROS TÉRMICOS", EL C 650 GT Y EL C 600 SPORT.



C 650GT, cuadro estructural

En 2011 BMW Motorrad presentó dos modelos muy distintos a su línea normal de vehículos. Se trata de dos versiones de un maxi-escúter. A pesar de llamarse C 650 GT y C 600 Sport las diferencias entre ellos son muy pocas. Ambos tiene la misma estructura, el mismo motor bicilíndrico de alta performance (casi 60 hp) y transmisión. El motor de cilindros paralelos está muy inclinado hacia adelante y todo el conjunto motriz hace de soporte rígido para reforzar el cuadro de tubos de acero soldados. El peso del conjunto se encuentra desplegado en forma cercana a la horizontalidad para contribuir con una gran estabilidad a alta velocidad (velocidad máxima de 175 km/h). La gran distancia entre ejes le brinda espacio y contribuye también a la estabilidad en línea recta. El embrague centrífugo y la transmisión continuamente variable por correa agregan facilidad de manejo y mucha comodidad. Da toda la sensación de ser un vehículo de alto confort, pero a la vez ágil y potente. Como se puede ver tanto el diseño exterior como las suspensiones, frenos, horquilla delantera y ruedas son las usadas por el C-evolution, lo que es una lógica utilización de los recursos. Lo que cambia es el sistema motriz y el combustible, por eso los considero "hermanastros".

C 650 GT



C 600 Sport

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL C 650 GT Y C 600 SPORT

MOTOR

2-Cilindros 4-tiempos, refrig. a líquido, 4 válvulas por cilindro. Cilindrada: 647cc. ; Compresión 11.6 a 1, Potencia y par máximos: 44 kW(59 hp) a 7500 rpm y 66 Nm a 6000 rpm. Iny. Electrónica y convertidor catalítico de 3 vías. Combustible de 95 RON, sin plomo.

PRESTACIONES

Velocidad max. : 175 Km/h; Consumo cada 100 km a 90 km/h: 4,4 l

TRANSMISIÓN

Embrague centrífugo. Caja de velocidades continuamente variable con correa. Transmisión final por cadena en baño de aceite.

CUADRO Y FRENOS

Armazón de tubos de acero. Horquilla delantera invertida de 40 mm de diámetro con ángulo de 25,4 grados. Monobrazo basculante trasero. Recorrido de ambas suspensiones: 115 mm. Distancia entre ejes: 1591 mm. Llantas en fundición de aluminio 3.50 x 15" delantera y 4.50 x 15" trasera. Neumáticos 120/70 ZR 15 adelante y 160/60 atrás. Dos discos adelante y uno atrás. Todos de 270 mm de diámetro con calipers flotantes de dos pistones. ABS.

DIMENSIONES Y PESOS

Longitud total: 2218 mm. Altura del asiento: 795 mm.(810 mm para el 600 Sport) Peso en orden de marcha 261 kg.(249 kg para el 600 Sport). Capacidad del tanque de combustible 16 l (4 l de reserva.)

GERMÁN Y RICARDO WAGNER

FAMILIA HISTÓRICA

Industria y comercio. Dos pilares fundamentales para el desarrollo de un país. En el motociclismo argentino hay casos de familias volcadas a estas actividades, pero son muy pocas las que tienen contacto casi cotidiano con nosotros, los motociclistas. La de Don Germán Wagner es una de ellas.

El epicentro del negocio familiar está ubicado desde hace muchos años en la localidad bonaerense de Boulogne Sur Mer, en el Partido de San Isidro, y desde allí la referencia para las generaciones de motociclistas surgidas a partir de los años '70 ha sido

Desde hace casi 60 años, Germán Wagner lleva adelante un impecable currículum en la fabricación de manubrios, puños y herrajes para todo tipo de vehículo de dos ruedas con motor. Y si a esto le sumamos que su hijo Ricardo sigue sus pasos desde la venta de repuestos y de vehículos de la gama Yamaha, encontramos un caso poco frecuente dentro de la historia del motociclismo nacional, en el que una industria y un comercio, ambos de larga data, están reunidos en un mismo ámbito familiar.

muchas otras cosas- por la necesidad de fabricar repuestos para los vehículos de Siambretta.

Al respecto, nuestro interlocutor explicó: "Había faltante de repuestos de las motonetas de Siam y, ante esa situación, alquilé un local en Pinto 3947, que vendría ser Núñez, en Capital Federal. Ahí empecé a fabricar para algunos comercios palieres, ejes de puesta en marcha, selectores de caja de velocidades y otros, a la vez que hacíamos reparaciones generales de partes de motor. Y también allí fue que comencé con los manubrios."

La actividad motociclística



Don Germán Wagner mostrando uno de sus productos, mientras que detrás de él hay una estantería con muchos más. Son cerca de 20 años de incansable trabajo.

constante no solo para el ámbito argentino, también lo es, para el uruguayo, paraguayo y chileno. Esto lo decimos con conocimiento de causa, porque hemos sido testigos presenciales de llamados telefónicos recibidos que ha recibido Ricardo desde estos países limítrofes, en los que lo consultaban por precios de manubrios o de repuestos Yamaha.

Sin embargo, ese prestigio alcanzado tuvo su inicio con Germán Wagner. No ocurrió en el lugar en que físicamente está enclavada su obra, sino que en la hoy llamada Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

CON EL PATRIARCA

Esta sección, que intenta mostrar a las personas que han estado y, en otros casos como el que contamos aquí, que aún siguen ligadas a la historia del motociclismo argentino en muchas de sus etapas, brinda un espacio tal vez más íntimo para conocer el parecer de los involucrados. Y esta vez le tocó a Don Germán.



"Nací en Buenos Aires el 9 de enero de 1934 y desde que era joven empecé a interesarme en las motos y en lo que tuviera que ver con ellas. Así fue que a los 18 años empecé a trabajar en la fábrica de motores para bicicleta BMA, Bici Moto Argentina, donde aprendí el oficio de producir piezas."

En este establecimiento familiar, que estaba en Avenida Maipú 267, en Vicente López, Buenos Aires, desarrolló una experiencia que le sirvió para arrancar un emprendimiento propio, el cual empezó a llevar adelante después de haber terminado la conscripción, en 1956. La idea surgió —entre

Ricardo, concentrado en la computadora, uno de sus elementos de trabajo diario. La imagen muestra el alto grado de concentración para encontrar el repuesto buscado por un cliente.

de finales de los años '50 y comienzos de los '60 había logrado su pico más alto de influencia en la sociedad argentina en mucho tiempo, y el momento resultó oportuno para que Don Germán diera el paso más importante de su vida laboral: ser proveedor directo de una fábrica de motocicletas. Así, entonces, apareció



En su faceta de piloto todo terreno, Ricardo tuvo buenas actuaciones tanto en el cross en general como en el enduro. Más allá de eso, el deporte motociclístico fue parte fundamental de la vida de los Wagner, ya que organizaron carreras zonales y auspiciaron a muchos pilotos. Su patrocinio incluso llegó al Mundial de Velocidad, cuando "Willy" Pérez encaró el desafío de la Zanella de Gran Premio.



Yamacenter Boulogne fue el comercio encargado de entregar los premios que Yamaha había cedido para que una marca de cigarrillos realizara dos concursos. Justamente, esos premios materializados en motos fueron unas YZF-R1 (foto) y unas enduro-calle TT 600 R.



Piloto mundialista. Aquí, su licencia FIM para afrontar el Mundial de MX de 125cc en Salta, en 1986.

Zanella. Su relato resume perfectamente su ingreso a la órbita de la empresa de Caseros: "Resulta que Helitier, que era la firma que suministraba los manubrios a Juan Zanella, en la primera época de su fábrica, había dejado de serlo casi a mediados de los años '60, y ahí es que me involucré directamente con el commendatore y su gente para venderle los productos que estaba haciendo."

La relación con la Zanella, la más extensa en la vida de su empresa, que terminó en 2010, le permitió hacerse conocido y además conectarse con industrias colegas. Entonces aparecieron en escena Gilera, Kuki, Garelli, Da Dalt, Salatino y Luján Hermanos, aunque en esta última solamente con herrajes.

En este punto del relato, la firma comenzaba a tomar vuelo muy alto. En 1970, el espacio físico de trabajo debió ser ampliado, por lo tanto llegó la mudanza a la ubicación actual de Avenida Rolón 983.

Allí nació también Boulogne Sport, concesionario oficial Zanella y Gilera. "Cuando llegamos a este lugar me metí con un socio que era un cuñado mío, mientras que por mi parte seguí construyendo los manubrios. A su vez teníamos relación directa con los motociclistas, ya que el concesionario se encargaba de la venta de las cero kilómetro, generando una comunicación muy linda con ellos que derivó en actividades conjuntas."

La última parte de su explicación es muy importante, porque allí logró darle forma a una comunicación mucho más directa con los usuarios a través de salidas en moto, algo que hoy en día no se considera una rareza. Sin embargo, en ese tiempo sí lo era.

Respecto de la agencia en sí, ésta estuvo a cargo de su mujer, Antonia Chmulak, lamentablemente fallecida en 2004, quien entre 1974 y 1977 rebautizó el co-

mercio como Moto-Camping-Pesca. Más allá de vender máquinas de Zanella y Gilera, también incluyó productos dedicados al campismo y al esparcimiento al aire libre. La idea, en ese momento, fue muy llamativa y tuvo muy buena repercusión entre sus habituales clientes y otros motociclistas.

Luego de esta experiencia de tres años y de la disolución de la sociedad con el cuñado, Don Germán experimentó con Boulogne Sport, como todos los comercios del ramo de esa época, la apertura económica de finales de la década del '70, entrando ya a ser parte del círculo de agentes de Yamaha.

Sin embargo, aquí la posta de relevos de los sucesos más cercanos a la actualidad la tomó Ricardo, el "benjamín" de la familia.

LOS AMIGOS LE DICEN "RICHARD"

Nacido el 27 de noviembre de 1962, ha vivido todas las facetas dentro del motociclismo: primero fue "fanático", cuando empezó a transitar su adolescencia; luego fue piloto, en campeonatos nacionales, regionales y zonales de motocross, supercross y enduro; y finalmente comerciante, mecánico y testigo de muchos años de la etapa industrial de su padre.

Los primeros recuerdos suyos arriba de una moto los tiene de chico, cuando manejaba una de las famosas minimotos que fabricaba Vaifro Meo, equipada con motor Zanella; para luego pasar a un ciclomotor Zanella Bambina, el que no dudó en meterle mano y prepararlo un poquito.

"En esos años el motociclismo lo vivía todo el tiempo... Bueno, ahora también (risas), pero en aquella época todo en mi vida tenía más relación con las motos. Todo era nuevo para mí y me gustaba mucho. Siempre andaba con ellas en el negocio, hasta que un buen día empecé a correr con ellas, ya que después fui corredor de cross y enduro. ¡Hasta corrí una carrera del Mundial de Motocross en Salta!"

Después de la etapa deportiva, que se extendió desde la década del '80 hasta 1993, se vinculó en la preparación de motos de cross, a la vez que ya estaba más metido en el negocio familiar. Como buen "yamahista" que es, fue uno de los puntales del surgimiento de Yamacenter Boulogne, a fines de 1997, tomando la posta de Boulogne Sport. Por estos días su labor es la de ser el hombre orquesta del comercio: atiende el teléfono y a los clientes que se presentan en el mostrador, vende motos nuevas y usadas de la marca, se encarga de los trámites para entregar las unidades de cero kilómetro, se preocupa por tener stock de repuestos lo más completo posible y hasta se ha hecho un hueco de tiempo en estos últimos meses para empezar trabajos de restauración en varias motos que son propiedad de la familia.

Por una cuestión generacional entre Ricardo y el autor de esta nota, las anécdotas son muchas. Pero las más graciosas están ligadas a su etapa de motociclista cotidiano y de viajero. De su faceta diaria, recordamos el día que Yamaha Motor Argentina presentó la



Postal de una visita a la filial italiana de Yamaha, ex Belgrada, a finales de los '90.



Con "Sebas" Porto, luego de la primera victoria mundialista de éste, en el Gran Premio de Brasil de 250cc de 2002.



"Richard" en faceta viajero. Dice la leyenda que su Maxim y su VMax (V-Max) de uso personal montan neumáticos con tacos...



En el Salón IFMA de Colonia, en 2008, arriba de la última evolución de la VMax.

nueva generación de la deportiva YZF-R1 y la seguridad del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires "Oscar y Juan Gálvez" lo quiso echar. El motivo fue simple: cuando las motos destinadas a la prensa estaban siendo probadas, él irrumpió en la tribuna principal con su MT-01 equipada con sendos escapes Akrapovič que emitían un fuerte pero hermoso sonido, el cual tapó por completo el que venía de las R1 cuando pasaban por la recta. La conclusión -y a la vez el colmo de los colmos- es que los guardias lo fueron a buscar para sacarlo del predio por haber hecho ruidos molestos.

Justamente, el ruido es lo que impera en un circuito...

Otra anécdota, pero esta vez

de a pie, fue la que vivió en el Salón IFMA de Colonia en 2008, cuando en el stand de la casa de los tres diapasones le pegó una calcomanía de su comercio a la moto de exposición de Valentino Rossi, que por esa época representaba al equipo oficial de la fábrica en la categoría de MotoGP del Campeonato Mundial de Velocidad.

En definitiva, ésta es una breve reseña de lo que la familia Wagner ha transitado dentro de la historia del motociclismo argentino. Hay muchos más sucesos para contarles, pero por cuestiones de espacio directamente tendrían de entrar en un libro.

La idea no es mala, ¿verdad Ricardo? ●

División Motos



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



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

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



REPUESTOS ORIGINALES HONDA DESDE 1960

REPUESTOS ORIGINALES YAMAHA

ENVIOS AL INTERIOR

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

CLUB DUCATI ARGENTINA PONIENDO PRIMERA



A través de la idea de un usuario de la marca, que es la de concentrar a los poseedores y seguidores de Ducati en un grupo que no tenga distinción alguna en cuanto a modelos, se ha creado el club de la marca en la Argentina, con el único fin de realizar salidas y cultivar aún más el espíritu “ducatista”. Aunque claro, hay algunas cositas más...

