



# MOTOBİ 500 LS

## LA ALTERNATIVA ITALIANA

Aunque la Benelli "quattro" (incluyendo algunos modelos llevando el letrero de Motobi en el depósito), es ya una moto conocida en España, y muy bien aceptada, la nueva Motobi de nuestro ensayo no es una versión retocada y pintada en nuevos colores, sino una motocicleta con varios cambios importantes.

En primer lugar la moto ha perdido unos 15 kilos a base de un cambio de bastidor. La "quattro" original tenía el mismo chasis que la flamante "sei" de 750 c.c. y pesaba unos 197 kilos, algo excesivo para una máquina de medio litro. La nueva Motobi LS cuenta con el chasis más ligero (y más bajo), que proviene originalmente de la Guzzi GTS 350 de cuatro cilindros (y que también se emplea en la Benelli RS 350 tetracilíndrica). Así, su relación peso/potencia cambia de 4,01 kilos al

CV a la cifra más respetable de 3,73 kilos al CV. Según fábrica, la Motobi rinde unos 49 CV a 8.900 r.p.m. Otro cambio de importancia es la adición de un segundo disco delantero (ahora con dos discos de 260 mm en vez de uno solo de 280 mm). El depósito (criticado por ser demasiado ancho en modelos anteriores), es de 19 litros, 3 litros menos que antes. El nuevo sillín es notablemente más espeso y, particularmente para el pasajero, más cómodo.

El resultado de estos cambios es una moto aligerada, que ahora pesa lo que debe pesar una cuatro cilindros de medio litro, con sillín cómodo y bajo y con un motor robusto que, sin ser de performances explosivas, rinde suficiente cantidad de CV para proporcionar aceleraciones buenas y una velocidad punta de 170 k.p.h... y todo esto en un paquete bello y bien acabado y con un frenado superlativo.

La Motobi entra en el mercado español justo cuando las ventas de las máquinas de 400/500 están alcanzando cifras impresionantes. Estamos entrando al parecer, en un período de "boom" en la cilindrada de 500 c.c. El precio de la Motobi de cuatro cilindros es 294.000, — ptas., 55.000 más que la Kawasaki 400 bicilíndrica, y más todavía que las dos bicilíndricas nacionales de medio litro, Ossa Yankee y la Ducati Twin. Son cuatro motos con cuatro personalidades distintas..., desde una 2/T ligera y superdeportiva, una "Twin" de 4/T, medio "sport" y medio GT, una japonesa de 4/T tranquila y rutera, hasta la recién llegada Motobi tetracilíndrica.

Ahora vamos a tratar de analizar el verdadero "carácter" de la Motobi 500.

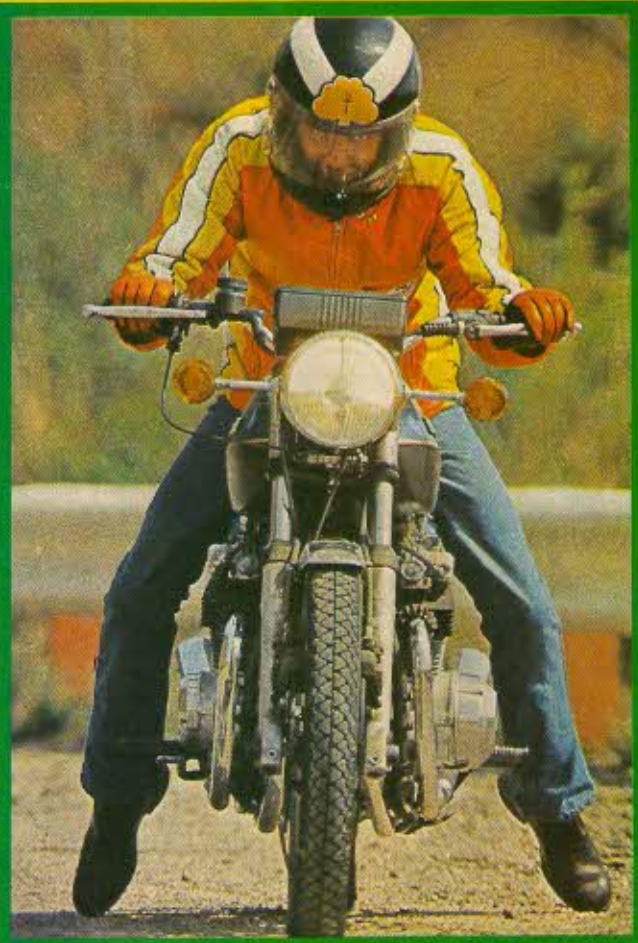
### LA OTRA 500 TETRACILÍNDRICA

En el extranjero se refieren a la Benelli (desde ahora la llamamos Motobi) como "la otra 500 tetracilíndrica" o, simplemente como "Honda Italiana". Pues primero y que decir lo obvio, la Motobi

