

Bonetto*motos*

MAGAZINE

DIC - ENE 2020
EDICIÓN Nº 9



“NUEVA SUZUKI, NUEVOS DESTINOS”

V-STORM 1050 / XT



ES OFICIAL - SE FABRICARÁ LA HD350



CÓMO ACTUAR EN CASO DE ACCIDENTE ?



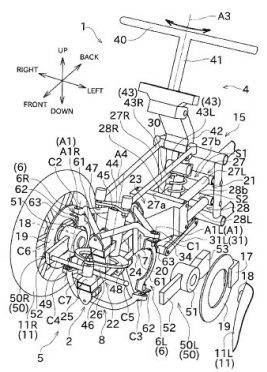
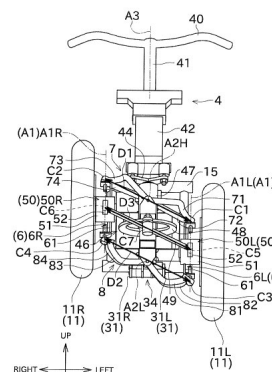
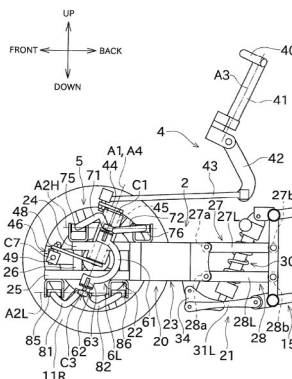
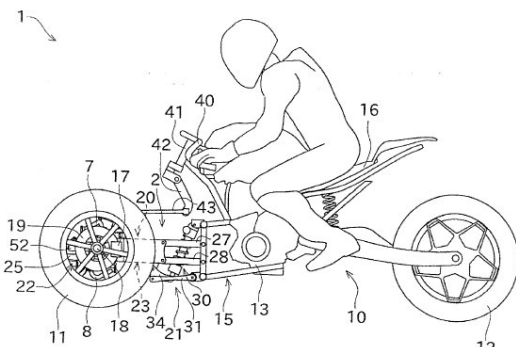
FICHA TÉCNICA - GSX 1300 HAYABUSA

KAWASAKI SIGUE TRABAJANDO EN SU PARTICULAR MOTO DE TRES RUEDAS

El sistema de Kawasaki es muy distinto al visto en los scooters de tres ruedas que conocemos o en el de la Yamaha Niken: en lugar de las horquillas convencionales, un sistema de brazos horizontales parece actuar como tirantes que permiten que las ruedas delanteras giren y que todo el vehículo se incline en las curvas.

Las dos ruedas se mueven al unísono, siempre como un tipo de paralelogramo en movimiento, y además de usar brazos en lugar de horquillas destaca que todo el sistema se opera con un único monoamortiguador.

Este sistema alternativo deberá evitar los cabeceos al frenar, separando el efecto de frenado del de la suspensión, aunque, aparentemente, parece más pesado que un sistema de horquillas y eso debería afectar al centro de gravedad, a las masas no suspendidas y, por tanto, a las inercias, aunque seguro que Kawasaki nos acaba sorprendiendo... Estaremos atentos.



Honda XR600 (1985)

Aquella bestia máxima del enduro que todos querían



Lanzada por primera vez en 1985 por Honda Japón, la XR600 es una de las motos todo terreno más adorada y aclamada en todo el mundo. Monocilíndrica de gran poder, con una cómoda posición de manejo.

Lanzada por primera vez en 1985 por Honda Japón, la XR600 es una de las motos todo terreno más adorada y aclamada en todo el mundo. Monocilíndrica de gran poder, con una cómoda posición de manejo, algo pesada para maniobrar en pistas de barro y ripio, pero de una performance bestial a la hora de trepar el terreno que se le antepusiese, este verdadero tanque de dos ruedas se fabricó hasta el año 2000 dejando una huella en el imaginario colectivo motero.

Durante los años en los que se la fabricó en serie fue objeto de algunas mejoras notables: en 1988 su doble carburador de apertura progresiva fue reemplazado

por un nuevo sistema que innovaba con un solo carburador pero más grande y eficiente. Este cambio inicial le mejoró el rendimiento no sólo en el consumo sino en la entrega de potencia misma.

Pero la condición de 100% campera de la XR600 se volvió un problema para algunos mercados, ya que por su diseño enduro (con cubiertas de tacos, sin giros, luces, tablero completo y demás requerimientos para circular por la ciudad) muchos motoristas no podían disfrutar la eventual compra sin tener inconvenientes legales llevándola por la ciudad. Y de tal magnitud era la demanda que el gigante japonés optó por aprovechar el éxito del modelo

adaptando la necesidad con un nuevo diseño, la XR600L (bien citadina y adaptada a las calles y el tránsito, con todos los aditamentos que la bestia enduro no traía), lo que supuso otro acierto en cadena usando la misma plataforma. Ambas opciones de semejante leyenda se mantuvieron vigentes hasta los primeros años del nuevo milenio.

Aquí en Argentina, este modelo de Honda sigue siendo un objeto de deseo para cualquiera que ame andar en moto y sentir el empuje de ese fenomenal motor comprimido.

