



Borgo Evolution

Buenas noticias de China

Conocimos la industria China de motocicletas hace casi quince años; no hacía mucho había comenzado su tránsito desde la producción típicamente comunista de una motocicleta militar derivada del modelo D'NEPER M10 de fabricación rusa, (aún en producción), una copia fiel de la moto alemana BMW R75 de 1936 (la usada por las divisiones Panzer en la segunda guerra), y la oferta popular se conformaba de pequeñas copias de viejos modelos Honda y Yamaha de marcas Q'jiang, Xing Fu, Sundiro etc. desde 50cc hasta 125cc. Por entonces, seguramente algún despierto funcionario del alto gobierno, (de esos que escasean por aquí), enterado de la importancia de la movilidad personal para el desarrollo de

la economía, promovió en China la producción de motocicletas asequibles para la mayoría de la población trabajadora; copiaron el modelo industrial japonés de posguerra y para 1997 ya había en este país más de 200 plantas de fabricación de motos; comenzaron como cualquier capitalista la búsqueda de dólares, y enfrentaron por vez primera conceptos de mercadeo hasta entonces desconocidos para ellos como: control de calidad, servicio, asistencia, redes de distribución etc. Conceptos innecesarios en un mercado de usuarios forzosos que recibían como un don divino cualquier fierro que el Politburó tuviera a bien asignarles; si la moto le llegaba verde por un lado, roja por el otro y con el motor medio fundido, el

"chinito" número trescientos millones, feliz se postaba ante el libro rojo de Mao y agradecía el privilegio durante meses, tomando en cuenta que había otros tantos millones esperando en la fila tras él; la entrada a un mercado de libre competencia implica confrontaciones en calidad y servicio, y allí quien tiene el dinero manda con su decisión. Luego vino la etapa de apertura hacia el exterior, llegaron las industrias japonesas y europeas dispuestas a entregar su tecnología a cambio del acceso a China, último y mayor mercado por conquistar; así hoy en día cuentan hasta con planta de fabricación de Mercedes Benz; y los chinos aprendieron que en occidente los dólares están en poder de comprado-



MOTOCLINICA

www.motoclinica.com

25 años a la vanguardia del motociclismo

Todo en Llantas y Baterías

Repuestos en general

Cll. 38 N° 52-47 Tel: 2322400 Telefax: 2323415 - Medellín E-mail: info@motoclinica.com



MOTO BOBINADOS **Lincon**

MOTOS CHAN CON CHAN

Manrique - 17 años de experiencia

Electricidad y Mecánica 2 y 4T

Bobinas - Alta Calidad

Chequeo de CDI - PDI

hasta 8.000 RPM

Trabajos garantizados por 3 - 6 y 18 meses

Comparamos Núcleos para Bobinas

Cr. 53 # 38-17 diagonal a Atmopel Tel: 2321780



Made in Brazil

CATALINA Y PIÑONES UNICOS EN COLOMBIA CON ACERO 1045

TIPO ACERO

DURABILIDAD (Kms.)

1008	8 partes de Carbono por 1000 de Acero	7.000
1023	23 partes de Carbono por 1000 de Acero	11.000
1045	45 partes de Carbono por 1000 de Acero	18.000



IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA COLOMBIA

IMPORHONDA LTDA

Fax: (071) 411-7614

E-Mail: imporhon@colomsat.net.co

res por niveles: subdesarrollado al sur del río Bravo, y al norte mercado de primer mundo, donde el cliente paga bien pero exige buenos productos hechos a su gusto; este último cliente, mejor informado, conector por experiencia, demanda buena presentación, más rendimiento y diseños actualizados; de ahí surge una nueva generación de scooters, como el que hoy nos ocupa, de dimensiones generosas que integran la técnica y diseño italianos, con los métodos de producción orientales para obtener un buen producto sin caer en el estilo Power Rangers.

Hace poco tuvimos la oportunidad de rodar brevemente por Bogotá en el tráfico de las horas pico sobre el scooter Borgo Evolution para poner a prueba sus cualidades ciudadinas; Se trata de un interesante modelo de 150cc y 4 tiempos de una nueva marca que aterriza en nuestro mercado (ver recuadro), cuyo logo encuadrado en un hexágono azul recuerda a una conocida marca italiana, país del cual proviene su diseño, que inevitablemente nos lleva a pensar en las Beverly y X9 de Piaggio, de cuya planta en China negociada hace dos años, proviene este modelo, que a primera vista parece de generosas dimensiones para el entorno ciudadano propuesto. Su presencia es moderna, llamativa, todo un "Yuppi-móvil" con buenos acabados. Desde abajo apreciamos grandes ruedas con rin 13" de aleación de aluminio y llantas con perfil deportivo, iguales en ambos ejes; freno de disco adelante equipado con ABS regulable de tipo mecánico, guardabarros delantero envolvente, trasero alargado bajo la placa. Se debe

destacar el perfecto ajuste de las piezas de carrocería, grandes luces blancas translúcidas como manda la última moda, sin embargo un poco pálidas en la noche; amplias superficies para piloto y pasajero tanto en asiento como en estribos, manubrio de 65cm, el ancho de hombros de una persona grande, espejos

cromados, tablero de instrumentos con buena información, el característico gancho para colgar la bolsa de la compra. La batería colocada al frente, ocupa el espacio de una buena gaveta que echamos de menos, hasta abrir con la llave fácilmente, la gaveta bajo el asiento de buenas dimensiones con cabida para



Primer Impacto

un casco integral, guantes y el infaltable impermeable; a pesar de su tamaño, será bueno completar el espacio de almacenamiento con un baúl aprovechando la gran parrilla trasera de aluminio que es idéntica a la de la Freewind, que también sirve como asidero para el pasajero.