se parece tanto a la Honda "4" que el Sr. De Tomaso desde el principio ha admitido que ordenó a sus técnicos e ingenieros que hiciesen una copia de la Honda "4" ...y además con mejoras. De Tomaso, está considerado por muchos como el líder de la contraofensiva europea contra la dominación japonesa, aunque también hay que mencionar otras marcas italianas como Ducati y Laverda, más BMW de Almonia

que ha seguido en la brecha... y, desde luego, la feroz oposición de las tres marcas españolas que siguen sin rendirse en la "batalla para la montaña". Si las marcas europeas van a sobrevivir no será a base de la fidelidad del comprador... pues la moto es un producto y el cliente busca lo mejor que haya a pesar de su punto de origen. Aunque De Tomaso ha dicho en varias ocasiones que los gobiernos europeos deben cerrar la

puerta a los productos del oriente para defender la economía europea, él mismo sabe que tal cosa no va a tener lugar y que las fábricas sobrevivientes del desastre de los años 60 (BSA, Matchless, Velocette, Enfiels, AJS, etc., descansan en paz), van a prosperar o "plegar" según la aceptación de sus motos. De Tomaso, hasta ahora, no solamente ha sobrevivido, sino ha prosperado... y parte de su éxito se debe a su decisión de



empezar su contraofensiva a base de una cuatro cilindros de dimensiones idénticas a las de la Honda "4" (56 mm x 50.6). Además los dos motores son de bielas separables con cojinetes lisos y distribución por cadena monoárbol de levas en culata.

¿Imitación? Pues, enfrentada con el problema de cómo hacer un motor tetracilíndrico transversal que sea robusta, rápida, pero a la vez rentable de fabricar, los ingenieros de Benelli reconocieron que el diseño Honda era ideal. Pero también hay que recordar que los japoneses empezaron "copiando" unos modelos ingleses e italianos. Y debemos reconocer que marcas como Benelli y Guzzi hacían y corrían con máquinas pluricilíndricas cuando los japoneses se dedicaban únicamente a exportar ceniceros y mecheros. Es inútil entrar en quien fue el primero en copiar a quien, aunque en este caso se ve en seguida que el motor de la Motobi no se parece a la Honda sólo por mera casualidad. Basta decir que durante los años 50 las marcas italianas perfeccionaron el motor de 4 cilindros y 4 tiempos e incluso (en Guzzi) fabricaron un motor de carreras de 8 cilindros, y 16 válvulas, y aunque las Honda "4" y "6" de Hailwood hicieron mucha guerra a las MV, ninguna 4/T japonesa llegó a desbancar a la rugiente MV 500.

Pero hay centenares de millones de personas en nuestro planeta que nunca han oído hablar de los ingenieros europeos como Taglioni, Magni, Craig, Carcano, etc. Lo que el cliente medio quiere es una moto completa suficientemente potente para aceleraciones buenas, y suficientemente manejable para conducción normal. Los italianos indudablemente hacen las mejores máquinas superdeportivas del mundo (la nueva Kawasaki KZ1000 de 78 CV y 260 kilos no es comparable con las tres "café racers" de la industria italiana, en orden alfabético: Ducati "Desmo", Guzzi "Le Mans" y Laverda "Jota"), pero la gran mayoría de los motociclistas no requieren performances explosivas y no quieren pagar precios tan altos. Mientras los italianos dominan todavía en la categoría de "café racer", las calles están llenas de motos japonesas (menos en cierto país europeo que se encuentra al sur de los Pirineos).