NUEVA GAMA DAINESE D-AIR



El Grupo Dainese acude a EICMA con la tercera generación del airbag D-air, una línea de productos para su uso en competición, en carretera y finalmente también para el público femenino. La gama D-air para 2019 presenta los resultados del desarrollo de la tercera generación del airbag Dainese, que ha mejorado en ergonomía y eficacia. La bolsa y el algoritmo han sido proyectados de forma específica en base a la finalidad prevista, teniendo en cuenta las distintas dinámicas de activación y las zonas del cuerpo más expuestas.

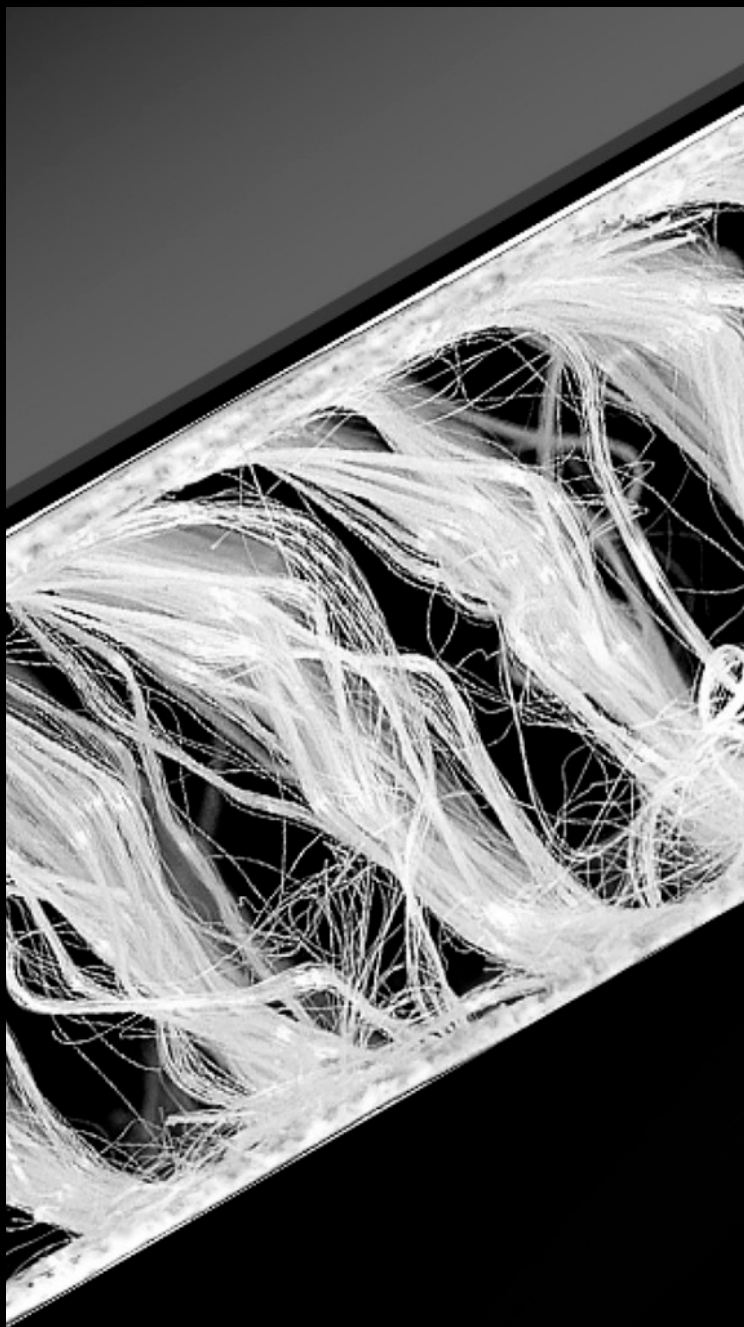
DAINESE PARA CIRCUITO

Para su uso en pista llega el nuevo Misano 2 D-air, un mono profesional de piel de vacuno. El sistema airbag se incorpora por primera vez en algunos de los productos Dainese más icónicos para uso en carretera, desde el mono divisible Avro D-air, a la chaqueta de piel Racing 3 D-air o el Carve Master 2 D-air®, una prenda de Gore-Tex dedicada al sport turismo. Completa la colección la Tuono D-air, la mejor chaqueta de la gama.



DAINESE Y EL PÚBLICO FEMENINO

Por primera vez se presentan prendas específicas para el público femenino, con el sistema D-air como verdadero protagonista. Tal es el caso del Misano 2 Lady D-air, el primer mono profesional de piel para mujeres que cuenta con airbag, el Avro Lady D-air y la chaqueta Racing 3 Lady D-air. Los productos Lady incluyen con precisión todas las características del airbag para hombres, como la bolsa, caracterizada por microfilamentos internos y protegida por 27 patentes.



Los microfilamentos constituyen precisamente el rasgo distintivo de la bolsa D-air, el núcleo del sistema: una característica que impide la deformación y garantiza un inflado controlado, así como una presión y una protección homogéneas en toda la superficie.

