

e especto el de la MOTOBI 500, que con este nuevo chasis (el de la Guzzi 400), es más baja y estable

# MOTOBI 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

Va 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 50 mm en vez de uno solo de 280 mm). El depósito (criticado por ser demasiado ancho en modelos nteriores), es de 19 litros, 3 litros menos que antes. El nuevo sillín es notablemente más espeso y, partularmente para el pasajero, más cómodo.

El resultado de estos cambios es una moto aligerada, que ahora pesa lo que debe pesar una cuatro indros de medio litro, con sillín cómodo y bajo y con un motor robusto que, sin ser de performances plosivas, rinde suficiente cantidad de CV para proporcionar aceleraciones buenas y una velocidad unta 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 canzando cifras impresionantes. Estamos entrando al parecer, en un período de "boom" en la cilinada de 500 c.c. El precio de la Motobi de cuatro cilindros es 294.000, — ptas., 55.000 más que la Kazaki 400 bicilíndrica, y más todavía que las dos bicilíndricas nacionales de medio litro, Ossa Yankee la Ducati Twin. Son cuatro motos con cuatro personalidades distintas..., desde una 2/T ligera y superportiva, una "Twin" de 4/T, medio "sport" y medio GT, una japonesa de 4/T tranquila y rutera, hasta recién llegada Motobi tetracilíndrica.

Ahora vamos a trater de analiel verdadero "carácter" de la arobi 500

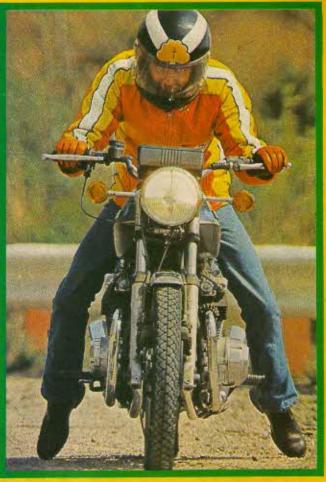
## A OTRA 500 TRACILINDRICA"

En el extranjero se refieren a la como "la otra 500 tetradica" o, simplemente como Honda Italiana". Pues primero le 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 fábrica sobrevivientes del desastre de los años 60 (BSA, Matchless, Velocette, Enfiels, AJS, etc., descansen en pazl, 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 × 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 tetracilindrico 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 hacian y corrian 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 oldo 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 "cafe 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 "cafe racer", las calles están llenas de motos japonesas (menos en cierto país europeo que se encuentra al sur de los Pirineos).

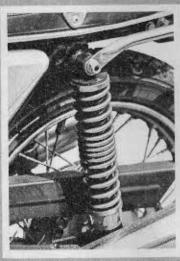
Pero tanto en Italia como en Inglaterra, Francia, Alemania, Holanda, USA, etc., los japoneses dominan plenamente a base de una infinidad de motos desde 50 c.c. hasta 1.015 c.c., de 2/T. 4/T y con motores rotativos, desde monocilíndricas hasta tetracilíndricas, tanto de calle como de montaña, aunque las 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 popularisima 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 mo-delos totalmente nuevos no hay ejemplares ya rodados. En Corver me entregaron una nueva Motobi con O 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

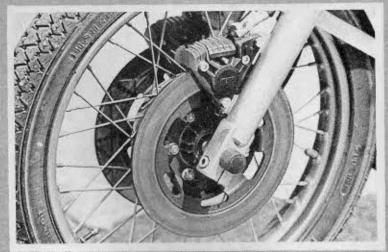


Esta Motobi equipa unos nuevos amortiguadores traseros que la hacen más estable que su hermana la Benelli 500; γ por supuesto su confortabilidad no se ve perjudicada.

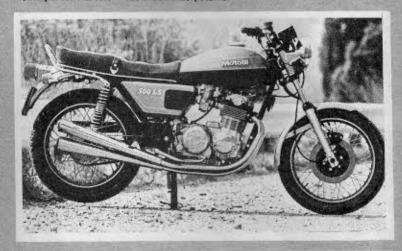
después de ver el nivel de aceite intenté subir las vueltas brevemente hacia los números altos para poder opinar sobre las performances de la Motobi, pero el motor iba "forzado" más allá de las 6000 vueltas. Con el cierre de la revista asomando, y el tiempo acabando, decidi hacer 200 kms más antes de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

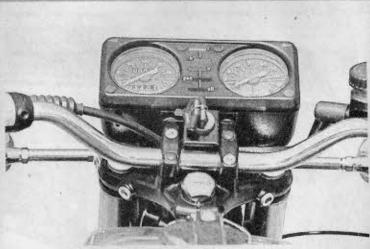
pasada? Pues mientras los motociclistas sensatos tomaban carajillos en el bar de la esquina, el intrépido probador SOLO MOTO iba de "viaje": Castelldefels, Montserrat, Montseny, sitios bonitos, desde luego, pero hubiera sido algo más agradable con los pies secos. Al fin, con unos 700 kms de rodaje probé 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. seguia 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-



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.