Pero tanto en Italia como en Inglaterra, Francia, Alemania, Holanda, USA, etc., los japoneses dominan plenamente a base de una infinidad de motos desde 50 c.c. hasta 1.015 c.c., de 2/T, 4/T y con motores rotativos, desde monocilíndricas hasta tetracilíndricas, tanto de calle como de montaña, aunque las tres españolas siguen siendo reconocidas como las mejores máquinas mundiales

de trial. He leído en la prensa inglesa que más de la mitad de las motos matriculadas en el mundo son Hondas, y un viaje a cualquiera de los principales países "consumidores" de motos te convencerá de la autenticidad de esta impresionante estadística.

Al hacer una cuatro cilindros transversal, De Tomaso ha querido hacer frente a la invasión japonesa, la Motobi 500 es la alternativa europea a la popularísima Honda 500 (que ahora ha pasado a ser 550).

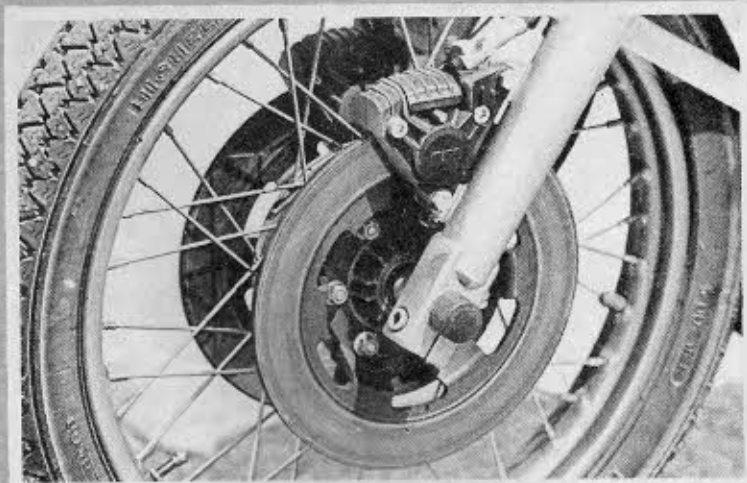
#### RODAJE DE COJINETES LISOS

Es un crimen a nivel existencial "estripar" una motocicleta no rodada. Respetamos la mecánica y no queremos ganar fama de ser "rompemotos", pero con los modelos totalmente nuevos no hay ejemplares ya rodados. En Corver me entregaron una nueva Motobi con 0 kilómetros en su cuentakilómetros. Se puede suponer un motor con un máximo de media hora de vida. La vida de una moto depende de un rodaje tranquilo y correcto, particularmente la superficie interior de los cilindros. Pero en el caso de motos con bielas separables y con cojinetes lisos de cigüeñal, el período de rodaje es más largo y más crítico todavía. Así, mi trabajo inicial era de hacer el rodaje. Después de 400 kms, manteniendo un régimen de 5000 a 6000 r.p.m. y

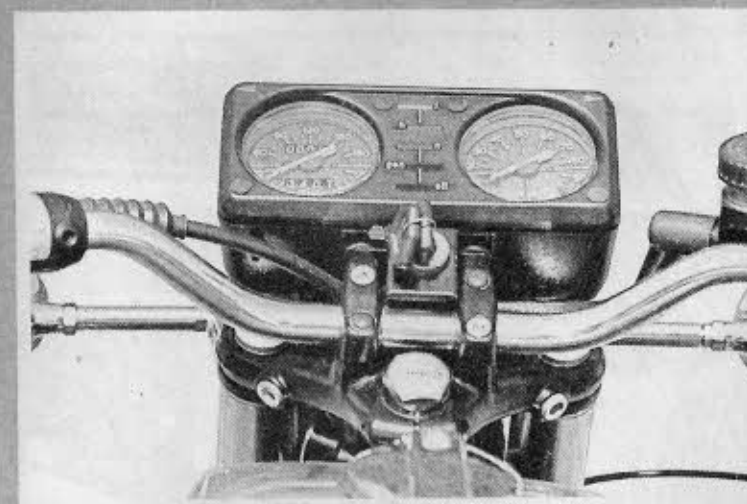
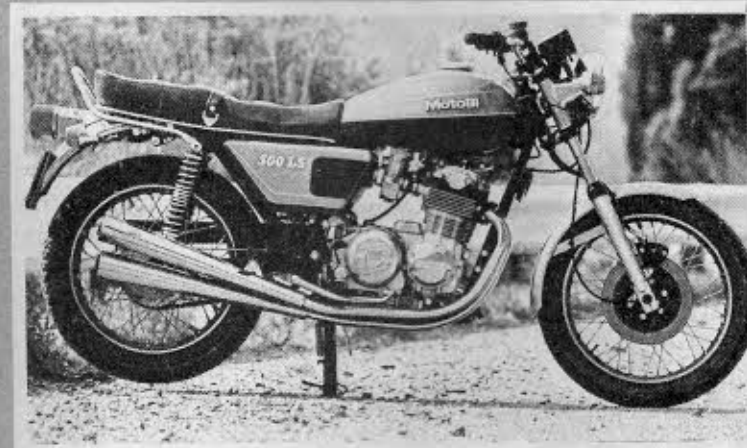