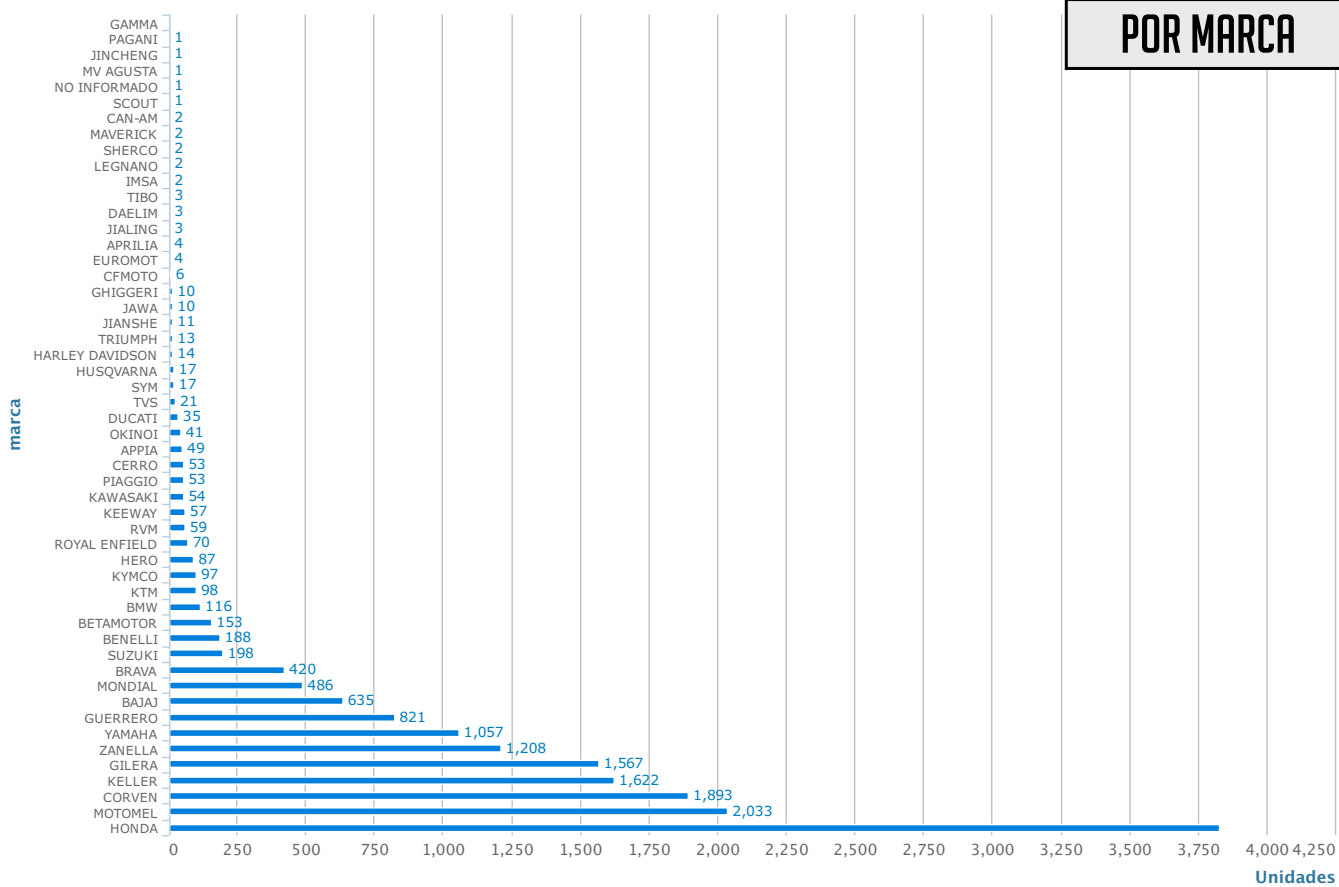
Gracias al estudio constante y al análisis de más de 2000 activaciones, la bolsa del sistema D-air está diseñada para cubrir solo las zonas del cuerpo donde la protección es realmente necesaria, de forma que se ha encontrado el equilibrio perfecto entre seguridad y ergonomía, garantizado por un sistema un 37 % más ligero con respecto a la versión anterior. El airbag está ahora mejor integrado en las prendas y es totalmente invisible, garantizando lo que realmente se echaba en falta en las primeras versiones y, por fin, se ha conseguido: un nivel de comodidad similar al de las chaquetas tradicionales.