Para algunos motociclistas argentinos, ver una Ducati andando en la calle genera muchos sentimientos. Todos ellos son buenos, ya que si la atención está puesta en ver cómo se mueve, evidentemente a los interesados les transmite algo lindo, ¿verdad?

Hace unos meses atrás, ese mismo pensamiento lo esgrimió un amigo personal de quien esto firma, mientras una charla de café nos mantenía apreciando su Monster S4 RS (Rs) de 2007 equipada con algunos “juguetes” especiales. Quizás la única de su especie que viva en nuestro país.

Sin embargo, el interés personal de este buen amigo colombiano llamado Mario Lara no estaba en seguir hablando de su Monster, un modelo emblemático para los “ducatistas” modernos y para los argentinos en particular, ya que su creador ha sido Miguel Ángel Galluzzi (h). La meta era darle forma a un grupo de entusiastas y usuarios de la marca para hacer actividades.

En los primeros días de julio pasado, sin

perder mucho tiempo, Mario puso en práctica el modo de juntarse con sus pares, y entonces utilizó una red social para tener una base de inicio. Ese canal de comunicación resultó ser Facebook.

El camino comenzó a desandarse sin problemas, no solo en el orden nacional sino que también en el internacional.

JUNTARSE ES LA CONSIGNA

Luego de que ese café haya dejado muchas ideas claras, a los pocos días nos comunicó la materialización “virtual” de su vía de relación con gente seguidora de Ducati a través de Facebook, dentro de la opción Grupos como Club Ducati Argentina. El primero de los pasos estaba dado.

A posteriori, comenzó a recibir solicitudes de ingreso de interesados en su propuesta, tanto nacionales como de países latinoamericanos tanto por vía particular como por clubes de afinidad. A la movida se sumó gente de Brasil, Paraguay, Venezuela y Colombia. En estos dos últimos casos agregó a

muchos amigos y también a algunos corredores que ha tenido la casa italiana en esa zona del norte sudamericano.

En cuanto a los requisitos para ser miembro del Club Ducati Argentina, lo fundamental es ser propietario de una máquina de este fabricante, sin importar el año en que se haya construido, o bien ser un entusiasta de su historia o de uno o varios modelos.

Más allá de esto, Mario está poniendo especial énfasis en otras marcas que a lo largo de sus respectivas trayectorias han tenido y tienen relación con Ducati. Por ello, hizo extensiva la invitación a sumarse a los usuarios de Cagiva, de NCR, de Bimota a través de las series DB y Tesi, de Vyrus y de Moto Morini, especialmente a los de los años '80 o '90.

Por último, esta nota no va ser la única de esta nueva organización “ducatista”, ya que pronto, cuando esta revista llegue a los kioscos, estarán realizando su primera reunión real, asunto que por supuesto será reflejado en futuras ediciones, junto con más novedades. ●



SUZUKI PRESENTÓ UNA EDICIÓN ESPECIAL DE LA SFV 650 GLADIUS EN REINO UNIDO

La casa japonesa Suzuki presentó en el Reino Unido una edición especial de su motocicleta SFV 650 Gladius. Se trata de un modelo limitado con una estética retro que emula a las motos deportivas de competición de los setenta. Su precio será de exactamente 6.399 libras.

Esta edición especial se basa en la Suzuki RG500, tan popular en la década de 1970. La máquina es de color negro,

con detalles en naranja en los laterales que se coronan con finos ribetes en amarillo.

Exclusiva para el Reino Unido, esta naked mantiene el mismo conjunto mecánico que el modelo original. Cuenta con un motor de dos cilindros de 645cc con inyección electrónica y refrigeración líquida y dispone de frenos ABS de serie.



NOVEDADES: GAS GAS TXT PRO 2013

Gas Gas presentó oficialmente la nueva TXT Pro 2013, la última evolución de su generación de motos de trial que saldrá a la venta en Europa a finales de julio y vendrá disponible en versiones de 125, 250, 280 y 300 centímetros cúbicos.



Según los fabricantes, el objetivo de la TXT Pro 2013, que se presume de ser la más liviana del mercado, es la precisión y la estabilidad. Para esto, incorpora los discos de freno Galfer Wave y frenos AJP Braktec. La bomba de embrague también es AJP Braktec, más rápida y eficaz que su predecesora.

En la parte trasera destaca el nuevo link en la amortiguación para que la moto sea más estable y precisa en el tren trasero junto a las bieletas reforzadas. Otra novedad, que este nuevo modelo comparte con la TXT Raga Replica, es el sistema de extracción rápida del eje selector para que cambiarlo sea sólo cuestión de minutos. Su motor se ha optimizado en busca de una mejor respuesta en bajas revoluciones. Y por último, se presenta la novedad de un sellado de la caja de filtro mejorado y el cambio en los puños para una mayor sensibilidad del usuario al manillar.

PRESENTARON OFICIALMENTE EL XVII MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL DE DIAMANTE

Hoy al mediodía estuvimos presentes en la Casa de Entre Ríos -sita en Sui-pacha 844-, donde se desarrolló la presentación del XVII Motoencuentro Internacional



de Diamante. Allí brindaron una conferencia de prensa el secretario de Turismo de la Provincia, Raúl González, la Presidenta Municipal, Claudia Gieco, y el Subsecretario de Turismo de Diamante, Alejandro Richardet, presentando las propuestas para esta edición.

"El encuentro de moteros de Diamante es sinónimo de rock, de amistad, de fraternidad, y estamos aquí para invitarlos a conocer este evento que propone una experiencia diferente y única", destacó Raúl González.

Claudia Gieco, por su parte, sostuvo que este año la apuesta y el desafío es mayor, porque año tras año crece el número de visitantes para el encuentro.

"Teniendo en cuenta la magnitud del evento, apuntamos a mejorar las instalaciones y el predio. Por eso, en esta edición también estará habilitado el camping del Círculo Náutico, que está junto al predio del Complejo Turístico Valle de La Ensenada, donde se desarrollan las actividades del Motoencuentro", expresó.

El Motoencuentro más convocante del país se realizará entre los días 5 y 9 de septiembre en el complejo Valle de La Ensenada de Diamante. En su 17ª edición, habrá shows de Luciano Napolitano -quien rendirá un homenaje a su padre, Pappo, con su banda Lovome-, Tan Biónica, Guasones, Pier y La Vela Puerca, entre otras bandas.

Durante el día se han previsto todo tipo de actividades como recorridas, visitas, excursiones, espectáculos de destreza y acrobacia. Uno de los principales atractivos para este año será la caravana motera, en la que 11 kilómetros de motociclistas se desplazan por la ciudad, acompañados por miles de vecinos que salen a la calle a contemplar el espectáculo.

El valor de la entrada general se fijó en 100 pesos la moto y 100 el acompañante para todo el encuentro. Los peatones abonarán el miércoles 20 pesos, el jueves 50, y viernes y sábado 100 pesos. Los menores de 6 a 12 años, 15 pesos todos los días y los vehículos de apoyo, 30. A su vez, este año se ha implementado el sistema de venta anticipada de entradas, al que sólo podrán acceder quienes tengan domicilio en Diamante. "Se trata de un bono ilimitado válido para todos los días del evento, a un costo de 150 pesos y se podrá adquirir de lunes a viernes en el horario de 7.00 a 12.00, en la sección Rentas del palacio municipal", explicó Alejandro Richardet.

NOVEDADES: HUSQVARNA TR 650 STRADA Y TR 650 TERRA



Husqvarna presentó las nuevas TR 650 Strada y TR 650 Terra, dos modelos en los que se marca fuertemente la mano de BMW, actuales propietarios de la firma sueca. Se trata de dos máquinas gemelas, aunque una de ellas apunta al uso en asfalto (Strada) y la otra al uso en la tierra (Terra).

Están equipadas con el motor monocilíndrico de la BMW G650GS, de 652cc, refrigerado por agua y con doble árbol de levas a la cabeza. Éste otorga una potencia de 58 CV a 7.250 rpm y un par máximo de 60 Nm a 5.750 rpm. Con el objetivo de darle un tinte más deportivo y dinámico, se ha modificado el sistema de inyección electrónica, se han reemplazado los árboles de levas a la cabeza y se ha aumentado la compresión.

En cuanto al chasis, equipan un bastidor tubular con estructura posterior atornillada, en tanto el motor va atornillado sobre la estructura inferior. Ambos modelos llevan freno de disco en ambas ruedas, y en el caso de la Strada monta el sistema ABS de fábrica. En el caso de la Terra es opcional.

En el plano estético, se destaca el aire deportivo y robusto que se acentúa mediante diversos elementos de diseño. El modelo Terra tiene partes laterales de color rojo, en tanto en la Strada son de color negro. Sus guardabarros son de color blanco y las partes visibles del chasis, entre ellas el bastidor y el basculante, son de color negro.

GILERA®



www.gilera.com.ar

G1



VC 200 R



VC 150



SMASH R 125

NUMERO 1 EN VENTAS



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

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

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

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

LOS CERROS Y EL MAR

1850 kilómetros por el interior uruguayo, a través de caminos secundarios y tramos de rutas principales, uniendo cuchillas, zonas serranas y la costa del mar.





DIA 1 VILLA ELISA-TACUA-REMBO

La anunciada tormenta demoró la partida; recién al mediodía pudimos cruzar el puente internacional sobre el Río Uruguay. Por suerte los trámites de rigor fueron ágiles y rápidamente estábamos transitando las tranquilas rutas sanduceras. Al cabo de una hora de rodar nos encontrábamos en Guichón reponiendo fuerzas en su sencilla placita.

Luego de reabastecer combustible dejamos el asfalto y nos internamos en un sinuoso camino arenoso que recorre unos verdes campos adornados por cientos de añosos ejemplares de palmera yatay, llegando en poco tiempo a Beisso, un pequeño pueblo que no podía despertar de la siesta.

A partir de allí el camino, más abierto y rectilíneo, que acompaña las vías férreas era encarado velozmente, ya con el sol y el fuerte viento a nuestras espaldas, en tanto a lo lejos podíamos ver las nubes de la tormenta matutina que apenas había humedecido los pedregosos campos.

Atrás quedó Meriños y en Morató tomamos rumbo norte, para detenernos a contemplar un bello casco de estancia con su ceremonioso acceso de palmeras enfiladas.

El camino secundario escasamente transitado era muy exigente: su piso variaba de duras y filosas piedras a zonas arenosas y blandas producto del paso de la motoniveladora, sin embargo las máquinas respondían a la maravilla. Sin dudas en ese momento se confirmaba la correcta elección sacrificando el confort y prestaciones de la Transalp, obteniendo así un superior margen de seguridad.

Mientras el sol se acercaba rápidamente al horizonte fuimos pasando Tiatucurá y Arbolito para detenernos en Piedra Sola, luego de sortear más de treinta pasos de nivel, desde donde se veían las brillantes vías perderse en medio de los ondulados campos.

A partir de allí el piso, de un suave y firme ripio, permitió encarar otro veloz tramo, aprovechando las variadas curvas

para aplicar toda la técnica posible y disfrutar plenamente de la conducción. Llegamos en poco tiempo a Tambores, un prolijo pueblo en cuyas plazoletas los lugareños tenían pastando sus lecheras.

Con los últimos rayos de sol nos internamos por un caminito muy secundario, apenas marcado en los cortos pastos, desde donde veíamos los verdes cerros que rodean Valle Edén. Prontamente el abierto camino se fue transformando en un túnel en medio del cerrado monte para luego de una pronunciada y difícil bajada (muy despaseja y llena de grandes piedras sueltas) dejarnos en medio del mágico valle, recalando finalmente en la ya conocida estación ferroviaria, un lugar al que se vuelve siempre buscando su increíble silencio y paz.

Retomamos el asfalto dejando a nuestra izquierda el cerro-cementerio, mientras que bajo las primeras estrellas encarábamos las numerosas curvas de la RN 26 para llegar al destino del día, la ciudad de Tacuarembó.

Por la noche hicimos la visita obligada al centro de la ciudad, donde vimos muchos jóvenes reunidos tranquilamente tomando mate (a pesar de lo tarde que era), una típica y bella costumbre oriental. También nos sorprendió gratamente el mobiliario urbano recientemente instalado, destacándose los bicicleteros y asientos metálicos.

DIA 2 TACUAREMBO – TREINTA Y TRES

El día soleado hacía lucir el paisaje de la RN 5, que transitábamos en sentido norte-sur. A buen ritmo recorríamos la cinta que trepaba las pronunciadas cuchillas, en tanto más adelante se impuso la parada obligada para contemplar y fotografiar el hermoso Cerro Batoví (nombre guaraní que significa “pecho de mujer”, muy usado en Uruguay y Paraguay para identificar los cerros con esa forma).

Seguimos rumbo sur, internándonos más adelante en una zona con densa niebla para luego desviarnos hacia la izquierda y llegar rápidamente a San Gregorio De Polanco, un puebli-



to ubicado a la vera de un lago artificial formado por una represa situada aguas abajo en el curso del Río Negro. Allí reabastecimos combustible, para luego cruzar por balsa el citado lago. Nos llamó la atención (como en otros casos de ese país) que el servicio es gratuito.

Una vez en tierra firme emprendimos un tramo enripiado de algo más de 100 kilómetros, muy atractivo, con diferentes condiciones de piso y un trazado que combinaba rectas con un

sinnúmero de curvas de diferentes características acompañando la topografía ondulada. Allí velozmente dejábamos atrás los verdes campos llenos de flores amarillas (macachines), ocupados por tropillas de caballos, numerosas majadas y algún fiandú que pastaba mansamente.

Totalmente compenetrados en el paisaje y con la adrenalina de la conducción a un ritmo muy alegre, saludamos unos arrieros que llevaban una tropa, dejando atrás el pueblo de Blanqui-

llo para luego recalcar en Cerro Chato, otro prolijo poblado, donde por primera vez sufragó una mujer en América del Sur, allá por 1927.