Esta Motobi equipa unos nuevos amortiguadores traseros que la hacen más estable que su hermana la Benelli 500; y por supuesto su confortabilidad no se ve perjudicada.

después de ver el nivel de aceite intenté subir las vueltas brevemente hacia los números altos para poder opinar sobre las performances de la Motobi, pero el motor iba "forzado" más allá de las 6000 vueltas. Con el cierre de la revista asomando, y el tiempo acabando, decidí hacer 200 kms más antes de intentar otra vez subir al régimen de potencia máxima. ¿Te acuerdas de aquellos días de lluvia y frío de la semana



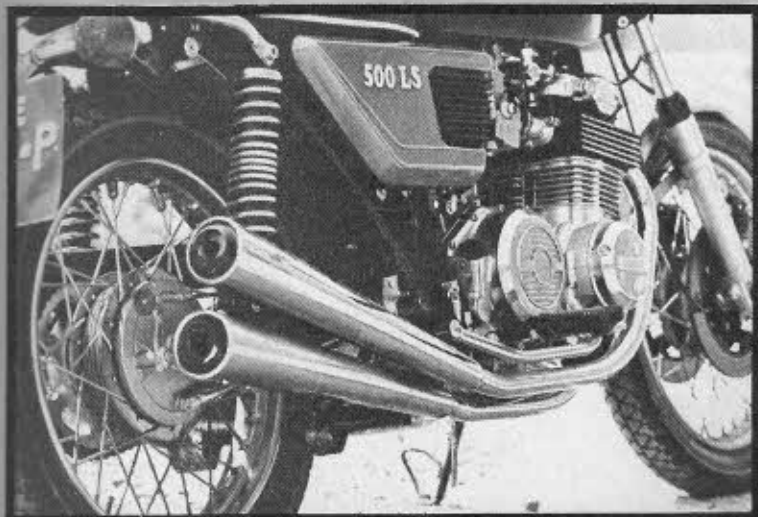
El doble disco, Brembo, asegura una eficaz frenada en conducción deportiva. A través del ensayo se mostraron infatigables. La justa frenada de la 500 "normal" ha sido indudablemente paliada en este modelo aún más potente.



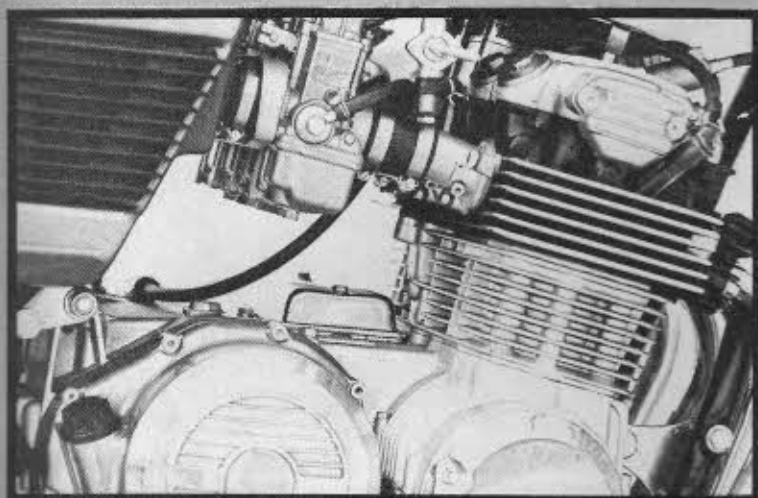
Los relojes típicos "De Tomaso" que muchos modelos de su extensa gama equipan.