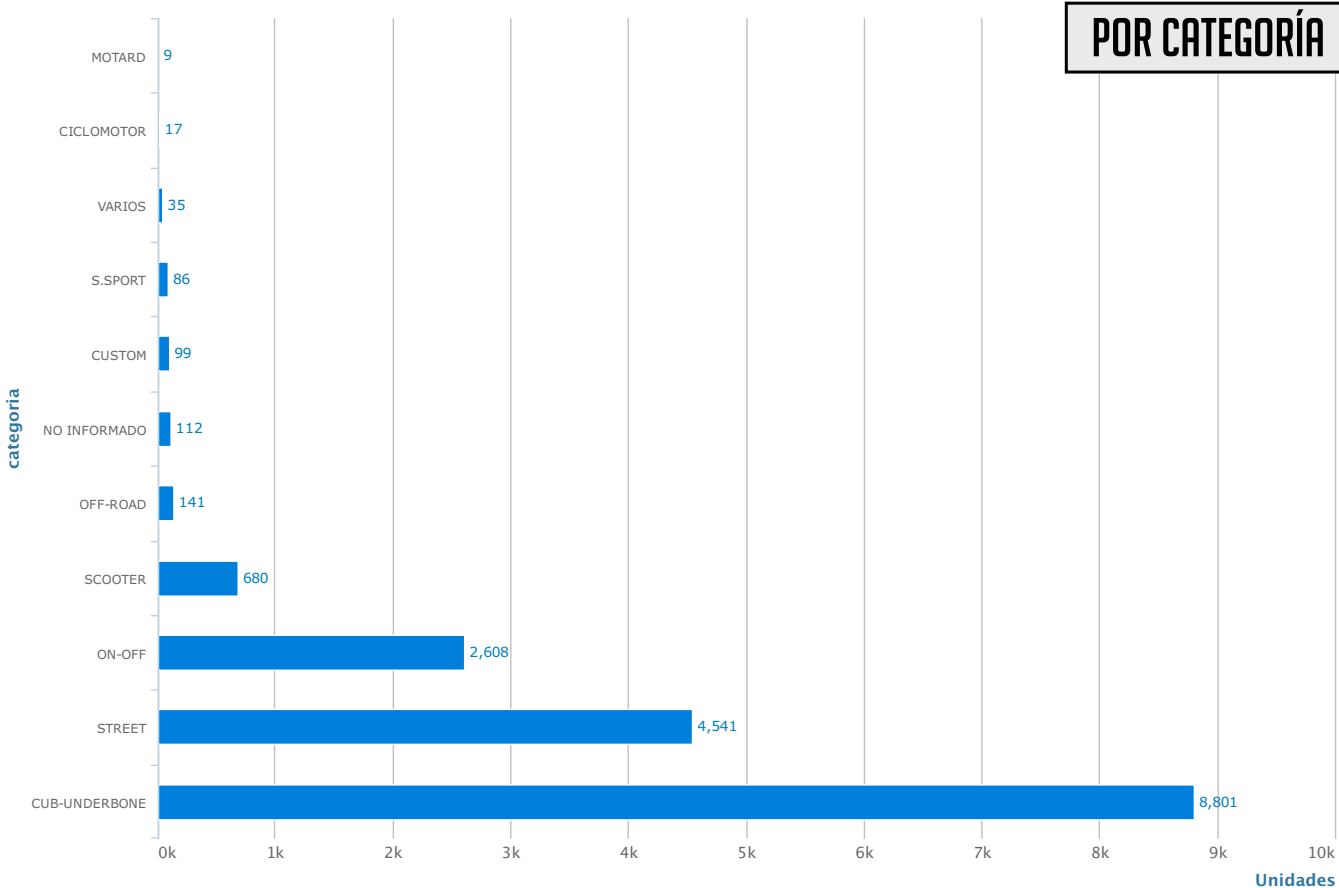
DICIEMBRE 2019

PATENTAMIENTOS MOTOVEHÍCULOS

POR MARCA



POR CATEGORÍA





SE FABRICARÁ LA HARLEY-DAVIDSON HD350

La marca de Milwaukee anunció a mitad de año que harían una máquina de media cilindrada, en conjunto con la firma Qianjiang. El modelo usará de la base la Benelli 302S.

En junio de este año, Harley-Davidson y Qianjiang comunicaron su acuerdo, que constaba, entre otras cosas, de fabricar motos de baja o media cilindrada para la marca norteamericana. Además compartirán información de sus distintos modelos.

A seis meses de ese anuncio se informó que llegará a producción la Harley-Davidson HD350, la primera criatura que saldrá de la unión. Se fabricará en la planta de Qianjiang en China, y por ahora parece que estará disponible solamente para el mercado oriental. No se descarta que pueda ser presentada en

otros países, ya que falta casi un año para verla en las calles.

Según comunicaron, la motocicleta saldrá a la luz recién a finales de 2020, y se usará como base la Benelli BN302S. Vale aclarar que la marca italiana pertenece al gigante chino, por eso se utilizarán varias piezas,

por ejemplo el motor.

La H-D tendrá un propulsor como la BN302S, pero se rumorea que será de mayor cilindrada, dado que la denominación de la máquina es "350", por lo tanto debería ser de unos 350cc (se dice 338cc). También basará su parte ciclo en el ejemplar italiano,

no ha así su estética, que será semejante a otras motos de la marca norteamericana.

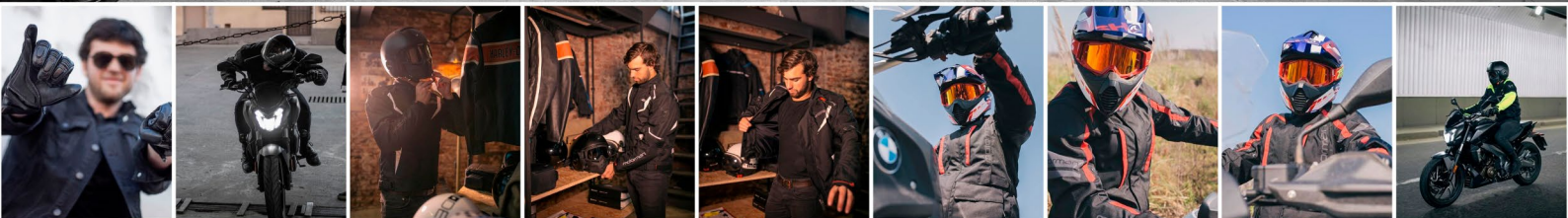
"Harley-Davidson siempre se ha inspirado en motociclistas de todo el mundo. Nuestro plan More Roads se trata de llevar nuestra marca de libertad a más personas, en más lugares, de más maneras", había dicho Matt Levatich, presidente y director ejecutivo de Harley-Davidson, luego de la unión de ambas empresas, y finalizaba: «Estamos entusiasmados con esta oportunidad de construir más motociclistas Harley en China, uno de los mercados de motocicletas más grandes del mundo, al crear nuevas vías para nuestra marca».