Nuevamente reabastecemos combustible y nos instalamos a almorzar en una placita ubicada frente a un colegio, donde nos llamó la atención que los estudiantes se cruzaran a disfrutar del recreo a la citada placita, regresando tranquilamente al interior del colegio una vez que el timbre anunciaba el reinicio de



la clase.

Retomamos la marcha hacia el norte por la RN 7 (asfaltada). Nos apremiaba el tiempo, por lo que pasamos sin detenernos por Santa Clara de Olimar. Apreciamos su calle principal jalonada con multicolores casas para luego de Tupambaé desviarnos y encarar otro pintoresco tramo de suave ripio.

Las pendientes de las redondeadas cuchillas fueron acentuándose más y más. Las motos trepaban trabajosamente





por el ya áspero ripio, lo que indicaba que estábamos llegando a las sierras de Treinta y Tres, donde nos esperaba la Quebrada De Los Cuervos, una profunda y vertical hendidura que culmina en un arroyo, cuyo cauce de aguas cristalinas corre en medio de un pedregal, todo ello en medio de una cerrada vegetación, con mucha variedad de especies.

Caminamos el sendero de más de dos kilómetros compuesto de un bonito y panorámico deck, algunos tramos de alta dificultad guiados por una sogá y otros trayectos en medio del espesor del follaje donde se apreciaban enormes palmeras pindó y grandes helechos.

Las escasas horas de luz, algo propio de la época, hicieron que prontamente retomemos el camino, siempre con un atractivo trazado para la exigencia conductiva, para finalmente en plena noche llegar al objetivo propuesto, la ciudad de Treinta y Tres.

DIA 3 TREINTA Y TRES – PUNTA DEL DIABLO

Con un tiempo frío y ventoso pero muy soleado, partimos con rumbo sur por la Ruta 8 hasta José P. Varela, donde reabastecimos y tomamos la





Ruta 14 que nos depositaría en el borde del Océano Atlántico.

El tramo asfaltado culmina en Lascano; el resto de trazado es de un fino ripio que llaman balastro. Este tramo combina largas rectas con cerradas curvas, en medio de verdes colinas y grandes bajos donde se cultiva arroz.

En las proximidades del Puente del Indio nos detuvimos para apreciar un gran bañado en el que se instaló un sencillo mirador para apreciar la numerosa y variada avifauna, integrada por diferentes aves acuáticas (garzas, ibis, chajás, etc.). En poco tiempo empalmamos con la RN 9, que nos llevó hasta la Fortaleza y el parque Santa Teresa, lugar que recorrimos ávidamente para finalmente recalar en Punta Del Diablo, adonde llegamos pasado el mediodía.

Punta Del Diablo es un pintoresco pueblito -en mi opinión el más bonito de la costa uruguaya- con un trazado irregular producto de su crecimiento espontáneo en medio de grandes dunas que el viento formó. Se destacan por sobre todas las cosas las construcciones de madera con techos de paja.

El almuerzo fue un delicioso pulpo a la gallega preparado por Olga, una lugareña que

nos fue contando la historia del joven pueblo, formado por gente de a caballo que llegó desde tierra adentro buscando un mejor pasar como pescadores, construyendo pequeños ranchos y lanzándose a la mar en busca de tiburones para preparar bacalao, (historia contada además por Zitarrosa en su canción "Nene Patudo"). Esos ranchitos pequeños fueron los que le dieron el sello de identidad al poblado, que sin duda se fue transformando con la llegada del turismo, atraído por el particular encanto del lugar.

Ya alojados en el hostel "El Diablo Tranquilo" dedicamos la tarde a recorrer los alrededores mientras esperábamos la llegada de Pablo, quien a bordo de su BMW GS 650 Dakar había partido desde Rosario, haciendo escala en Montevideo y con quien teníamos previsto seguir recorriendo la zona al día siguiente. Finalmente, la llegada se produjo ya con la noche cerrada.

DIA 4 PUNTA DEL DIABLO - FLORIDA

Dejamos Punta Del Diablo tomando rumbo norte por la RN 9, reabastecimos en La Coronilla y rápidamente llegamos a Chuy, última población uruguaya



ya, unida por una avenida a la hermana brasileña Chui. Tomamos rumbo oeste y llegamos prontamente a la Fortaleza de San Miguel, habilitada por los españoles en 1734 y ocupada por los portugueses en 1737, estratégicamente ubicada en un cerro, y que está actualmente rodeada por un interesante monte nativo. Se encontraba cerrada hasta el mediodía, por lo que sólo pudimos apreciar su exterior, que luce un pequeño puente levadizo sobre un foso, en tanto sus gruesos muros de piedra llenos de líquenes lucían un afeño color amarillento.

Fuimos desandando el camino para retomar nuevamente la Ruta 14 (de balastro), pasando nuevamente por el bañado repleto de aves. Esta vez nos llamó una gran bandada de chajás, que mansamente se encontraban a la vera del camino.

Más adelante viramos a la izquierda por la Ruta 16 (también de balastro), que va acompañando la ondulante topografía detrás de la Laguna Negra, en medio de pintorescos palmares de Butiá, (muy similar a la Yatay del palmar entrerriano). Se trata de un trayecto muy interesante donde se puede disfrutar plenamente de la conducción de una motocicleta trail, combinando largas rectas y cerradas curvas, debiendo administrar el puño derecho por lo deslizante del piso.

A buen ritmo fuimos acercándonos a Castillos, pasando en medio de densos grupos de las citadas palmeras, muchas parasitadas por higueros, una planta que nace en su tallo y termina envolviendo y asfixiando al soporte que le dio vida (los guaraníes lo llaman ibapo-í, existiendo un famoso ejemplar que se devoró una columna en las ruinas misioneras de San Ignacio). También a nuestra izquierda apreciamos un gran corral de piedra circular, supuestamente construido por órdenes jesuíticas hace ya mucho tiempo.

En Castillos retomamos la Ruta 9 para llegar a Rocha, donde reabastecimos y almorzamos unas deliciosas brótolas por sugerencia del "lugareño" Pablo, gran conocedor de todos los rincones de esa ciudad.

Tomamos la Ruta 109, que estriba las Sierras de Rocha (éstas llegan a la máxima altura del país en el Cerro Catedral con 513 msnm), un verdadero paraíso para motociclistas gracias a sus abundantes curvas y pronunciados desniveles de un suave piso de balastro.

En medio de ese trayecto auxiliados a un lugareño cuya motocicleta necesitaba aceite, para luego encarar a buen ritmo el último tramo antes de llegar a Aiguá, un ordenado pueblito donde se observan unas señoriales casas de variados estilos (incluyendo una art-decó).

Tomamos la Ruta 13 (asfalto) hacia el norte, para unos kilómetros más adelante desviarnos a la izquierda, donde conocimos las Grutas de Salamánca, unas cavernas ubicadas en la ladera este del cerro homónimo, en medio de un cerrado monte.

La tarde avanzaba rápidamente. Retomamos la marcha, también por un camino de balastro y con rumbo oeste, despidiéndonos de ese tipo de caminos tan agradables. Fuimos dejando a nuestra izquierda el cerro Minuano, debiendo cruzar unos guardaguanados (en Uruguay, "mataburros") mientras a escasos metros novillos "pampa" nos miraban con curiosidad.

En Mariscala tomamos la RN 8 hacia Minas, donde reabastecimos y viramos hacia el oeste, ya con el sol muy bajo y de frente, para dejar atrás Tala, San Ramón y llegar a la ciudad de Florida con la noche bien cerrada. Nos alojamos en el prolijo Hotel Español, fundado en 1932.

DIA 5 FLORIDA – VILLA ELISA

Pablo tenía compromisos en Montevideo, en tanto Marcos y quien escribe debíamos retomar nuestras actividades en Argentina. Prontamente nos despedimos, felices por el amistoso reencuentro y reeditando un exitoso periplo realizado tiempo atrás.

La mañana, fría pero soleada, fue avanzando mientras recorriamos a buen ritmo las tranquilas rutas uruguayas. Por la RN 5 llegamos a Durazno, desviándonos allí hacia Trinidad, donde tomamos la RN 3 que nos deposi-



taría en Paysandú, a las puertas del puente Internacional Artigas.

Atrás iban quedando los cerros pedregosos que tanto habíamos disfrutado. Adelante se vislumbraban espacios más vastos de suaves cuchillas donde impera la agricultura moderna. Las versátiles XTZ 250 se encontraban menos a gusto que en los días anteriores recorriendo ásperos rípios; únicamente allí eché de menos a la fiel Transalp, sin dudas mucho más preparada para esos trayectos.

Reabastecimos por última vez en Young, una próspera ciudad rodeada de campos dedicados a la agricultura, donde nos hicimos de unos deliciosos potes de dulce de leche "Conaprole", un producto emblemático del Uruguay, aprovechando además la oportunidad para investigar sobre la existencia de lejanos familiares (mi bisabuelo materno era oriundo de allí).

Pasado el mediodía hicimos los trámites aduaneros (nueva-



mente en forma ágil) para finalmente reingresar a nuestro país, regalándonos el Río De Los Pájaros una última y magnífica postal de esta positiva experiencia. Sus aguas calmas reflejaban un cielo sin nubes y sus enormes bancos de arena invitaban a una tarde de sol y descanso.

Llegamos a Villa Elisa, desde donde Marcos partiría con destino a San Lorenzo. Nos despedimos muy felices por haber compartido cinco días de aventura y compañerismo, consolidando así una ya larga amistad que nació por la pasión que nos une, recorrer parajes a lomos de una moto, gracias al nexo que significa el INFORMOTO Club.

**COMENTARIOS Y DATOS DE INTERÉS:
PARTICIPANTES:**

Pablo Ferres - BMW F 650 Dakar
 Marcos Nadal - Yamaha XTZ 250
 Eduardo Cooke - Yamaha XTZ 250
 Respecto de la moto elegida para el periplo, en este caso la Yamaha XTZ 250 resultó adecuada. Preferí sacrificar el confort que brinda la Transalp para priorizar la facilidad de conducción sobre pisos complicados. Solamente le puedo achacar una cierta ten-

dencia a "rebotar" que veo en la rueda trasera sobre suelos muy desparejos, (algo que no pasa con la XR 250 Tornado) destacándose el motor alegre y un muy contenido consumo (en algunas ocasiones, transitando en ripio apenas pasó los 3 lts/100





kilómetros), lo que da una autonomía -teórica- de alrededor de 300 kilómetros para ese uso. Por último, quizás peque por reiterativo, pero considero al Uruguay un gran destino para viajar en moto. Las razones son muchísimas, entre ellas podemos destacar: Posee una abundante red vial, de variadas características y grados de dificultad (rutas principales impecables, angostos y revirados caminos secundarios de asfalto, rípios fáciles de piso suave y para los más aventureros ásperos y difíciles caminos de basalto en medio de solitarios parajes), todos con escaso y ordenado tránsito. Además dicha red cuenta con muchas interconexiones, profusa señalización y apoyada por una red de estaciones de servicio muy bien distribuida (principalmente de la línea Ancap).

Los paisajes, particularmente en el interior "profundo", son de un gran encanto y transmiten una sensación de paz que el viajero capta inmediatamente. Los uruguayos son personas sencillas, educadas y amables que atienden muy bien al viajero. Poseen arraigadas costumbres provincianas que resultan muy atractivas para el observador. Además se está muy tranquilo ya que la seguridad es general en todas partes. Respecto de los costos, nos resultaron razonables. La hotelería y gastronomía son buenas, hay lugares donde esos servicios son sencillos pero igualmente satisfactorios. Es cuestión de tomar la decisión, y para el caso de los argentinos que vivimos en la zona central, está a un paso, sólo hay que "cruzar el charco". ●


**Vespa
Club
Buenos
Aires**

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



Repuestos y Accesorios Originales
Agente Oficial
HONDA - YAMAHA

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

**SEGATTO MOTOS
Restauración
De
Motocicletas**


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



WAGNER

50 AÑOS
EN EL MOTOCICLISMO

**PROVEEDOR DE
TERMINALES**

**VENTA A
DISTRIBUIDORES**

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

E-mail: wagnermanubrios@fullzero.com.ar

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



www.informotoclub.com



motorman

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

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

motorman CITY Av. Córdoba 3101

motorman SHOP Av. Pueyrredón 925

motorman NITRO Lavalle 523

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

VIAJE A SAN MARTÍN DE LOS ANDES



Octubre del 2010 nos encontramos reunidos un sábado al mediodía con unos cuantos amigos moteros amantes de los viajes kilométricos, festejando el cumpleaños de Jenny, otra amiga. Empanadas van, empanadas vienen y, como siempre cuando estamos reunidos, aparece algún mapa como por arte de magia. Para planear nuevos viajes o para recordar los ya hechos.

Siempre ideamos viajes juntos, que algunas veces se dan y otras no porque es difícil coincidir con los tiempos de todos. Pero, igualmente, en todas las reuniones no falta la pregunta "¿A dónde vamos?", que nos da ganas de seguir rodando siempre.

Entrada la tardcecita y después de la torta nos despedimos de nuestros amigos. Ya camino

por Panamericana a San Miguel nos encontramos con Julio Brazzola para tomar un café en una estación de servicio con las chicas, Elena y Claudia. Recordamos lo del año anterior, cuando nos fuimos a Madryn los cuatro juntos... "¡Un año, ya!", no lo podíamos creer.

¡Qué lindo para hacer otro viaje! "¿Y a dónde?", pregunté. "A San Martín de los Andes", escuché, no sé si de parte de Julio o de Elena. Pusimos como fecha la primera semana de noviembre y empezamos a armar el nuevo viaje del NX 650 y el Versys. Nuevamente saldríamos juntos a rutear hacia el sur.

Finalmente, por cuestiones de trabajo la partida no fue la primera semana sino el sábado 15 de noviembre. A las 9.30 hs nos encontramos en Gral. Rodríguez donde nos saludamos,



cargamos nafta y emprendimos el periplo.