Luego de la revisión previa rutinaria: documentos, líquidos: aceite y combustible, luces y de comprobar las holguras en las levas de frenos (delantero a mano derecha, trasero a la izquierda), probar el giro del acelerador etc. Hacemos el ocho con moto apagada y damos arranque en el puño derecho, preguntamos por el botón de apagado de pánico (no existe), aceleramos para ingresar a la procesión de enlatados, comenzamos el surf para colocarnos como ordenan los cánones de la seguridad en la primera fila ante el semáforo, con la luz verde, acelerador a fondo y sorpresa! Rápidamente se minimizan en los retrovisores los enlatados junto al colega de la DR que no sale de su asombro al verse rezagado por una scooter 150cc que avanza a la par con un VW Golf en los primeros cien metros, esto sí es urbanidad y buenas maneras en el tráfico, siguiente semáforo y luego de unos segundos se oyen llegar los retrasados vientos como dijo el poeta, pero hay que empezar a dosificar el acelerador para enfilarse los semáforos en luz verde continua y evitar las molestias y

desgastantes arrancadas de caballo... paradas de burro.

Más tarde, al salir a la autopista, ponemos a prueba su estabilidad a alta velocidad y notamos que sigue bien las trayectorias rectas, pero la dureza en la suspensión delantera especialmente, produce rebotes excesivos que se tornan incómodos en terreno irregular, del que hay bastante en la capital. También notamos que tiene un correcto despeje lateral de la carrocería, que permite virajes en las esquinas sin titubeos, recuperando la vertical con la buena aceleración; el dispositivo de frenado ABS, requiere un poco de adaptación por sus sensaciones iniciales, pero pronto se comprenden sus beneficios, especialmente al intentar frenar sobre la curva, maniobra que debe evitarse pero que hay que saber hacer; sus dimensiones se hacen notorias en el slalom urbano entre las filas de carros detenidas, pero una vez en marcha se obtienen trayectorias definidas y buena movilidad en el "ratoneo". Elementos de seguridad pasiva como el bloqueo del arranque cuando el gato lateral esta abajo, seguro de la llave, luces de seguridad nocturna que permiten hacer señales aun sin la llave y en posición de estacionamiento, y encendido por arranque eléctrico y pedal, mas el ABS le hacen una opción al día para quienes quieren lo actual. Esperamos en un futuro tener la oportunidad de rodar más ampliamente en este simpático scooter, o en otro modelo de Borgo, para ampliar la información sobre su desempeño.

Por ahora, buenas noticias llegan de China, donde repitiendo el exitoso esquema de los japoneses y superadas las etapas de la copia a fusil y la calidad

El diseño tiene origen italiano, pero en la parte posterior vemos el sello japonés con la parrilla y direccionales que son una copia fiel de las que trae la Freewind.

Bajo el asiento hay espacio para un casco integral y algunas cosas más



de sombrilla, fabricantes como Zonghshen con ventas anuales por encima del millón de unidades, anuncian este año inversiones por 100 millones de dólares en investigación y desarrollo, motos en cilindradas medias (650cc) por menos de 1000 dólares y moto en el MotoGP para el 2007.

Texto: Alberto Velandia



Sobre Borgo

Desde 1996 Borgo se ha dedicado a proveer motocicletas a usuarios del mundo entero y en poco tiempo la reputación de Borgo empezó a crecer debido a su diseño distintivo. En 1998 fue establecida en San Antonio, Texas una segunda planta de ensamblaje, que fue construida con el propósito de elevar la calidad de los productos y poder competir en el mercado americano con un mejor precio.

Borgo esta estructurada en Estados Unidos con una red de más de 80 distribuidores. Existen más de 150 puntos de venta en todo el mundo que suman más de 40.600 unidades vendidas en el año 2003 y en Suramérica se encuentra en: Chile, Méjico, Venezuela, Puerto Rico, Canadá y recientemente en Colombia. Para más información pueden visitar la página web: www.borgolat.com

Ficha Técnica

Motor	Monocilíndrico, 4T, SOHC, refrigerado por aire forzado
Cilindrada	149,6 c.c.
Potencia Max.	12 Hp a 7.500 rpm
Torque Máx.	0,86 kgm a 5.000 rpm
Arranque	Eléctrico y patada
Transmisión	automática
Susp. Del.	Telescópica
Susp. Tra.	Doble amortiguador
Freno Del.	Disco con ABS mecánico
Freno Tra.	Tambor
Rines	Aluminio de 13 pulgadas
Peso vacío	116,4 kg. (en seco)
Capacidad tanque	7,4 Lt. (1,8 gal.)
Garantía	12 meses o 9.000 km.

SERVIHONDA
SU MOTO EN MOVIMIENTO
Repuestos - Taller - Accesorios
Rectificación de Cilindros
Cr. 30 # 23-22 Tel. 2257284 Tuluá
maugomez@teletuluá.com.co

NIKO MOTOS
REPUESTOS - ACCESORIOS - TALLER
EN SABANETA
Cll. 68 sur # 43c-10 Tel. 3010475