motorman

BOX



SEGURIDAD

motorman

DISEÑO

Motorman produce bajo diseños y estándares europeos, la indumentaria y los elementos que todo motociclista necesita para una conducción cómoda y segura de su moto ya sea sport, Street, custom o trail. La línea Motorman cuenta con una importante variedad de talles, colores y modelos específicos para cada tipo de moto. El secreto de la altísima calidad de los productos Motorman radica en que al fabricar en el exterior utiliza la misma tecnología, procesos y materiales que usan las marcas internacionales más reconocidas.

☎ 01149626789

✉ info@motorman.com.ar





SUZUKI GSX 1300 HAYABUSA



JAPÓN

312 KM/H

197 CV

1340 CC

4 CILINDROS

9800 RPM

226 KG

SUZUKI V-STROM 1050 - 2020



Más electrónica y otras novedades en la trail japonesa

El segmento trail se ha convertido con el paso de los años en un mercado clave para la marca japonesa. Reflejo de este interés está en la nueva Suzuki V-Strom 1050 y su versión XT, la remodelación de su modelo más aventurero de cara a la temporada 2020. Continúa así una saga que arrancó en 2002 y que ya se ha convertido en una referencia en las 'mil' y en las 'seis y medio' más aventureras. Ahora se lanza una evolución muy interesante, con un motor más respetuoso con el medio ambiente y, a la vez, con un rendimiento más óptimo en bajos y medios. Además su electrónica se ha revisado aunque sin grandes alardes, ya que precisamente la Suzuki V-Strom 1050 seguirá haciendo gala de su sencillez y accesibilidad.

Pues bien, ahora ya se ha podido confirmar el precio de la Suzuki V-Strom 1050 y su versión Suzuki V-Strom 1050 XT, asentándose como uno de los modelos más interesantes en términos de calidad-precio. El bicilíndrico en V se mantiene en los 1037 cc,

pero ahora la Suzuki V-Strom 1050 cumple con la Euro 5 de cara al año que viene. Y no sólo eso, sino que mejora su entrega de potencia llegando a 106 cv.

Quizá el apartado en el que más destaca la nueva trail es la electrónica, un aspecto en el que está el denominado Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S), paquete en el que están los modos de conducción actualizados y el control de tracción, pero también un nuevo selector, asistente de arranque y el mejorado asistente en bajas revoluciones, además de la tecnología LED de los faros. Sin embargo, en la versión Suzuki V-Strom 1050 XT encontramos de serie otros detalles en este pack como una unidad inercial IMU, control de crucero, Sistema Motion Brake ABS de frenada, asistente de salida en pendiente, asistente antilevantamiento de rueda trasera y frenada inteligente según la carga, lo que le da un aire tecnológico nunca visto en este ya mítico modelo.



CAMPEONES TEMPORADA 2019



MARC MARQUES

HONDA



ALEX MARQUES

KALEX



LORENZO DALLA PORTA

HONDA



MATTEO FERRARI

ENERGICA EGO

CAMPEONES TEMPORADA 2019



SBK
SUPERBIKE
FIM WORLD CHAMPIONSHIP

JONATHAN REA

KAWASAKI



COOPER WEBB

KTM



TIM GAJSER

HONDA



TOBY PRICE

KTM

INVESTIGADORES DESARROLLARON UN SISTEMA PARA DETECTAR MOTOCICLISTAS SIN CASCO

Especialistas de la UNLP trabajaron en un software especial que localizaría motociclistas sin casco, a través de las cámaras de seguridad de los municipios. Es un proyecto pensado para contribuir con la seguridad vial.

Según el Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, un 43,8% de las víctimas fatales en accidentes de tránsito son motociclistas; se ubican en primer lugar muy por encima de los automovilistas, que representan el 27,6%. A pesar de que aumentó el uso de casco en nuestro país, las cifras siguen generando preocupación.

Los Investigadores del Centro Superior para el Procesamiento de la Información, de la Universidad Nacional de La Plata (CeSPI – UNLP) trabajaron en un proyecto para contribuir con la seguridad vial. En el mismo se desarrolló un sistema para integrar en las cámaras de seguridad de las distintas ciudades de nuestro país. Esto ayudaría a mejorar los controles, así como elaborar datos estadísticos para intentar solucionar la problemática.

EL SISTEMA PLATENSE

La herramienta desarrollada utiliza la tecnología denominada “Machine Learning”, y funcionaría para detectar motociclistas (conductores o acompañantes) que no tienen el casco puesto. “Machine Learning, es un conjunto de técnicas que permiten que la computadora ‘aprenda’ a hacer cosas automáticamente en base a ejemplos que se le proveen, sin que un individuo le tenga que decir cómo hacerlo”, explicó el licenciado Juan Marra, director del CeSPI – UNLP.

Por su parte, Alejandro Ferrareso, licenciado y especialista de la UNLP, aclaró: “lo primero que se hace es entrenar un modelo para que logre identificar, de todo aquello que pasa por delante de la cámara, qué es un motociclista y que no. Luego se entrena un segundo modelo para que identifique quien tiene casco y quién no. Para entrenar a estos sistemas existen distintos tipos de tecnologías; en este caso que se trabaja con imágenes, utilizamos un tipo de modelo conocido como redes neuronales”.