Por la Ruta 5 pasamos Luján y el mediodía nos encontramos en los pagos de Manuelita la tortuga, Pehuajó. Me acordaba de las grandes mentes que eligieron la película para que represente a nuestro país en los Oscars. ¡Ay ay ay!

Salimos de la Ruta 5 ape-

nas pasando Lonquimay, donde tomamos a la izquierda por la Ruta 1. El guía Julio, conocedor de estas sendas, nos hizo cortar camino para no meternos en el tránsito de Santa Rosa. Apenas doblamos quise cargar en una estación de servicio pero no había nafta... ¡jepa! El tanque chico de mi NX me obligaba a parar cada 120 kilómetros, por las

dudas. Si bien da para unos 180 km, cuando hay viento y de a dos se gasta mucho más.

Tomamos algo fresco, descansando del sol que estaba pesadísimo. En el local me dijeron que a 30 km había otra estación con nafta, así que tranquilamente y a 90 km/h llegamos hasta la YPF de la localidad de Cereales.

Seguimos viaje por una ruta tranquila hasta Macachin, donde cargamos por las dudas en otra YPF. Doblamos a la derecha por la Ruta 18 -también buena y tranquila- hasta tomar la 35. Luego giramos a nuestra izquierda para tomar la Ruta 152, por la cual llegamos hasta Gral. Acha, donde haríamos noche.

Recorrimos un poco el pueblo -por sus casas, parece un escenario de Volver al Futuro-, conseguimos un hotel donde descansar y a la noche salimos a cenar. Habíamos hecho 660 kilómetros pero nos sentíamos destruidos, y el día siguiente sería de mayor recorrido.

La mañana siguiente nos encontró frescos como lechugas al rocío. Nos juntamos los cuatro viajeros para el desayuno y a eso de las 10.20 hs sacamos las máquinas -que estaban bajo techo- para partir.

Pasamos a conocer una vieja pulpería-museo en Chacharramendi, por donde se dice que anduvo el famoso bandido Juan Bautista Bairoletto. Sacamos unas fotos, apareció una encargada para cobrarnos -que nunca falta- y nos mostró el museo, contándonos un poco de historia de vivencias antiguas que no le viene mal a nadie.

Salimos del pueblo y por la Ruta 20 llegamos a la localidad de La Reforma. Cargamos nafta y continuamos. Ya en la renombrada y aburridísima Ruta del Desierto, nos dirigimos hacia 25 de Mayo, donde descansamos parados ya que no daban ganas de sentarse después de tantas horas andando. Habíamos recorrido 300 kilómetros y eran cerca de las 13 hs.

Pasamos Catriel y a lo lejos se veían los primeros tucanes gigantes, que daban la impresión de estar comiendo del suelo. Sin embargo, resultaron ser grandes máquinas para extraer petróleo. Viéndolos diseminados por los campos, pensé "la tierra



da para todo... ¡repartan!".

Seguimos camino, y de a ratos el Versys se perdía adelante, devorando esas rutas donde se podía andar un poquito más rápido. Llegamos a Barda del Medio, donde cargamos nafta y nos hidratamos nuevamente.

Esto de cargar y seguir era

constante ya que teníamos planeado recorrer 1000 kilómetros en el día para llegar a Junín de los Andes.

Seguimos por una pintoresca ruta hasta Neuquén, donde ingresamos a una autopista. Desde allí se podía ver toda la ciudad. Parecía bastante gran-

de y no teníamos intenciones de entrar en el tránsito. "Demasiado tenemos con el de Buenos Aires para meternos en otro laberinto", dijimos.

Así que el guía dobló a la derecha para evitar la ciudad y tomar la Ruta 237. Paramos en otra YPF, ingerimos un cafecito y Julio se encontró con un amigo. Después de los saludos y la charla correspondiente seguimos viaje; ya teníamos 450 km rodando. Seguía siendo un lindo día domingo, que vimos nacer y ponerse en la ruta.

Pasamos por el Chocón, con sus grandes cabezas de dinosaurios en carteles muy bien hechos que invitaban a quedarse en la zona junto a Cerros Colorados, sitios anotados en mi lista de lugares para visitar con más tiempo. Lo mismo para Piedra del Águila, un lindo pueblo enclavado entre las rocas con unos cuantos caminos pintorescos para recorrer.

Llenamos el tanque de nuevo y tomamos otro café en la estación de servicio. Era una tarde de fútbol: se jugaba un River-Boca que no pude escuchar. Seguimos camino subiendo cuestras de montañas marrones, con cintas asfálticas enroscándolas por el medio.

Menos de 200 km nos separaban de Junín de los Andes. Ya camino a la noche se sentía un aroma perfumado en el aire, aunque no se veía ninguna flor en las cercanías. Llegamos a la Ruta 40 y doblamos a la derecha, envueltos en un hermoso paisaje de ríos y montañas, con los picos nevados a lo lejos.

Delante de mí Julio me hacía señas que, por la distancia, no se entendían. Al acercarnos nos dijo que tuviéramos cuidado con los ciervos que se cruzaban. Lástima que no se me cruzó ninguno... tenía hambre y nunca comí ciervo asado.

Agotados, entramos a Junín de los Andes tras 11 horas de viaje. El partido había terminado a favor de River... ¡la última alegría de estos años! Repusimos combustible y seguimos a San Martín. Nos faltaban 40 kilómetros, ya en la oscuridad. Llegamos molidos, después de casi 960 km en 12 horas.

El día siguiente fue de cansancio, acompañados por una



lluvia que nos guardó bajo techo toda la mañana. A la tarde salimos a caminar, viendo la ciudad ordenada, vistosa y cálida con sus frentes alpinos (o más bien andinos, ya que está junto a los

paso. Esto tendría que existir en todo el país, es una cuestión de respeto. Enseguida te das cuenta quién era el turista... ¡el que pasaba de largo!

El miércoles salimos a cami-

retiene en su mente, más allá de los cientos de fotos sacadas con el celular.

Desembarcamos y nos adentramos en el bosque camino a la cascada. Enseguida Julio y las chicas sintieron en el aire el tentador aroma del pan casero recién horneado, proveniente de una casa que lo vendía. Hacia allí fuimos obligadamente para llevarnos esos panes calentitos, una gaseosa y un frasco de ciervo en escabeche que descubrí en un estante. Más tarde les haríamos el honor junto a la cascada de Quila Quina. ¡Lástima que faltaba el vino!

Después de disfrutar de semejante espectáculo natural que nos prodigó la naturaleza en nuestro país, recorrimos nuevamente los senderos con destino al muelle donde esperaríamos al catamarán. Navegando en sus heladas aguas se divisaba en la costa y alrededores el verde intenso de la primavera floreciente.

La noche nos agarró en

unas cabañas fabulosas con precios accesibles. Siempre hay algo lindo y cómodo para el viajante; es cuestión de buscar y no dejar que le saquen el dinero del bolsillo en el primer intento. La especialista en búsqueda de hotelería, Elena, siempre encuentra unas buenas promociones. Cenamos en las cabañas y descansamos para el día siguiente.

El nuevo día nos recibió con un sol débil pero agradable. Julio y Clau no nos acompañarían ya que iban a dedicar el día al consumo de chocolates a granel... ¡golosos! Enfilamos tranquilamente hacia el sur para recorrer los caminos de los Siete Lagos. A ambos lados de la ruta, las vistas eran espléndidas.

Nos dirigimos hacia el Chapelco por un camino de tierra y ripio, al gusto de la NX. Subimos hasta la base del cerro, sacamos las fotos de rigor y volvimos a la ruta, que mantenía el verde y el naranja intenso de las flores de primavera. Un jardín para recordar.



Andes).

San Martín es la única ciudad donde vi que el peatón ponía un pie en el asfalto y los coches frenaban para dejarle

nar y nos metimos lago adentro sobre una lancha pasajera camino a Quila Quina, con su cascada de cuento mitológico. Otro paisaje de postal que uno mira y



En un momento se nos terminó el asfalto y volvimos a los saltos del ripio. Después de algunos kilómetros el camino se volvió pesado a causa de las piedras y algo de humedad de las lluvias. No queríamos arriesgar la moto, pero igualmente cuando llegamos al camino de Traful nos adentramos hacia el bosque del lago, trepando en la tierra por una subida increíble. El camino era espectacular, con sus puentes de madera y sus ríos secos y semi secos con pequeños hilos de agua. Los picos nevados se dejaban ver tras los pinos, mientras la NX zigzagueaba al compás de su motor que pedía más.

Llegamos al pueblo de Villa Traful, enclavado a orillas de su extenso y cristalino lago. Un elevado mirador de madera permitía ver este gigantesco espejo de agua, el muelle, los picos nevados y los pájaros, que parecían sacados de un cuento. Descansamos un rato, dimos una vuelta al pueblo y tomamos unos mates antes de emprender el regreso. Me recomendaron salir derecho a la 40 por ese camino lateral al lago, pero decidí desandar el camino con dirección a Villa La Angostura para volver a disfrutar semejantes paisajes nuevamente.

Espero que nunca asfalten ese camino así se mantiene agreste y natural, aunque

algunos riñones lo sufran. En un momento alcanzamos el asfalto que une Chile con Villa La Angostura. Para dicha de Elena, se había terminado el ripio.

Desde entonces pudimos ir más tranquilos y prestando más atención al paisaje, ya que cuando se conduce en ripio se debe tener mucho cuidado con las piedras del camino. Antes de llegar al pueblo cargamos nafta y nos fuimos para el muelle. Paramos en un restaurant vidriado con vista al lago que nos permitía ver las montañas y el agua mientras recuperábamos fuerzas con unos raviolones de ciervo y unos canelones de jabalí acompañados por unas salsas de antología.

Después de un café y tratando de sacar la mejor foto mental del paisaje para que me quede siempre grabado, nos fuimos con el placer de haber estado ahí, de nuevo en el pueblo pintoresco de casas de madera. Seguimos hacia el sur rumbo a Bariloche. Tras unos kilómetros más de curvas y contracurvas llegamos a la entrada de la ciudad, que nos recibió con lluvia.

Nos quedamos bajo un arbolito al pie del cartel tallado esperando a que pasara el chaparrón. El equipo de lluvia, bien gracias en la cabaña. Una vez que amainó la tormenta nos di-

rigimos hacia el centro turístico en busca de alfajores para nuestros hijos y alguna que otra cosita que no ocupara lugar en los bolsos.

Ya entrando la tardecita nos encontrábamos en la Ruta 40 camino a Confluencia. Con el río Limay a mi derecha y las rocas a mi izquierda, parecía que el camino me llevaba al cielo. Mientras Elena me abrazaba, le agradecí a Dios por poder ver eso tan simple y lleno de vida desde mi moto. Esa cuesta camino a Confluencia es una postal perfecta que te hace sentir la naturaleza a pleno. ¡Era como estar volando!

Volví a la realidad cuando Elena me pidió que paremos porque le estaba sonando el teléfono. Eran los chicos desde San Martín preguntando dónde estábamos. Cargamos nafta e hicimos parte del camino llano a Piedra del Águila pero antes doblamos de nuevo a Junín. Llegamos de noche a San Martín, pero ya con conocimiento del camino.

El día siguiente lo dedicamos a descansar, hacer algunas compras y preparar el regreso. Por la tarde visitamos una casa de té ubicada en un alto que ofrecía una vista privilegiada del lago. Tomamos té con tortas y masas mientras admirábamos semejante belleza natural. ¡Parecía salida de un cuento!

Por la noche hicimos la despedida con vino y un corderito asado. Patagónico, ¡por supuesto!

Al otro día emprendimos el camino de regreso a casa: de nuevo los 960 kilómetros hasta Gral. Acha. La Ruta del Desierto nos recibió con una lluvia y dos grandes arco iris. Para matizar la vuelta, paramos en el mismo hotel de Acha. Nos esperaba el mismo recorrido de 660 kilómetros hasta San Miguel, en nuestro caso, y a Tigre, los chicos. Nos despedimos de Julio y Claudia con un fuerte abrazo en la estación de servicio de Gral. Rodríguez.

Después del último tramo llegamos a casa, con el gusto de estar nuevamente entre los hijos. Y como siempre, esperando volver a rodar en moto.

Un viaje de Elena, Claudia, Julio y Horacio. ●

INFORMOTO PARA PUBLICAR
EN LA REVISTA
publicidad@informoto.com
Tel/fax 54-11-4966-2469

FAIRING
El Placer de conducir CALIDAD LIDER
EN LAS MEJORES CASAS DE MOTOS
ENVIOS AL INTERIOR
PEDIDOS AL (011) 4545-2052
PARABRISAS
CUPULAS DE CARENADOS



NUEVOS ESTADORES
www.pietcard.com.ar

Pietcard
FÁBRICA DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS PARA MOTOCICLETAS

212



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

213



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

214



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

TODOS NUESTROS PRODUCTOS SON DE INDUSTRIA ARGENTINA - POSEEN COBRE NACIONAL

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

YAMACENTER BOULOGNE



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

YAMAHA

Motorcycles - Repuestos
Servicio Técnico

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

R2M REMO
MACCAFERRI S.R.L.