pasada? Pues mientras los motociclistas sensatos tomaban carajillos en el bar de la esquina, el intrépido probador SOLO MOTO iba de "viaje": Castelldefels, Montserrat, Montseny, sitios bonitos, desde luego, pero hubiera sido algo más agradable con los pies secos. Al fin, con unos 700 kms de rodaje probé de nuevo, esta vez en una bajada. El motor sonaba fantástico hasta 6000, hasta 6500, hasta 7000 pero

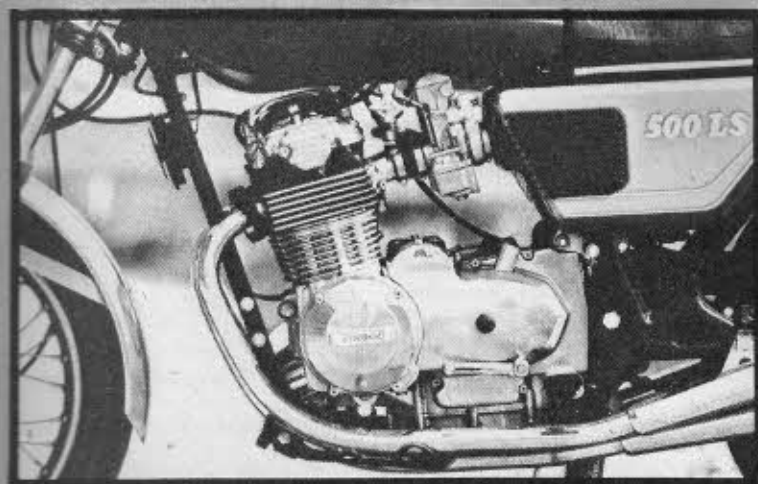
más allá de 7000 r.p.m. seguía forzado. ¿Qué hacer? Pues, hice otro viaje, de La Floresta a Montserrat y al bajar probé una vez más. Cuando la aguja llegó a 7000 esperaba experimentar otra vez la aburrida sensación de un motor forzado, pero, ... ¡Brummm! La potencia vino de golpe, los CV prometidos en el catálogo hicieron su esperada aparición (aunque no pude contarlos), y la aguja del cuentavueltas roza-



Los tubos de escape también son de nuevo diseño, por cierto muy silenciosos. La rueda trasera es la misma que la de Moto Guzzi 400 y su tambor de 200 mm tras varias apuradas nos hizo algo de "fading".



El motor de la Motobi 500 visto desde ambos lados. Exteriormente se diferencia del Honda 500 Four, pero sus "entrañas" son muy similares.



na las 9000 vueltas, en tercera, y en cuarta. Tuve que esperar hasta carretera recta para ver los 9000 r.p.m. en tope. No creo que la Motobi pueda hacer los 180 km/h del catálogo, pero puedo aventurarme a decir que la velocidad máxima de la Motobi (con piloto agachado), sería 170 y pico, nada mal para una 500.

El motor 500 de 4 cilindros y recorrido corto (50,6) "vive de muchas vueltas". Quizá cuando el motor de nuestra moto de ensayo haya hecho unos kms más será

capaz de 9500 r.p.m. (cifra del régimen máximo publicado sobre la Benelli "4"), o puede ser que este motor de 49 CV (según fábrica), tiene su límite real en los 9200 que vi en 3.ª. Para sacarle partido a la Motobi hay que fijarse en el cuentavueeltas y utilizar correctamente la caja de cambios. Para contar con el tirón fuerte que se encuentra a altas r.p.m. hay que ir cambiando a unos 9000 y tener cuidado en no dejar bajar demasiado las vueltas en las salidas de curvas. Hasta 7000 r.p.m. la Mo-

tobi es una moto "civilizada" y con potencia muy regular y dosificable. Más allá de 7000 r.p.m. se ve la otra cara de la moneda, del lado GT al lado bastante deportiva y, desde luego, divertida. Pero el rodaje debe ser cuidadoso.