Continuó especificando: “se trata de redes específicas llamadas convolucionales, es un tipo de red neuronal artificial donde las neuronas corresponden a campos receptivos

de una manera muy similar a las neuronas en la corteza visual primaria de un cerebro biológico”. Y añadió “después de armar estos dos modelos, se elabora una aplicación, que captura las imágenes de las cámaras de video y luego cada determinado periodo de tiempo ejecuta los modelos entrenados. El primer modelo recorta las imágenes que interesan, en este caso, separa las motos de los otros elementos que puedan aparecer. Después, el segundo modelo separa los motociclistas con cascos de los que no lo utilizan, ya sea el conductor o el acompañante”.

Según los investigadores, con el entrenamiento suficiente, el sistema logra discernir entre una motocicleta y otros transportes parecidos (como un caballo o una bicicleta), así como identificar si el conductor o acompañante lleva casco, inclusive si tiene otro elemento en la cabeza (como un casco de bici o una gorra).

Marra detalló: “utilizamos modelos que existen, que están a disposición en el mercado. Lo que hacemos es adaptar lo que

esos modelos saben hacer a lo que nosotros necesitamos que hagan; de esta manera además bajamos el costo del desarrollo. Se trata de una transferencia de conocimiento: por ejemplo, se toma un modelo que está entrenado para detectar animales y se lo direcciona -se le enseña- a detectar motos”.

Además el sistema trabajaría con las cámaras de seguridad ya colocadas en varias ciudades de nuestro país, “la realidad es que la mayoría de los municipios poseen cámaras de seguridad en cantidad, por lo que no es necesario realizar una gran inversión económica para poner a funcionar este desarrollo. En el caso de los municipios con mayor cantidad de población, la información obtenida resulta fundamental para realizar un relevamiento estadístico preciso y en base a estos datos elaborar políticas de gobierno tendientes a mejorar y optimizar las estrategias de seguridad vial”. Adelantaron que podría comenzar las pruebas piloto del sistema de detección en La Plata, Almirante Brown y Lomas de Zamora.



MOTOGP 20



08 1 - GRAND PRIX OF QATAR
MAR

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT
QATAR

22 2 - OR THAILAND GRAND PRIX
MAR

CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT
THAILAND

05 3 - RED BULL GRAND PRIX OF THE AMERICAS
APR

CIRCUIT OF THE AMERICAS
UNITED STATES

19 4 - GRAN PREMIO MOTUL DE LA REPUBLICA ARGENTINA
MAR

TERMAS DE RIO HONDO
ARGENTINA



03 5 - GRAN PREMIO RED BULL DE ESPAÑA
MAY

CIRCUITO DE JEREZ - ANGEL NIETO
SPAIN

17 6 - SHARK HELMETS GRAND PRIX DE FRANCE
MAY

LE MANS
FRANCE

31 7 - GRAN PREMIO D'ITALIA OAKLEY
MAY

AUTODROMO INTERNAZIONALE DEL MUGELLO
ITALY

07 8 - GRAN PREMI MONSTER ENERGY DE CATALUNYA
JUN

CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA
SPAIN



21 9 - HJC HELMETS MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND
JUN

SACHSENRING
GERMANY

28 10 - MOTUL TT ASSEN
JUN

TT CIRCUIT ASSEN
NETHERLANDS

12 11 - FINLAND GRAND PRIX
JUL

KYMRING
FINLAND

09 12 - MONSTER ENERGY GRAND PRIX CESKE REPUBLIKY
AGO

AUTOMOTODROM BRNO
CZECH REPUBLIC



16 13 - MYWORLD MOTORRAD GRAND PRIX VON OSTERREICH
AGO

RED BULL RING - SPIELBERG
AUSTRIA

30 14 - BRITISH GRAND PRIX
AGO

SILVERSTONE CIRCUIT
GREAT BRITAIN

13 15 - GRAN PREMIO OCTO DI SAN MARINO E DELLA RIVIERA DI RIMINI
SEP

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI
ITALY

04 16 - GRAN PREMIO DE ARAGÓN
OCT

MOTORLAND ARAGÓN
SPAIN



18 17 - MOTUL GRAND PRIX OF JAPAN
OCT

TWIN RING MOTEGI
JAPAN

25 18 - AUSTRALIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX
OCT

PHILLIP ISLAND
AUSTRALIA

01 19 - SHELL MALAYSIA MOTORCYCLE GRAND PRIX
NOV

SEPRANG INTERNATIONAL CIRCUIT
MALAYSIA

15 20 - GRAN PREMIO MOTUL DE LA COMUNITAT VALENCIANA
NOV

CIRCUIT RICARDO TORMO
SPAIN



PASIÓN EN DOS RUEDAS.



tu compañera de emociones...