Concesionario Oficial
MOTOCICLETAS - REPUESTOS

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



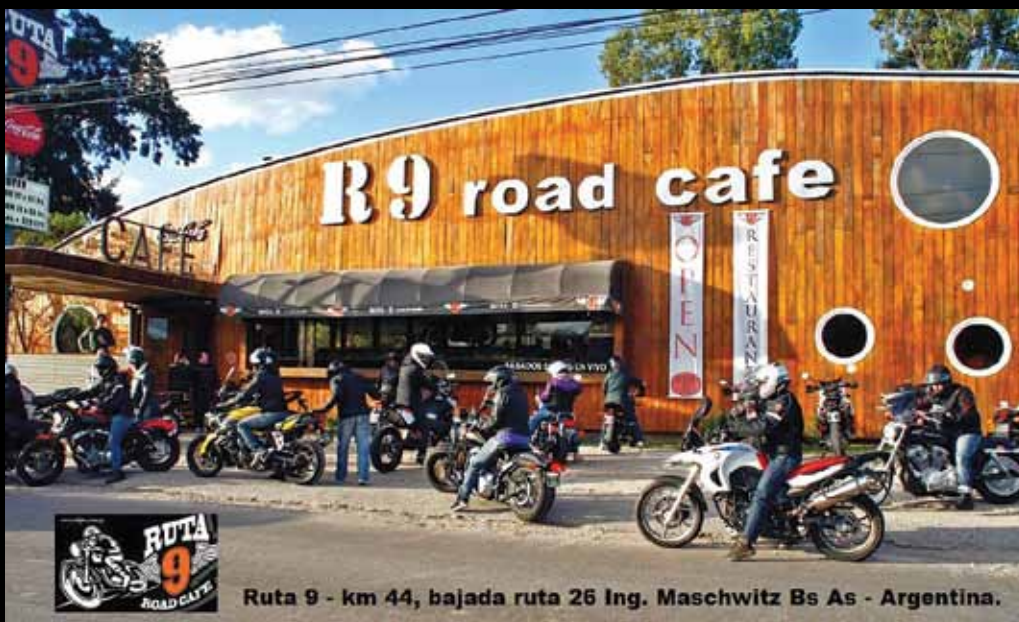
MEDRANO 275 - 1178 Capital Federal - Tel. 4983-4194 - Fax 4983-6327

informate en
www.informoto.com

JAWA

JAWA - CZ DE ARGENTINA
De Roberto Martínez
UNICO IMPORTADOR Y REPRESENTANTE
DE LA MARCA **JAWA EN ARGENTINA**
*Repuestos Originales - Taller
Atención a Concesionarios*
Fructuoso Rivera 6243 - Capital Federal
Tel/Fax: 011 - 46059615
e-mail: jawaczar@arnet.com.ar

Centro de Atención al Cliente:



MOVIDO POR LA PASIÓN !

RUTA 9 ROAD CAFE
 KM 44 bajada ruta 26 Ing.
 Maschwitz
 Tel.03484 62 94 24
 Cel 011 6 144 2962
 ruta9roadcafe@gmail.com
 Seguinos en facebook:
 Ruta 9 Road Cafe y/o
 Amigos del R9 Road Cafe.
 Los socios
 INFORMOTO tienen un
 descuento especial,
 presentando su carnet.

Estimado amigo: en charlas anteriores en esta misma columna, he relatado cómo “La vida me dió revancha como motociclista” y esta vez quiero compartir un nuevo capítulo, una nueva etapa en este camino que - felizmente - me toca transitar, ligado al mundo de las motos.

Tengo el enorme orgullo y satisfacción de haber formado parte de un exitoso equipo el cual trabajó en el desarrollo de un proyecto que siempre tuvo como objetivo permitirle al motociclista argentino mejorar sus estándares de: calidad, seguridad, protección, confort y estética. En definitiva, mejorar “la experiencia de andar en moto” Me refiero al desarrollo de la indumentaria técnica para moto marca MOTORMAN.

En lo personal, Motorman me permitió ingresar y desarrollarme en el segmento al cual siempre quise pertenecer. En lo profesional, le brindé a la marca y al mercado de la moto, lo mejor de mi experiencia de 22 años como publicista y hombre de marketing. Estando en Motorman, me hice de muchos amigos y conocidos del mundo de las dos ruedas. Tanto clientes particulares como mayoristas. Además de colegas, proveedores, periodistas y muchos allegados mas.

Con todos uds comparto una grata noticia: les comunico que luego de memorables años profesionales trabajando codo a codo con mi amigo Martin de Carabassa (titular, fundador e ideólogo de Motorman) he decidido afrontar un nuevo desafío.

Con todo orgullo les comento que estaré aho-

ra a cargo del desarrollo del RUTA 9 ROAD CAFE.

El moto-restaurant, café, bar temático del km 44 de la ruta 9 en Ingeniero Maschwitz, Bs. As. Argentina.

El R9 es un “club de puertas abiertas” en donde se respira motociclismo en cada detalle. Su atmósfera es tan genuina que incluso los amantes de los autos clásicos y antiguos lo eligen para hacer sus reuniones y encuentros. El R9 tiene por objetivo, aportarle a todos los amantes de los fierros del país, un lugar único y diferente en donde sean tan bien recibidos que lo sientan como propio. Sin distinción de marca, estilo o cilindrada del vehículo que manejen.

Al R9 podés venir a desayunar, almorzar y cenar o a comer lo que quieras en cualquier momento del día, todos los días del año. En grupo o solo ya que siempre encontrarás con quien conversar de la vida e intercambiar anécdotas. Las pantallas de LCD del R9 muestran permanentemente material del mundo motor e incluso hay una colección de libros de motos que podés disfrutar a la par de un buen café.

Además de fierros y motores en el R9 se respira Rock & Roll el cual suena desde el escenario elevado para los Shows que se desarrollan cada sábado por la noche.

Gracias por haberme acompañado en mi etapa en Motorman. De ahora en mas y a partir de este mes de Septiembre te espero en el R9 ya sea que vengas especialmente o que circunstancialmente pases por la puerta a conocer y saludarnos.

Sos bienvenido, te esperamos ! ●

¿EN QUE CONSISTE UNA SALIDA DEL INFORMOTO CLUB?

INFORMOTO Nº 6 - 16 de Junio de 1981

CACERÍA DEL TESORO EN MARCHA...



Hola buenos días quería hacer una consulta: sobre el tema de las salidas ya que soy nuevo en el INFORMOTO CLUB. ¿En qué consiste una salida? ¿Lleva uno o varios días? Ya que me interesa la salida de Rosario. Desde ya muchas gracias.

José Combina. Socio no 8380

R: José, su correo nos sirve para explicarle a los nuevos Socios del INFORMOTO CLUB, el fin de las Salidas y en qué consisten. Además de su historia, ya que como Ud. bien dice "ya que soy nuevo en el INFORMOTO CLUB".

Las Salidas del INFORMOTO CLUB tienen por objetivo dos cosas muy importantes: la primera es andar en moto, la segunda es que los Socios de distintos puntos del país se conozcan, y también los de países vecinos como Uruguay, Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile.

Lamentablemente organizar una Salida en Australia nos resultaría un poco complejo, no tanto en California (EE.UU.) o en España e Italia.

Las casas se comienzan a partir de una fundación, sobre ese hormigón se van colocando ladrillos, previendo

los huecos para las puertas, las ventanas y los finales de la construcción son los techos y el tanque de agua. Luego viene la etapa de los tabiques, las puertas interiores, los conductos de agua, eléctricos, etc. etc.

El INFORMOTO CLUB se creó en base a esos parámetros para la construcción de una casa.

En 1981, cuando iniciamos INFORMOTO que hoy es una revista gráfica, un Club de Lectores, un sitio digital con toda la información actual y un generoso archivo, más un sitio de Clasificados -INFORMOTO del 15- que se convertirá a la brevedad en un medio gráfico, siempre pensamos en una comunidad de motociclistas. Siempre pensamos en un todo.

Por esa razón, y el recuerdo gráfico, tanto en INFORMOTO DIGITAL, como en este escaneado de la tapa de la edición nro. 6 del 19 de Junio de 1981, iniciamos una actividad de ida y vuelta con los lectores. El comienzo fue una "Cacería del Tesoro", tema que redescubrimos cuando volvimos a "cargar" archivos en la www.informoto.com Suscriptores.

Por supuesto que la Cacería del Tesoro en cuestión, resultó el puntapié inicial de lo que después sería APEBA, para culminar en el INFORMOTO CLUB.

Tuvimos la ayuda de la gente del desaparecido "Stud Bar", que se encontraba en la mano que va hacia Vicente López de la Av. del Libertador, a la salida del túnel en el Barrio de Belgrano. Solamente captamos un participante. La convocatoria fue lamentable, pero como un "consuelo de tontos", la excusa era: "recién comenzamos."

Si bien, con la Cacería del Tesoro, que no fue un "invento" nuestro, sino una "copia", por lo menos en el espíritu de lo que había hecho Don Juan

51a. Salida del INFORMOTO CLUB

SALTO

Visitemos al Socio Nro. 1 del INFORMOTO CLUB



Nota publicada en la revista, entregando una bandeja al Socio nro. del INFORMOTO CLUB, Roberto Gabin en Salto, provincia de Buenos Aires.

Entrega de la Yamaha Crypton sorteada entre los Socios del INFORMOTO CLUB.



Zanella en Palermo a mediados de los '70, con base donde hoy está el Club de Amigos, no contábamos con la fuerza publicitaria de la fábrica de Caseros. En esos años, la publicidad de Zanella se hacía en las principales radios, con los mejores locutores y en programas con mucho rating. "Siguen pasando las motos Zanella" decía el locutor.

Volvimos a convocar para ir un sábado a Otamendi, al circuito de motocross, para ver como practicaban los crossistas. Aparecieron las trails del momento y de allí nació un gran movimiento endurista.

A la vuelta parábamos en Ing. Maschwitz, en un bolichito que no está más, reponíamos fuerzas y vuelta a casa. Era un "incipiente INFORMO-

TO CLUB". Más tarde algunas carreras de enduro, pero que no tenían relación con el rumbo fijado. Eran carreras, si bien con muchísimos participantes, como fueron los primeros años del Enduro en Pinamar, pero no lo que pretendíamos.

A mediados de los '80 comenzó el "derrumbe" sostenido de la moto, trabas a la importación, un dólar en las nubes, inflación, la era de "la patria ciclomotorista" y había que inventar algo. De allí nacieron las "travesías" para motos trail, a la convocatoria realizada por INFORMOTO llegó una carta. Eran las épocas que aplaudíamos la llegada del cartero ya que significaba que llegaba información o, que un lector nos escribía.

Llegó una carta, la firmaba



Salida a Gral. Blegrano en 2005



Las primeras reuniones en Mendieta (Rosario)

Víctor Gilabert, allí comenzó otra etapa, con travesías trail, más tarde con la participación de las motos entre manga y manga del Safari 4x4. Allí nos ayudó mucho "Gigi" Maccione, titular del hoy Navas Service, que estaba en la Asociación de este tipo de vehículos y nos hacía un espacio entre manga y manga para que corrieran las motos. Siempre por supuesto en un fangal impresionante, allí las Cahuel (motor Gilera Hiro y factura mendocina), las Zanella TZ (diseño de Armando D'Arminio y fabricación Zanella) y lo que quedaba del principio de los '80, fines de los '70, más alguna moto de cross, disputaban los primeros puestos, mientras los espectadores disfrutaban del manejo de los motociclistas. Todo esto muy lindo, se parecía en "algo" a la idea del INFORMOTO CLUB, pero no lo era. En el '88, seguramente ahora que estamos "reeditando" desde el INFORMOTO nro. 1

del 15 de Mayo de 1981 y lo subimos a INFORMOTO DIGITAL, aparecerá en algún momento la fecha exacta, convocamos a un "Encuentro" en Las Flores, si no re-

cordamos mal, los únicos que vinieron fueron el "Conde" Carlessi y nuestro primer suscriptor, Guillermo "Willy" Alitta.

Luego en el '89, en Octubre los marplatenses, los platenes y alguno más de Azul, realizaron un Encuentro en Villa Gesell. Realmente haber juntado casi 20 participantes era para un récord Guinness. Para que se entienda, las motos en las que andábamos eran viejas inglesas, "casi viejas" italianas, "mano-seadas" japonesas, algunas Jawa y la infaltable Harley, más una Beeme.

Estaba cerrada la importación, no teníamos repuestos, no había baterías, no había neumáticos, era el reino del "no había". La "Patria Ciclo-

motorista" defendida a rajatablas como la "salvación de la industria nacional", nos dejaba de a pie a muchos que amábamos las motos.

Pasó la "hiper" del '89, se abrió la importación, volvieron los neumáticos, las baterías, los repuestos, además: las motos.

Entraron motos usadas de Japón, de Puerto Rico, de EE.UU., impecables por cierto. Hasta se vendían en los supermercados Coto.

Esto se frenó por Ley en Agosto de 1994.

Igual, los importadores oficiales y los particulares, traían motos 0 km.

En los comienzos de los '90, se realizaron encuentros en Azul, Tandil, Las Flores, donde el fin era viajar en moto, estar un fin de semana entre amigos, comer un asado, charlar de motos, realizar algunas pruebas de habilidad como las "carreras de lentos", o la "sortija".

Fue tal el crecimiento en el número de participantes, que en muchos municipios los políticos locales se "entusiasmaron", y lo que en su momento lo iniciaron un grupo de amigos, como el caso de los azulenses, terminó en manos de las direcciones de turismo y deportes.

Allí comenzó la música a todo volumen, el negocio de las

MUCHOS NECESITAN UNA MOTO Y VOS VENDES UNA!

INFORMOTOS 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 \$ 50.-



Salida a BARADERO

cantinas, etc.etc. y se desvirtuó lo que era un Motoencuentro. Es decir, la simple reunión de motociclistas para hablar de motos, sentarse a la noche junto a un fogón mientras se dora la carne en la parrilla, soñar con viajes, contar experiencias, se transformó en un negocio. No está mal reunir motociclistas, llevar bandas de rock y recaudar dinero. Lo que está mal es desvirtuar el sentido de ser motociclista, convertirnos en energúmenos ruidosos, molestos, en muchos casos alcoholizados, que no tienen que ver con los millones de "normales" que andamos en moto. A mediados de los '90 pensamos en volver a darle forma a la idea del INFORMOTO CLUB, el efecto "tequila" de fines del '95, nos frenó un poco, pero en Semana Santa del '96, en el Encuentro de Azul, el "Pollo", Willy Alitta, el Vasco y demás amigos, nos permitieron comenzar con la "campaña proselitista". Luego fue Carlos Casares, y así fuimos afianzando muy lentamente la idea del INFORMOTO CLUB.