#### ¿4 CILINDROS O 2?

Dado el tipo de motor (4 cilindros en línea transversal en el chasis), el de la Motobi tiene que ser más ancho y colocado más alto en el chasis que un motor bicilíndrico de la misma cilindrada. Pero la Motobi tiene un motor de estrechez admirable (unos 45 centímetros). Al bajar de una Benelli "quattro" para sentarse en la Motobi se nota que la Motobi es sensiblemente más baja. Las bicilíndricas de 500 del mercado nacional pesan menos, pero el cambio de bastidor y la pérdida consecuente de los 15 kilos ha convertido la Motobi en una moto bastante ligera.

No tiene los "bajos" de una bicilíndrica deportiva (como la Ducati "Twin" o la Yamaha" 8 válvulas). El motor de la Motobi no es tan elástico como los motores bicilíndricos y requiere utilización correcta de la caja de cambios para no perder "compás" en las salidas de curvas. Las desventajas de un motor tetracilíndrico son obvias: complicada carburación y puesta a punto, anchura del motor con la correspondiente altura del centro de gravedad en comparación con un "twin", consumo menos económico (7 l. por 100 a velocidad normal y 8 por 100 a velocidad más alta) y el precio de fabricación. Pero sus ventajas también son muchas: buena potencia, robustez y una casi total ausencia de vibraciones en comparación con la bicilíndrica.

Además hay el gusto de oír cantar los cuatro escapes, un sonido excitante. Los silenciosos se muestran adecuados hasta los 6000-7000 r.p.m., más que suficiente para circulación urbana.

#### MANEJABILIDAD/ESTABILIDAD

Sin ser una máquina exclusivamente deportiva, la Motobi es una moto estable y manejable. La horquilla cumple a satisfacción mientras los amortiguadores traseros parecen algo blandos, ¡OK! para uso normal, pero si el dueño piensa buscar sus límites en plan deportivo no sería mala idea echar un vistazo hacia los Betor de gas. Son mejores que los de la Benelli antigua, pero todavía tienen defectos.

Para los que inclinan a 50° las estriberas de la Motobi llegarán a rozar con el asfalto, pero como son plegables y de goma, no pasará nada. Durante "episodios" de conducción deportiva los repa-

sapiés tocan en curvas bacheadas, parece que las estriberas tocan con menos facilidad con la Motobi con chasis ligero y estrecho, que con la Benelli "quattro" con chasis de la "señ".

Los neumáticos, elementos importantes de la estabilidad de la moto, son Michelin, M-38, 300 x 18 delante y 350 x 18 detrás. Una vez rodados (si quieres ser adelantado por tu propia rueda trasera lo único que tienes que hacer es "tumbar" de golpe y dar gas con neumáticos nuevos), parecían dar agarre adecuado tanto en seco como en mojado. Por poco iba por el suelo en las salidas de una curva. La rueda delantera se fue en una ocasión. Pero más por culpa del piloto que del neumático. En motos de 180 kilos y 50 CV creo que una sección más ancha sería aconsejable en la rueda trasera de 400 18, digamos.

Estabilidad buena y nada de shimmy aún sin amortiguador de dirección. La posición es cómoda.

#### FRENOS

Los dos discos delanteros son eficaces y potentes, dignos de su responsabilidad. El punto débil puede ser el tambor trasero (200 mm). Después de una serie de frenadas se nota algo de "fading", pero solamente en frenadas apuradas. En mojado era demasiado fácil bloquear la rueda trasera. Sin embargo habrá que calificar el frenado de la Motobi como muy bueno.

#### ACABADO Y MANDOS

En la moto de ensayo la aguja del cuentakilómetros bailaba mucho, saltando alegremente entre 90 y 120 km/h. En todas las demás ocasiones los relojes montados en las máquinas del grupo De Tomaso han sido más que adecuados.

Se puede apreciar en las fotos que el tablero es completo y fácil de leer. Los mandos son los mismos que montan en la Guzzi Le Mans, y merecen la misma alabanza, particularmente el conmutador de luces con su sistema de seguridad que hace imposible un cambio inadvertido de luces de carretera a luz de ciudad. Todo está al alcance del dedo pulgar y la única operación que requiere para que el piloto mueva brevemente la mano del manillar es apagar las luces de carretera, cosa que molesta en la salida de túneles, donde es obligado el uso de la luz de cruce.

#### IMPRESIONES Y REFLEXIONES

La única cosa que no me gusta de la Motobi (o de la Honda "4") es la falta de "punch" al abrir gas a régimen bajo. Bicilíndricas