EL TRÉBOL

f Damian Rosso



Benelli TRK 502

"Camino a la cumbrecita, por las montañas"

EL TRÉBOL

f Luis Mattalia



Honda cbx 250 twister

"De visita pon tanti"

EL TRÉBOL

Oscar Mendoza

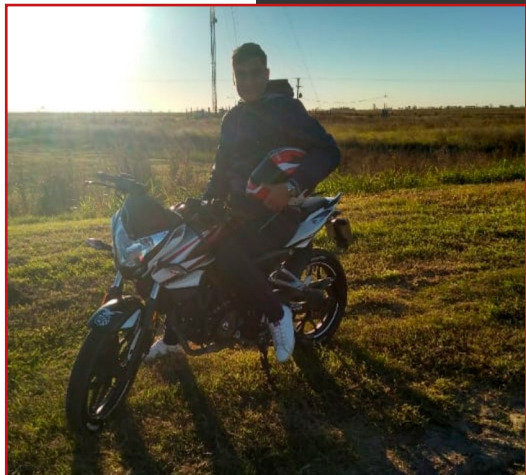


Yamaha XJ6

"En arocena en un encuentro"

CARLOS PELEGRI

f Ezequiel Rolon



Bajaj Rouser NS 150

"Mi fiel compañera"

EL TRÉBOL

f Marcelo Churchiu



Honda CBX Twister 250

"Parque Provincial Aconcagua"

EL TRÉBOL

f Miqueas Arcando



Honda Falcon 400

"Recuerdo de un viaje"

tu compañera de emociones...

EL TRÉBOL

 elprofecorrea



CBX 250 Twister

"Ingresando MotoEncuentro en Armstrong"

EL TRÉBOL

 Emi Guasconi



Yamaha Yzf 250 2009

"Si vas a dar todo por alguien que sea por ti mismo"

EL TRÉBOL

 JIMEGONZ23 / FABUPERONA



Honda Transalp

"Jime y Fabu en tierra del fuego"

EL TRÉBOL

 Perren Crstian



Benelli TNT 300

"En Hualfin Catamarca"

EL TRÉBOL

 Damián Mattalia



Honda NX4 Falcón

"Recorriendo Ruta 40"

EL TRÉBOL

 Tomas Vallejos



Honda CG

"Pisteando en Rosario"

EXTREME TUNERS DESARROLLA UNAS BIELAS FABRICADAS EN FIBRA DE CARBONO

Son diez veces más ligeras que las de acero y resisten mayores potencias y regímenes de giro

Desde hace muchas décadas y a pesar del gran avance en el desarrollo de nuevos materiales, ciertas partes internas de los motores se siguen fabricando más o menos igual. Este es el caso de las bielas, elemento de unión entre los pistones y el cigüeñal. Pero los griegos de Extreme Tuners han dado un paso más allá al desarrollar las primeras (que sepamos) bielas construidas en fibra de carbono mediante impresión 3D.

Precisamente el proceso de fabricación cobra especial importancia en ello porque sin los avances en este tipo de impresiones, sería imposible construir estructuras de este tipo. Aquí no se pueden utilizar moldes y tampoco artesanos expertos en el trabajo de la fibra. Es imprescindible el uso de ordenadores que recreen la pieza al detalle y de forma homogénea para no crear puntos de ruptura, sobre todo en piezas que están sometidas a enormes esfuerzos.

Cada una de las piezas tiene un peso de únicamente 77 gramos. Esto se traduce en que son diez veces más ligeras que

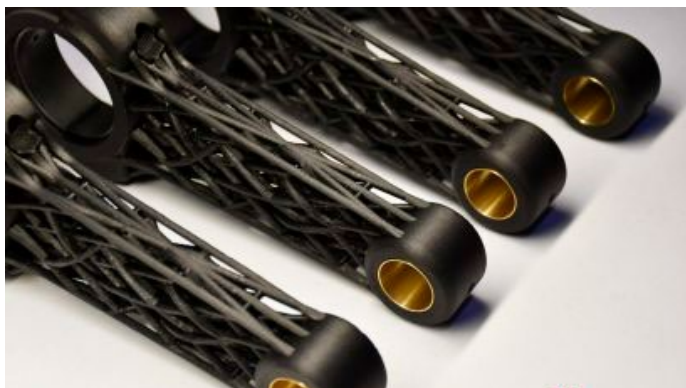


su homólogas fabricadas en acero. Y si nos vamos a fabricaciones más exóticas, como el aluminio forjado, la diferencia de peso a favor de las de carbono es de 6,5:1. Y todo ello con una capacidad enorme de resistir el trabajo al que se ven sometidas y, al mismo tiempo, sufriendo menos efectos perjudiciales bajo el calor intenso en el que trabajan.

Estas bielas van a ser montadas en el motor de un Mitsubishi Lancer, y están preparadas para resistir regímenes de giro de 15.000 revoluciones además de potencias superiores a los 3.000 CV. Junto a ellas la gente de Extreme Tuners también han desarrollado

unos pistones de titanio impresos en 3D. De hecho la empresa griega cree firmemente que la evolución está en empezar a imprimir las piezas y no fabricarlas, forjarlas o mecanizarlas.

La última vez que habíamos escuchado que se estaba trabajando en bielas fabricadas en fibra de carbono vino de la mano de Lamborghini. Allí por 2016 anunciaba que en su Centro de Investigación y Desarrollo de Seattle empezarían a buscar la forma de aplicar esta tecnología a sus motores, aunque de momento no han publicado resultados.



PROTOCOLO PAS

¿CÓMO ACTUAR EN CASO DE ACCIDENTE?



Los accidentes de tránsito lamentablemente están a la orden día, y nadie queda exento de la probabilidad de sufrir uno. Pero ¿qué tanto sabemos sobre lo que debemos hacer en casos graves?