El Socio número 1, es de Salto, provincia de Buenos Aires, el amigo Roberto Gabin, allí se inició el INFORMOTO CLUB. Iban pasando los años, pero no teníamos actividad alguna, pensamos en comenzar a rea-



Salida de varios días a MENDOZA

lizar Salidas. Para estimular a los motociclistas a asociarse a INFORMOTO CLUB, hicimos un sorteo, el primer premio era una Triumph Daytona 1200 0 km.

Llegaron miles de cupones, algunos repetidos muchas veces, clasificar y cargar los datos a la PC, fue una tarea descomunal que realizó "Motonello".

Pero con el sorteo no alcanzaba, los Socios pedían actividad, y Guido Alfonsi Turró y su "sufrida esposa" Silvia Mame, dieron una gran mano para que hiciéramos la primera Salida del INFORMOTO CLUB.

Se realizaron varias Salidas entre el '99 y fines de 2001 a

San Miguel del Monte, a Azul, etc. las mismas eran de sábado y domingo. Además del asado, Silvia había "inventado" una Cacería del Tesoro, un campeonato de truco para la noche y el domingo a la mañana, el padre Daniel en una de las ocasiones que participó dio misa.

A fines de 2001, cuando el país comenzó en su debacle que se llevó puesto al gobierno constitucional, las Salidas quedaron para el olvido.

Cuando volvimos en 2003 con las Salidas, tuvimos que reinventar todo, no podíamos repetir lo hecho en los '90. Era muy distinta la situación.

Las Salidas, son la excusa para andar en moto y encon-

Salida a Villa Elisa (Entre Ríos). Los "traileros" vadeando un arroyo en medio del monte.

trarnos con amigos de distintos puntos del país. Sentarnos a una mesa, compartir un asado o una "tallarínada" o "raviolada" y comentar sobre viajes, sobre motos, sobre todo lo referente a nuestra pasión.

En 2003, con la inestimable ayuda de Verónica Wiedrich, intentamos una Salida a Uribeharrea, lugar adonde habíamos estado en 2001 y resultaba interesante para una reunión.

INFORMOTO en esos momentos se imprimía en blanco y negro y en papel diario, igual se vendía muy bien y recibíamos el apoyo de nuestros lectores, pero también no había un peso partido al medio y salir a comer afuera no era fácil.

Luego de esta Salida a Uribeharrea, se realizó otra a San Miguel del Monte, con mínima repercusión.

Recién a fines de 2003, entrando al 2004, lentamente fuimos recibiendo cada vez más participantes. Resulta evidente que el país fue volviendo a su cauce, la venta de motos fue mejorando, el poder adquisitivo también. Cómo anécdota, comer en El Palenque (hoy desaparecido) en Uribeharrea salía doce pesos por persona. Alguno se



Salida de una semana a San Martín de los Andes. La foto en la puerta del restaurante en Villa la Angostura (2008)



Salida a Azul en 2007, con la visita de Héctor "Nuni" Cademartori y última salida del "Conde" Carlessi. Ese mismo año se fue a "vagar por las praderas del Cielo".

quejaba porque le parecía caro ¿?

Fue creciendo el número de participantes y tuvimos que pedirle a los Socios que se anotaran. Costó, no lo entendían, pero cada vez éramos más, los lugares comenzaban a quedar chicos. Volviendo a Uribelarrea, en el 2005, se habían anotado 50 participantes y llegaron 115, por supuesto que no alcanzaba el asado, alguno se hizo el tonto y no pagó. Tuvimos que poner dinero de nuestro bolsillo para saldar la deuda. Volvimos a organizar Salidas a Mar del Plata, Tandil, Azul, Rosario y Gualeguay. Replanteamos el tema inscripciones, pusimos un tope, que en principio fue muy alto, lo que nos complicaba en la organización.

Fuimos bajando ese tope, también decidimos acercar-

nos más a los Socios, ya las Salidas parecían organizadas para "porteños". En más de una ocasión los socios de provincias nos hacían conocer su descontento.

En 2006 comenzamos a viajar, las Salidas ya fueron a, Gualeguay, Rafaela, Azul, Mar del Plata, Pinamar, Mendoza y algún otro lugar que no recordamos en este momento.

En Rafaela, para los 25 años de INFORMOTO, participó por primera vez de las Salidas Miguel Liendo, quién luego fuera el "faro" de los viajeros a Perú y Bolivia. Nos acompañó ese año a Mendoza, cuando llegamos a San Rafael, tuvo que regresar a Jujuy.

En 2007, se hicieron Salidas a beneficio de algunas escuelas y hogares, como fue la que se realizó a Las Pipi-

nas, en la Provincia de Buenos Aires, también un viaje al NOA, con punto de partida en la ciudad de San Miguel de Tucumán. También viajamos a Junín en la provincia de Buenos Aires, a Villa Elisa en Entre Ríos.

A las habituales salidas de sábado, le agregamos salidas de fin de semana, de largo aliento como la realizada al NOA, recorriendo Tucumán, Salta y Jujuy.

El gran viaje fue en 2008, fuimos a San Martín de los Andes. Setenta motos y 84 participantes, nos reunimos en este lugar de ensueño de Argentina. Neuquinos, entrerrianos, cordobeses, santafesinos, porteños, bonaerenses de distintos puntos de la provincia, convergimos sobre San Martín de los Andes.

En el 2009, no realizamos tantos viajes, la economía se había complicado, las rutas cortadas por los conflictos con el campo.

En 2010, no fueron muchas las Salidas, aunque recorrimos kilómetros.

Un viaje anhelado era a Uruguay, se realizó en 2011, aunque fue un año "pobre" en Salidas.

Este año, habíamos armado un programa de Salidas, que se vio frustrado por la situación económica que se veía en enero, como de una explosión inminente. Eso no ocurrió, por suerte.

Volvemos a las Salidas, todas de fin de semana, la idea es que participen los socios locales, por eso Rosario, Villa Elisa y Azul este año. El que viene, 2013, por ahora tenemos Henderson en febrero y Tapalqué en marzo.

Hay tres tipos de Salidas del INFORMOTO CLUB, a saber: De un día, es decir un sábado, de dos días un fin de semana o de largo alcance de más de tres días.

Como decíamos al principio de esta larga respuesta, el objetivo es andar en moto, compartir una mesa con otros motociclistas y conocer nuevos lugares.

El INFORMOTO CLUB no cobra a los participantes dinero alguno. Lo que hace es

organizar un almuerzo o una cena, reservando un lugar y negociando un precio, para que cada uno le pague a la parrilla o restaurante.

En el tema alojamiento, hace un par de años que simplemente ofrecemos la página de internet con el hospedaje disponible en las localidades que visitaremos. Cada uno de los participantes reserva a su gusto.

Andar en moto es una de las maneras de sentirse libre, no imponemos actividades, ni marchas forzadas, ni alojamientos predeterminados.

¿Cómo viajamos? Muy simple, los socios de las distintas localidades que participan de la Salida, buscan compañeros de ruta a través del Foro del INFORMOTO CLUB y hacen su plan de viaje. Siempre sugerimos el sistema de "postas". Así cada uno viaja a su velocidad sin estar presionados.

Es muy peligroso viajar más de tres motos juntas, lo importante es que tengan suficiente espacio entre ellas y no entorpezcan el tránsito de los otros vehículos con los que se comparte la ruta. Por eso lo de las "postas". Damos un ej.: Salida a Gualeguay, los de Santa Fe, cercanos a Rosario, generalmente se encuentran en el playón del peaje del puente Rosario-Victoria. Los que van de Entre Ríos de la costa del Río Paraná lo hacen en la YPF del cruce de rutas. Los que van de la provincia de Buenos Aires o de alguna localidad de Entre Ríos del sur, una de lasostas es la YPF anterior al Puente Zárate-Brazo Largo, otra en Médanos provincia de Entre Ríos.

No hay caravanas, se sale de distintos puntos del país, ya que más de un 85 % de los Socios no son de Capital Federal y Gran Buenos Aires.

Para cerrar, el objetivo es andar en moto, disfrutar de la naturaleza y encontrarse con otros pares para compartir una mesa y conocer nuevos lugares.

¿CÓMO LES MANDO EL RELATO DE UN VIAJE?

Buenas tardes gente de INFORMOTO, antes que nada quiero felicitarlos por la revista soy nuevo en esto de las motos, mi nombre es Juan Manuel Gimenez, en estos momentos resido en la provincia de Formosa por cuestiones laborales, pero vengo de Córdoba. Hace ya varios años que soy lector de su revista la cual espero con ansias siempre al llegar al kiosco. En esta oportunidad y a modo de consulta quería preguntar cómo se hace o como es el procedimiento para poder mandarles el comentario de un viaje realizado con amigos, en Abril de este año, yo desde Formosa a Viña del Mar (Chile) pasando por Santa Fe, Córdoba, Mendoza y de regreso a Formosa por San Juan, Catamarca, Santiago del Estero. Casi 5000km en 9 días, yo a bordo de una Yamaha Fz16 - mis amigos uno de Junín (Yamaha TDM900) y otro de Catamarca (Honda Twister 250) muy linda experiencia, alimentada por cierto por la lectura de su revista y las historias leídas allí, siempre me ha gustado esto del mototurismo hasta que nos animamos. No sé si hay que ser socio o como es el procedimiento aguardo sus comentarios y nuevamente los felicito ya que para los que nos gustan las motos y las disfrutamos en los viajes siempre sus consejos o la "info" que nos brindan son muy útiles, mas para aquellos motoviajeros como yo que andamos solos y o recién estamos comenzando a rutear. Muchas gracias por todo y aguardo sus comentarios. Saludos cordiales. Juan Formosa

R: Juan Manuel, interesante viaje este con motos de cilindradas y potencias diversas. Si bien ya le respondimos vía mail, como lo hacemos siempre, ahora publicamos su carta y la respuesta para que sea de utilidad para otros motolectores.

No es necesario ser Socio del INFORMOTO CLUB para que publiquemos los viajes, así que manos a la obra con el relato y las fotos.

Ser Socio del INFORMOTO CLUB, lo puede ayudar en algún momento de su viaje. Hay Socios en todo el país, en los lugares más insólitos y si le coloca a su moto un calco del Club, se cruzará con muchos otros socios. También contamos con socios en Chile, Perú, Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay, Venezuela, Colombia, México, EE.UU. y Canadá. En Europa en España, Italia, Francia, Grecia, Alemania y Gran Bretaña. También hay Socios en Australia, en Laos y en Vietnam.

El relato lo puede mandar en un Word y las fotos en alta resolución por mail. Cualquier dificultad nos escribe y lo ayudamos a subir las fotos a nuestro ftp. Sobre el relato es importante que nos cuente detalles importantes, sobre desperfectos con las motos y como lo resolvieron, los hospedajes, los controles aduaneros y los papeles necesarios para cruzar la frontera, alojamiento, comida, etc. También los consumos de las motos y su rendimiento.

ESTOY RESTAURANDO UNA MOTO CON MOTOR SACHS 98

Hola, estoy restaurando una moto antigua con motor Sachs 98 no sé si es JMD o JFB Bagnis, en la revista INFORMOTO de Junio de 2001 n° 338 se publicó un artículo al respecto alguien me alcanzó una fotocopia pero solo la primer parte, nunca mas conseguí el resto, me gustaría mucho poder leer la nota entera ¿me la podrán mandar por mail o republicarla? Ya que no consigo comprar el número, ni en internet. Los felicito por la revista por sobre todo el número restaurando Gileritas que me cambio la vida me inspiro a comprar mi primer moto antigua una g 150 Super, restaurarla y de ahí el pasatiempo fueron las motos tengo varias como nuevas y muchas más en restauración. Saludos y muchas gracias Rodrigo Perron Villa Elisa

Entre Ríos

R: Rodrigo necesitamos una foto de la moto lo más completa posible, con el motor Sachs hubieron más de 50 "fabricantes" de motos. En sí el motor masivo fue el Sachs fabricado por Televel, empresa que estaba instalada en la Calle Carlos Calvo, entre 24 de Noviembre y Loria en pleno barrio de Boedo. Para ver las notas que le interesan, se suscribe a INFORMOTO DIGITAL, por un año y el costo es de \$ 50.- por los 12 meses. Allí encontrará todo lo que busca. Además todas las semanas subimos material ya publicado.

SOBRE LOS ARTICULOS DEL LICENCIADO RICARDO JUÁREZ

Buen día Jorge y gente de Informoto.

Me contacto con Uds para comentarle y responder lo siguiente: 2da Nota "Sobre pistones contrapuestos y cilindros plegados" Impecable. Pero me dijeron que no hable mucho porque el Sr Juarez se agranda demasiado; espero conocerlo personalmente algún día.

Un saludo
Marcelo Carranza
Rosario

R: "Dígame Licenciado" repite Ricardo.

¡En fin! Ingeniero Carranza Ud. es dueño de sus silencios y esclavo de sus palabras. Se dará cuenta en breve, en que lío se metió cuando decidió elogiar al Científico de Recoleta. Mejor que deje el elogio fácil y organice bien las cosas en Rosario para la Salida del INFORMOTO CLUB en Octubre.

QUISIERA DAR DE ALTA LOS DATOS...

Quisiera dar de alta los datos por qué no puedo entrar a la galería. Desde ya muchas gracias.

Matías de los santos

R: Matías, si Ud. no puede entrar a la galería pueden suceder dos cosas: Una que fal-

tara algún dato cuando llenó el cupón de Socio y por eso no fue habilitado. Otra, es que se asoció con un correo y luego lo cambió.

BAR TEMATICO "EL TALLER"

Hola amigos de las motos quiero contarles que además de ser miembro de un club de moto nos juntamos los primeros viernes de cada mes en un lugar único es "El Taller" que es un bar temático y justamente de nuestro hobby las Motos. <http://www.facebook.com/eiTALLERbar>
Fabian Campano

R: Fabián, se olvidó de contarnos la ubicación de "El Taller". No todos tiene facebook, y muchos no piensan en poseer una cuenta, entre ellos estamos nosotros.

Si nos manda un par de buenas fotos en alta y un comentario sobre "El Taller", para saber donde se encuentra, que días se reúnen, etc. lo publicamos en la revista gráfica.