Según la Cruz Roja, si un 20% de la sociedad supiera como actuar en caso de accidente el número de víctimas en las rutas se reduciría notablemente. Esto deja en claro que muchos no saben qué hacer, ya sea por negligencia o nerviosismo. Sin embargo, se creó hace tiempo a nivel mundial el Protocolo PAS, algo que no muchos recuerdan y deberíamos tener más en cuenta.

Por esto mismo, vamos a refrescar la memoria y repasar el Protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer.

PROTEGER

El primer paso es proteger. ¿Qué? El lugar donde sucedió el accidente, a nosotros mismos, y al resto, en caso de que haya más damnificados. Para ello deberemos tener en cuenta los elementos de señalización, las balizas para mover el vehículo a una zona segura, luego los triángulos de emergencia (o conos), y el chaleco reflectante para ser visibles al resto de los conductores que pasen. También hay que apagar e inmovilizar los vehículos involucrados. Esto es fundamental para que la situación no empeore aún más, ni se produzca otro incidente.





AVISAR

Una vez que esté preservado todo, el siguiente paso a seguir será llamar a emergencias, en Argentina el número es 911. Para actuar de la forma adecuada, deberemos brindar toda la información posible, principalmente tres puntos: lugar, personas involucradas, y situación.

Es importante tener noción de dónde estamos, para que vayan los servicios de emergencias, debe ser exacto, ya sea intersección de calles o el kilómetro, si estamos en ruta. Debe darse el número de heridos, así como la gravedad de los mismos; además si hay alguien atrapado en alguno de los vehículos. También habrá que avisar si hay algún derrame de sustancias peligrosas, o si hay riesgo de que la situación vaya a peor.

SOCORRER

El siguiente es el más riesgoso, ya que deberemos involucrarnos en el hecho. Pero antes de hacerlo, tenemos que pensar qué hacer, ya que podemos agravar una lesión si desconocemos sobre primeros auxilios. Si no sabemos cómo actuar frente a la situación es mejor limitar nuestro accionar, porque podríamos provocar mayores complicaciones a los afectados.

Podemos darles algunas nociones básicas:

- No ofrecer comida, ni bebida, ni medicamentos.
- No retirar la ropa. Si se puede aflojar, abriendo cierres o desprendiendo botones.
- Nunca hay que sacarle el casco a un motociclista, porque podemos causarle lesiones en las vértebras. Si podemos levantar el visor, para que pueda respirar mejor.
- En caso de herida sangrante, el torniquete no sirve, hay que hacer presión directamente en la zona. Se debe presionar 10 minutos con un trapo (o ropa), una vez se empape, poner otro encima.
- Si presenta quemaduras, el agua debe ser a temperatura ambiente, no fría.
- Si se sabe RCP y el herido no respira se puede practicarle las maniobras.

En caso de que nuestros conocimientos sean escasos, lo mejor es quedarse al lado del herido, hasta que llegue el personal de emergencias.

VEHÍCULOS USADOS

Todos los vehículos están patentados al día y listos para transferir.- Consultar por otros modelos y por planes de financiación

HONDA - CB 500 F 



KMS 300 **2018**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 **EL TRÉBOL (STRA. FE)**

YAMAHA - MT 03 



KMS 2.300 **2018**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 **EL TRÉBOL (STRA. FE)**

YAMAHA - FZ 150 FI 



KMS - 1.900 **2018**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 **EL TRÉBOL (STRA. FE)**

YAMAHA - FZ FI 150 



KMS 23.661 **2016**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 **EL TRÉBOL (STRA. FE)**

YAMAHA - FZ 16 



KMS 27.200 **2012**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 **EL TRÉBOL (STRA. FE)**

BAJAJ - ROUSER 200 NS FI 



KMS 3.300 **2019**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 **EL TRÉBOL (STRA. FE)**

VEHÍCULOS USADOS

Todos los vehículos están patentados al día y listos para transferir. - Consultar por otros modelos y por planes de financiación

BENELLI - TNT 150 



KMS 4.800 **2018**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

HONDA - CRF 230 F 



KMS 0 **2019**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

BMW - GS 650 



KMS 30.000 **2007**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

YAMAHA - YBR 125 ED 



KMS 16.300 **2012**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

BAJAJ - ROUSER 135 



KMS 4.800 **2016**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

SUZUKI - EN 125 FULL 



KMS 31.500 **2014**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

HONDA - WAVE 110 



KMS 7.500 **2014**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

BENELLI - ZAFFERANO 250 



KMS 2.500 **2018**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)

GUERRERO - TRIP 110 FULL 



KMS 15.400 **2013**

ESTADO GENERAL ★ ★ ★ ★

 3401-409327 EL TRÉBOL (STRA. FE)



Bonetto
MOTOS

CONCESIONARIO
MULTIMARCA

—
COMPRA / VENTA
OKM y USADO

—
CONSIGNACIONES

—
CASCOS, INDUMENTARIA
Y NEUMÁTICOS

—
ATV - PRODUCTOS
DE FUERZA

—
GARANTÍA
SERVICIO TÉCNICO



GUERRERO BAJAJ HONDA YAMAHA KYMCO Benelli KTM CORVEN Motomel Kawasaki SUZUKI

Av. Libertad 386 - El Trébol • ☎ (03401) - 422857 - 📞 15409327

Bonettomotos.com.ar