FALTÓ UNA COMA...

Amigos de Informoto, Les hago una consulta que veo que se repite en varias descripciones de motos, nacionales y/o importadas.

En el cuadro técnico, ponen "refrigerado por aire con catalizador", si bien no soy un genio en la mecánica, no tengo la más mínima idea de que es el catalizador en la refrigeración, si lo conozco en el sistema de escape, pero no acá.

¿Me podrán desasnar con tanta duda?

Saludos y buenas rutas.

Marcelo Puma.
Gilera SMX400
Socio:02649

R: El problema es de "una coma", en sí el catalizador no refrigera, simplemente retiene elementos tóxicos de los gases de escape.

El redactor está a régimen y cuando tiene que poner una "coma", se olvida para no en-gordar.

Gracias por escribir

VIAJEROS AGRADECIDOS

Estimado Jorge y Team!
Analía y yo, les queremos agradecer de corazón la publicación de nuestro viaje al Machu Picchu en la tanda de agosto...
Nos alegramos mucho, y ya gracias a eso, varios han adquirido la revista, dio resultado. Bueno, para delante y nuevamente gracias
Martin Barbero y Analía
P.D.: Espero el próximo año enviarles una crónica de viaje a Panamá, veremos je je

R: Rumbo a Ecuador está viajando Jorge "El Cuco" Gnes con su increíble Kawasaki KZ 650 del '78. Es el Socio nro. 28 del INFORMOTO CLUB. Ha realizado con esa Kawa infinidad de viajes, no sabemos si el Cuco, tiene contabilizados los kilómetros recorridos, pero seguramente superó los 300.000 km. Hace unos 15 días pasó por Jujuy por el taller del Ing. Miguel Liendo.

PRODUCTOS DE INDUSTRIA ARGENTINA

Hola gente de INFORMOTO me puso muy contento ver mis valijas en la tapa de Agosto ya que es una revista muy referente en el mundo de las motos en Argentina. Estaría bueno hacer mas referencias a los productos de industria argentina para el mercado motero. Un gran abrazo.
Carlos(VALIJAS RUTA 00)

R: Carlos, si los que fabrican productos en la Argentina, no los dan a conocer, resulta muy difícil que nos enteremos. Un principio de cualquier emprendimiento industrial o comercial, es hacerse conocer. Si nos cuenta que fabrica, dónde está instalado, como comercializa los productos, etc. etc. no tenemos problema alguno en darlo a conocer.

¿LA CLAVE PARA PUBLICAR EN INFORMOTO DEL 15?

Buen día , soy el socio 1765 y me gustaría publicar un carenado q tengo nuevo de una moto que tenia,, el sistema no



me permite publicar ya q me pide una contraseña que no tengo,, como debo hacer.
atte
Pablo

R: Pablo, su clave es el número de documento SIN PUNTOS.

También aprovechamos para aclarar, que aquellos que utilizan un mismo mail, para asociar, por ejemplo a su señora, el sistema no lo deja operar. Cada Socio debe tener su mail personal.

LAS COINCIDENCIAS DEL LICENCIADO JUÁREZ Y SUS NOTAS TECNICAS

Hola Jorge,
Hay ciertas coincidencias que cuando ocurren llaman la atención. Mientras estaba redactando la primera parte del artículo "Sobre pistones contrapuestos y cilindros doblados" un colega del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Facultad de Ingeniería de la UBA, el ingeniero Jorge Errazquin me informó sobre la restauración de un automóvil de 1909 en la localidad pampeana de Intendente Alvear, culminada en 1911. El auto es un Gobron Brillie francés que había pertenecido al ex-presidente Marcelo Torcuato de Alvear, cuyo hermano Carlos Torcuato había fundado el ci-



tado pueblo y que fue donado en 1971. Lo notable del caso es que este vehículo posee un motor de cilindros contrapuestos! Lo curioso es que sobre este tipo de motores nunca habíamos hablado. Se trata de un motor de 4 tiempos con 4 cilindros y 8 pistones agrupados en dos bloques, y cuyas válvulas se encuentran en el centro de los cilindros y son del tipo de válvulas laterales. Para los pistones superiores

utiliza unas bielas externas que los conecta al único cigüeñal que se encuentra en la parte inferior del motor (como el Oeschelhaüser). La restauración estuvo a cargo de un grupo de entusiastas y esforzados vecinos de Intendente Alvear. Agradezco al Ing. Errazquin el haberme informado de la existencia de este impecable ejemplar.
Saludos,
Lic. Ricardo E. Juárez ●



comercios

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



suscribite



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

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



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.

13 DE OCTUBRE 2012 – ROSARIO – PROVINCIA DE SANTA FE

INSCRIPCIÓN CERRADA – CUPO COMPLETO

Cupo máximo 30 participantes

9, 10 Y 11 DE NOVIEMBRE 2012 – VILLA ELISA – PROVINCIA DE

ENTRE RÍOS. INSCRIPCIÓN CERRADA – CUPO COMPLETO

Cupo máximo 50 participantes.

Hospedaje ver: www.turismovillaelisa.com.ar

15 Y 16 DE DICIEMBRE 2012 – AZUL – PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Cupo máximo 40 participantes.

FEBRERO 2013

Estamos trabajando para una Salida de Fin de Semana en el mes de Febrero.

La localidad elegida es Henderson (Provincia de Buenos Aires).



MOTOCICLISTAS "COMPAÑEROS DE RUTA"

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

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

PRECIOS DE LAS 0 KM.

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



calendario encuentros

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

SOBRE LOS ANUNCIOS DE ENCUENTROS....

Por Jorge V. Monasterio

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

MOTOENCUENTROS: ANUNCIOS EN INFORMOTO

De la Revista INFORMOTO

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

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

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

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

Luego de que verifiquemos la veracidad de los mismos SIN EXCEPCION

SEPTIEMBRE 2012 - 1 Y 2

GENERAL PINTO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA - SHOW MOTERO 2012

Lugar: Parque Martiniano Charras

Desayuno gratis. Recorrido por caminos históricos. Juegos y destrezas. Caravana por la ciudad.

Menciones y premios. Bandas en vivo. Gran baile popular. Actuación de Maxi Tsabazis

Sorteo de una Yamaha YBR 125

Los esperamos con la mejor onda para así pasar 3 días geniales!

Serán todos bien recibidos..!

Contacto: Carlos_paulucci95@hotmail.com

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

DIAMANTE - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS ARGENTINA

XVII MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL DIAMANTE 2012

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

SEPTIEMBRE 2012 - 7, 8 Y 9

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

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

Contacto: losdesiempre_rg@hotmail.com

SEPTIEMBRE 2012 - 14, 15 Y 16

VILLAGUAY - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS - ARGENTINA XIV MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL VILLAGUAY

La Roca Moto Club, abrirá sus puertas para recibir al 14° Motoencuentro Internacional, el que tendrá lugar en las instalaciones del Parque Balneario Municipal.

Atención al Motociclista durante las 24 hs: Cantina y Comedor, Baños con duchas con agua caliente y máxima limpieza, Leña gratis. Seguridad. Parque Cerrado con guardarropa - Carpa para Stands - Camping a orillas del arroyo Villaguay, con muy buena sombra, quinchos, parrilleros, acceso con nueva iluminación.

Informes: vientoenlacara@live.com.ar / Teléfono 03455-15414087 (Tato)

Stands: 03455-15646100 (Cristian)

Información Turística: 03455-421008 (Laura - Dirección de Turismo)

Inscripciones y Reservas Hoteleras: 03455 - 15496564 (Mariana)

Contacto: vientoenlacara@live.com.ar

SEPTIEMBRE 2012 - 21, 22 Y 23

LÓPEZ - PROVINCIA DE SANTA FE ARGENTINA - 9° MOTOENCUENTRO

Los esperamos a todos a vivir nuestro 9° Encuentro, habra recordatorios para todos los motociclistas, menciones a cada agrupación, menciones especiales, bandas en vivo, cantina y buffet las 24 hs, seguridad, juegos, muy buen lugar para acampar, caravana por la localidad y todo lo necesario para pasar un muy buen fin de semana... Los que nos conocen ya saben de que hablamos y para los que no, no se pierdan esta oportunidad de vivir un encuentro como los de antes, donde los verdaderos protagonistas son la moto y su conductor... Los esperamos! Mas info: mail: amigosdelaruta@live.com.ar - Tel: Toly: 03404 15632446 - Buscanos en facebook: Amigosde la Ruta Agrup Motociclistas

Contacto: amigosdelaruta@live.com.ar

SEPTIEMBRE 2012 - 21, 22 Y 23

VILLA GENERAL BELGRANO - PROVINCIA DE CÓRDOBA ARGENTINA - 1ER. ENCUENTRO GOLDWING

1° encuentro goldwing, por primera vez realizaremos un sueño que es el de ver rodar a estas maravillosas reinas doradas por las sierras cordobesas, te invitamos a participar, es solamente con reserva ya que es con servicio completo que contempla alojamiento, comidas etc., para mas informacion comunicarse a olaff_elvikingo@hotmail.com 03546-15450199 capacidad limitado, buena ruta. Contacto: olaff_elvikingo@hotmail.com

SEPTIEMBRE 2012 - 22

ENCUENTROS: 2° CENA ANUAL MOTERA EN HENDERSON ARGENTINA - HENDERSON - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El sábado 22 de septiembre se realizará la 2° Cena Anual Motera en la localidad bonaerense de Henderson. Organizan los Amigos Motociclistas de Henderson y auspician la Dirección de Deportes y la Dirección de Cultura de Henderson.

Actividades: Sábado a las 14 hs: Recepción y exposición de motos de todo tipo -pista, turismo, trial, clásicas, antiguas, caseras, etc-. Se servirán tortas y bebidas a todos los invitados en la Plaza Principal Manuel Estrada frente al palacio municipal.

16 hs: Bandas de rock en vivo. 19 hs: Recorrido por la ciudad. 22 hs: Cena de camaradería con entrega de certificado de asistencia y obsequios. 2 hs: Boliche bailable.

Domingo a las 10 hs: Desayuno en Complejo Municipal. Asadito al mediodía con los invitados que se queden. Contactos: 02314-451568/15614864/15471666/15460768

Contacto: diegovarena@yahoo.com.ar

OCTUBRE 2012 - 5, 6 Y 7

VILLA OCAMPO - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA 3° MOTOENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL CIUDAD DE VILLA OCAMPO

Club Banco Nacion, Ruta Nac 11 km 872

Bandas en vivo, desayuno gratis, baños, ducha caliente, cantina 24 hs, stand, excursiones, juegos, menciones, premios, caravana, boliche gratis, todo en el mejor predio no te lo pierdas. Organiza Motogrup km 873 adhiere Municipalidad de Villa Ocampo. Por consultas Walter 03482-15333042, Celso 03482-15570692, Polo 03482-15407893. Por e-mail motogrupokm873@hotmail.com Facebook Motogrup Villa Ocampo

Contacto: motogrupokm873@hotmail.com

OCTUBRE 2012 - 5, 6 Y 7

LINCOLN - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA GRAN AMOTONAMIENTO MOTERO LINCOLN 2012

Lugar: Parque General San Martín Con tu entrada. Cantina a beneficio.

Espectacular sorteo de 3 motos okm 110cc. Con tu entrada (cartilla). Gran búsqueda nocturna del tesoro. Y si encontrás la llave ganadora, te llevas la moto okm.

Rock de primera Macadam, Fierro, Entre Otras Bandas Invitadas, presencia de las camaras de choppers world, Altogiro Show en vivo, juegos, caravana por la ciudad, menciones. El domingo desayuno, choripan y una gaseosa gratis, para el motero.

habrá cantina las 24 horas a beneficio del club argentino, parrillas y leña, agua caliente para el mate gratis, fogones , motos antiguas, baños con agua caliente, etc.

Visita nuestra pagina en facebook y conocenos.

Facebook: moto viajeros lincoln

Contacto: mvamigosdelincoln@hotmail.com

OCTUBRE 2012 - 6

VILLA CONSTITUCION - PROVINCIA DE SANTA FE- ARGENTINA 1º MOTOEVENTO-ORGANIZADO

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

OCTUBRE 2012 - 12, 13 Y 14

LA RIOJA - PROVINCIA DE LA RIOJA - ARGENTINA 12VO. ENCUENTRO

Lugar: La Rioja - Capital - Camping Las Vegas a 4 km. del centro. El mejor motoencuentro del NOA, bellissimo entorno, lugar para acampar con todos los servicios, buenas bandas, bar, asadores, excelentes baños.Paseos de montaña, caravana, streep, premios y menciones.

Un encuentro tranquilo y como los de antes. Veni a disfrutar !!!

Contacto: tinchoroyal@yahoo.com.ar

OCTUBRE 2012 - 12 Y 13

ROSARIO DELTALA - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS ARGENTINA

9NO MOTOENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL

Bandas en vivo , cantina las 24 hs , sorteos caravanas, menciones .

Toca Lendegarios 70 y más de 15 bandas. Contactos:03445 15455252 Jorge 03445 15471654 Cristian Contacto: moterosdeltalae.r@hotmail.com

NOVIEMBRE 2012 - 9, 10 Y 11

AVELLANEDA - PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA 1º MOTOENCUENTRO CIUDAD DE AVELLANEDA, SANTA FE.

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

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

Por consultas: Pio 03482-15 665143 / Romeo " -15 630874 / Bigote " -15 513685 / Hugo " -15 523053 / Por Mail: lostemplariosar@hotmail.com / Tambien estamos en FACEBOOK

NOVIEMBRE 2012 - 10 Y 11

MACACHIN - PROVINCIA DE LA PAMPA - ARGENTINA PRIMER MOTOENCUENTRO EN MACACHIN

A realizarse en el predio municipal,donde hay lugar para acampar,duchas,agua caliente y fria,se realizaran juegos y muchas cosas mas!! Evento avalado por la Municipalidad de Macachin. Los esperamos con la mejor onda!!! Organiza Agrupacion Pistones Calientes consultas a los siguientes numeros: 02954-15-530139(Daniel) y 0254-15-305387(Julian)

Contacto: rusodelapampa@gmail.com

NOVIEMBRE 2012 - 16, 17 Y 18

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

10º motoencuentro de Agrupación "Despistados del Camino" de General Pinto.(Lugar Parque Municipal"Martiniano Charras") se llega por ruta 188 km 255,(desde el lado de capital,junin ,lincoln, GRAL PINTO,desde el otro lado,Gral Villegas, Ameghino,granada, GRAL PINTO) Celebraremos

los 10 años de la agrupación, habra juegos, Bandas de Rock, Caravana por la ciudad,sorteos, duchas con agua caliente,leña gratis, muchas sorpresas, desayunos gratis,y mas, si ya nos conocen, saben que no los defraudaremos, y si vienen por primera vez seguro volveran.Proximamente, mas informacion.

tel de contacto: Maisón 02355 15 577762 / Guille 02355 15 516758 / Fernando 02355 15 526422 / Marisa 02355 15 519516. / Facebook: despistados del camino

NOVIEMBRE 2012 - 16, 17 Y 18

MERCEDES - PROVINCIA DE CORRIENTES - ARGENTINA 2DO MOTOENCUENTRO INTERNACIONAL EN LA TIERRA DEL GAUCHO GIL

Lugar "Anfiteatro Municipal Julian Zini" en la vieja estación del Ferrocarril, habrá juegos, sorteos, caravana por la ciudad, visita guiada hasta el predio del Gaucho Gil, boliches, leña gratis, cantina las 24 Hs, baños con agua caliente, almuerzo gratis el día sábado, frondosa arboleda, bandas de rock en vivo, conjuntos de chamame y cumbia, artesanos, Show de batucadas, 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 sus amigos. Para informes: Bigote (Socio de INFORMOTO CLUB Nro: 2845) Tel 03773-1540690 mail: juancarlosilton@yahoo.com.ar Facebook Juan Carlos Hilton Zarate- Martin 03773-15462492 - Mlilo 03773-15629857 Facebook Danil Alberto Romero - Yoni 03773-15463607 - Facebook Motoencuentro Gaucho Gil Contacto: motogrupotransformers@hotmail.com

NOVIEMBRE 2012 - 16, 17 Y 18

SAN JUAN - PROVINCIA DE SAN JUAN - ARGENTINA XIV ENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL DE VESPA CLUBS EN SAN JUAN

El Vespa Club San Juan invita al XIV Encuentro Nacional e Internacional de Vespa Clubes que se llevará a cabo los días 16, 17 y 18 de noviembre en la provincia de San Juan. Próximamente se informará acerca del cronograma de actividades del evento.

Cada club oficial perteneciente al Vespa Club Argentina deberá enviar las listas de socios que concurrirán al encuentro en el mes de septiembre para reservar las plazas. Existe la posibilidad -a confirmar- de que el Gobierno de San Juan brinde alojamiento en la Subsecretaría de Deportes con un costo de \$50 por día. Contacto: vespaclubbuenosaires@yahoo.com

NOVIEMBRE 2012 - 16, 17 Y 18

SANTA ELENA - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS - ARGENTINA 11º MOTOENCUENTRO NACIONAL E INTERNACIONAL

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

Organiza: Los demonios moto club Informes: Luciano: cel:03437-15403017 tel:03437-480115 / Ariel: cel:0343-155144132 / Diego: cel:03437-15483513 / Chato: cel:03437-15609669 / Email:losdemoniosmotoclub_1@hotmail.com / Facebook://losdemoniosmc

NOVIEMBRE 2012 - 24

FRANCISCO ALVAREZ - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA - MOTOROCK

Bandas en vivo - Show caliente - Parrilla - Cantina - Menciones - Premios -Regalos - Te esperamos desde las 11:00 am. Ver mapa en: <https://www.facebook.com/RippersArgentina> Vickingo76 / Gabi Tel:15-6633-5189 ID: 598*745

Contacto: vickingo76@gmail.com

DICIEMBRE 2012 - 1 Y 2

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

Del 30 de Noviembre al 2 de Diciembre

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

DICIEMBRE 2012 - 6, 7, 8 Y 9

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

Organizado por "Lobo Solitario".

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

El predio cuenta con exelente arboleda,duchas(con agua caliente),leña,cantina las 24 hs,recitales

los cuatro días, con la actuación especial de "Asesinos del Pentagrama" y sorpresas, caravana por la ciudad sorteos y premios. con la entrada un alimento no peresedero que sera para el comedor Lorenzo Maza", "La lluvia no nos para". "Usar Casco Salva Vidas, Usalo! tel martin 02227-15472764 / marcelo 02227-15460220 / mail:unidosxdosruedas@hotmail.com / Contacto: unidosxdosruedas@hotmail.com

DICIEMBRE 2012 - 6, 7, 8 Y 9

SANTA ROSA DE CALAMUCHITA - PROVINCIA DE CÓRDOBA ARGENTINA - MOTOFEST ARGENTINO 5º EDICION

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

DICIEMBRE 2012 - 14, 15 Y 16

PERGAMINO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA

4º MOTOENCUENTRO SOMBRAS DE LA RUTA MC

Lugar: camping municipal ruta 8 km 221

entrada \$40 por moto, acompañantes sin cargo,

* buffet las 24 hs, duchas c/ agua caliente las 24 hs, baños químicos, leña, bandas en vivo: palieres rock, maquinacion, macadam, destrezas de la mano de maxi tsabazi, caravana por la ciudad, juegos, menciones, premios en efectivo, y muchas sorpresas mas!!!

*contactos: faby: 02477 - 15615166 / carlos: 02477 - 15513279 / gaby: 02477 - 15693485.

Contacto: sombrasdelarutamc@hotmail.com.ar

ENERO 2013 - 3, 4, 5 Y 6

QUENUMA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA

5º ENCUENTRO NACIONAL DE MOTEROS

En "La capital de la moto y la amistad" este año empezaremos a festejar los 100 años de nuestra localidad! pileta, sombra natural y artificial, cantinas de bebidas, asados, y matera c agua caliente las 24 hrs, seguridad y atención personalizada como el amigo motero se merece, baños (este año incorporamos duchas con agua caliente) los mejores espectáculos de rock, con bandas locales y nacionales, y a pedido de los moteros para divertirse, gran bailanta con la espectacular banda "Chicos X" presentando su nuevo disco. entrada GRATIS para el motero. todos los espectáculos se realiza dentro del mismo predio del Club D Y R Alumni. contactos Pepe 02392605047 Vasco 02392446836 faly 02392511240 Organiza Moteros Amigos de la Ruta 14

Contacto: gerar_fabi@hotmail.com

ENERO 2013 - 10, 11, 12 Y 13

PIGUÉ - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA

7MO ENCUENTRO INTERNACIONAL DE MOTOS PIGUÉ 2013

Organizado por La Agrupación Moteros Pigue. Bandas de nivel nacional y bandas locales en vivo. Recepcion con cerveza o gaseosa. Cantina las 24 Hs. El clásico torneos de pulseadas. Dia jueves por la noche asado gratis para los moteros que lleguen ese dia para el sabado: Cena para moteros (carne asada, ensalada, chorizo y vajilla) DESAYUNO sabado y domingo(Cafe con pasteles) Pilcheros y artesanos. Baños con ducha caliente las 24hs. Menciones especiales. Predio totalmente Asfaltado: 60 hectareas arboladas, parrillas, iluminación, electricidad y pileta de natacion. No se permitan las contraexplosiones dentro del predio Si venis de a dos pagas uno y medio. ya sabes como te atendemos en pigue y si no comprobalo y volveras / Contacto: motoqueros_depigue@yahoo.com.ar

ENERO 2013 - 11, 12 Y 13

VILLA CACIQUE - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA - 11º ENCUENTRO MOTOTURISTICO

Se realizara en el predio del Club Loma Negra con amplia arboleda, duchas, leña, parrilla, sevicio de cantina y pileta olimpica. Se haran juegos y destrezas, caravanas por Villa Cacique y Barker, entrega de premios, menciones, actuaciones de bandas y por supuesto las tradicionales medias lunas para el sabado y domingo. Contacto: moterosbarker@yahoo.com

FEBRERO 2013 - 1, 2 Y 3

TAPALQUE - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA

4º MOTOENCUENTRO TAPALQUE 2013

Agrupación Motera y Municipalidad de Tapalqué invitan a todos los motociclistas a concurrir al 4º Motoencuentro que organizamos con las ganas de siempre, para que pasen un lindo fin de semana. Lugar camping municipal con hermosos baños con duchas, agua caliente, muy linda arboleda, Fogones y leña.

Habrá caravana sorteos menciones show de acrobacia en moto, bandas.

Contactos Gustavo 02281-502270 / Negro 02281-15669952 / Mail:gusspezia@hotmail.com

FEBRERO 2013 - 22, 23 Y 24

GENERAL ALVEAR - PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARGENTINA - 5º MOTOENCUENTRO

Este va a ser nuestro 5º motoencuentro, es por eso que lo estamos preparando para uds. Vengan a disfrutar de un fin de semana, en donde los agasajados seran los fierros, ¡las motos! Pasion por la cual nos incentivamos año a año a mejorar!!!

Actividades a realizarse

Tendremos juegos por la tarde, bandas en vivo por la noche, recorreremos el pueblo con una multitudinaria caravana.

Servicios disponibles

El predio cuenta con una variada y tupida arboleda, excelente iluminacion, tomas electricas, fogones con mesas y bancos, leña, duchas con agua caliente, pileta olimpica, y cantina las 24 horas. Y todo un pueblo que espera su visita.

Como llegar

Por ruta provincial nº 51 entre las ciudades de saladillo y tapalque, por el acceso ruta provincial nº 61; por ruta nacional nº 205 entre las ciudades de Saladillo y Bolivar por acceso ruta nº 61.-

Lugar del motoencuentro

Camping pileta municipal

Acceso ruta provincial nº 61 a 1.5 km de la plaza principal

Contacto: moterosdelcentro@hotmail.com

MARZO 2013 - 1, 2 Y 3

SAN JUSTO ,PROVINCIA DE SANTA FE - ARGENTINA

8 MOTOENCUENTRO

Lugar: Aero Club, San Justo.

Bandas en vivo ,menciones especiales a todas las agrupaciones, juegos ,caravana por la ciudad ,desayuno gratis. Atención al motociclista las 24 hs: cantina ,buffet, baños ,ducha con agua caliente y continua limpieza ,leña gratis, seguridad ,camping con muy buena sombra y lugar para acampar, parrilleros ,buena iluminación ,la mejor atención como siempre.

Mail:viajerosdelarutasj@hotmail.com.ar / Buscanos en facebook:motoencuentrosj

Celulares :03498-15618779 / 03498-15463527

Contacto: clau_andreavillalba@hotmail.com

MARZO 2013 - 15, 16 Y 17

OLAVARRIA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA

MOTOENCUENTRO AGRUPACION AMIGOS

Predio: Club Estudiantes

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

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

MAYO 2013 - 2, 3, 4 Y 5

SERRA NEGRA - ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

10º TRICUSTOM

Desde el 2 hasta el 5 de mayo de 2013, la ciudad brasileña de Serra Negra (São Paulo) recibirá al 10º Tricustom, el mayor encuentro de triciclos y motos Custom de Brasil. La cita tendrá lugar en el Centro de Convenciones Circuito das Aguas, que cuenta con todo tipo de comodidades como camping cubierto, sanitarios de material con duchas, restaurante y 1200 metros de área cubierta.

Para mayor información ingresar al sitio www.tricustom.com.br o comunicarse al correo electrónico contato@tricustom.com.br.

Contacto: contato@tricustom.com.br

MAYO 2013 - 9, 10, 11 Y 12

PUERTO IGUAZÚ - PROVINCIA DE MISIONES - ARGENTINA

5º CATARATAS MOTO FEST

La ciudad misionera de Puerto Iguazú volverá a convertirse en la capital del motociclismo argentino con la 5ª edición de la Cataratas Moto Fest. El encuentro, organizado por el Moto Club Águilas de la Frontera, se llevará a cabo los días 9, 10, 11 y 12 de mayo de 2013.

Además de disfrutar del multitudinario evento, los participantes visitarán las Cataratas, tanto del lado argentino como del lado brasileño, y recorrerán la pintoresca Ciudad del Este en Paraguay. Más información en www.aguilasdelafrontera.com. Correo electrónico: reservas@ebgrouptravel.com.

Contacto: reservas@ebgrouptravel.com

en moto

Programa Radial

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

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

www.clubsiambrettabas.com.ar

Club
Siambretta
Bs. As.
2007

"Un club apasionado por la Siambretta"

Club Siambretta Buenos Aires

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

R & R

MOTOS

Desde 1960

Motocicletas BMW de 1930 a 1981

Service - Repuestos - Restauraciones

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



REVIT!

www.revitargentina.com.ar



www.informotoclub.com

ALTER
indumentaria

...camino al andar seguros.

DELTA
JOY
TRIP
RUTA

NUEVA CIMA

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

FEDERACION ARGENTINA



PARA PUBLICAR EN LA REVISTA
publicidad@informoto.com Tel/fax 54-11-4966-2469



MOTORCYCLES
PARTS AND ACCESORIES

YUASA BATTERY

METZELER 
ALWAYS TWO WHEELS AHEAD

 **DAINESE**

D.I.D

Marcamos la diferencia

 **MONSA**

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

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

SEGUIMOS TAMBIEN EN



facebook.com : MONSA SRL



www.twitter.com/monsasrl



HONDA
The Power of Dreams



LA VIDA TAMBIÉN ES TODO TERRENO.

WWW.HONDAXR125.COM



SALÍ A EMBARRAR TUS AFTER OFFICE.

Una moto que desafia la rutina de todos los días. Su estilo urbano y on-off permite atravesar la ciudad y los caminos más complicados. Posee un motor monocilíndrico de 4 tiempos, OHV de 125 cm³ y 5 velocidades que permiten escaparse, garantizando aventuras sin límites.