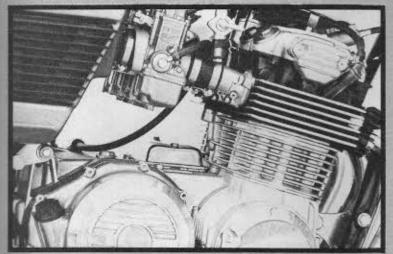




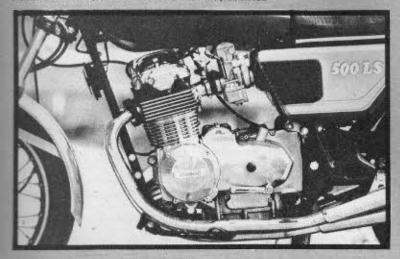
Los relejes típicos "De Tomaso" que muchos modelos de su extensa gama equipan.



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.



ba 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, rada mal para una 500.

El motor 500 de 4 cilíndros 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 limite real en los 9200 que vi en 3.º. Para sacarle partido a la Motobi hay que fijarse en el cuentavueltas y utilizar correcta mente 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 con-secuente 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 bicilindricos y requiere utilización correcta de la caja de cambios para no perder "compás" en las salidas de curvas. Las desventajas de un motor tetracilindrico 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 oir 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/ESTABILI-DAD

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 limites en plan deportivo no sería mala idea echar un vistazo hacía los Betor de gas. Son mejores que los de la Benelli antigua, pero todavía tienen defectos.

Para los que inclinan a 50º 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 repo-

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 "sei".

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.

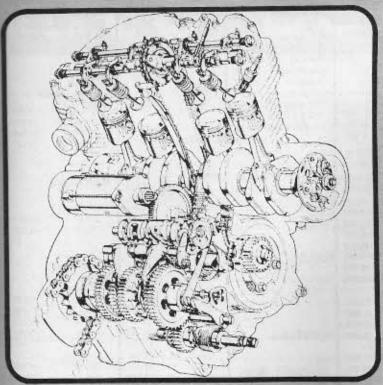
# ACABADO Y MANDOS

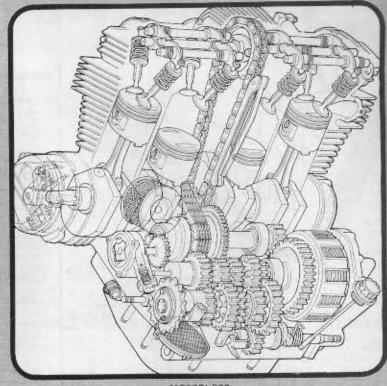
En la moto de ensayo la aguja del cuentakilómetros bailaba mucho, saltando alegremente entre 90 y 120 km/h. En todas las demás ocasiones los relojes montados en las máquinas del grupo De Tomaso han sido más que adecuados.

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. Bicilindricas





HONDA 500

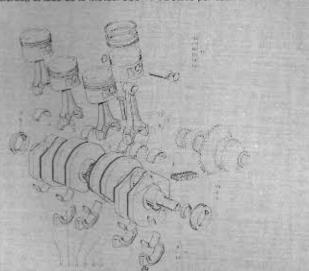
мотові 500

La Honda 500 "4" (a la izquierda), al lado de la Motobi 500 "4". Detalle por detalle son básicamente identicas

como la Yamaha/Italjet 500 o la Ducati Twin tienen "bajos" desde muy pocas vueltas mientras la Motobi y la Honda 500 con sus 'pistoncillos" de 56 mm tienen que estar girando a 7000 r.p.m. para mostrar lo suyo. No obstante, da gusto "ir remando" con la caja de cambios, da gusto oir el bello rugir de los cuatro escapes.

Durante los 700 kms y pico de nuestro ensayo el motor se mostró totalmente estanco y siempre arrancó al primer toque del botón. Los ruidos mecánicos eran normales para un motor con monoárbol en culata mandado por cadena. Sin embargo, encontré la cala de cambios algo ruidosa al meter la primera, aunque con más kms los ruidos del cambio iban disminuyendo. Al final del ensayo of algunos ruidos desagradables al soltar el embrague en primera y temía por el cambio. pero en Corver descubrimos que era por culpa de los "blocks" de goma del buje para la amortiguación de la corona trasera.

Una de las críticas más duras que he oldo de las Benelli/Motobi viene directamente de los importadores ingleses de la marca. Ellos me dijeron que el gran defecto no solamente de la Benelli/-Motobi sino de casi todas las máquinas italianas es que su cromado "se pudre" después de su primer invierno. Aqui en España donde hay mucho menos lluvia y nieve y donde no hay que emplear sal en las calles urbanas para deshacerse los hielos del invierno, los acabados parecen de buena calidad. Para nuestro clima, por lo menos, la pintura y acabado de la Motobi son dignos de una máquina de su precio.



El robusto ciguenal de la Motobi con bielas separables y cojinetes lisos. La primaria es por cadena.

### CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: Cuatro cilindros de cuatro tiempos, refrigeración por aire. Cilindros verticales de cara a la carretera.

Cilindrada: 498 c.c.

Diámetro por carrera: 56 diámetro x 50.6 carrera.

Distribución: Monoárbol en culata mandada por cadena.

Relación de compresión: 10.2:1 Potencia máxima: 49 CV x 8.900 r.p.m.

Limite de revoluciones: 9.500

Carburadores: 4 Dell Orto VHB de 22 mm

Encendido: Baterla y bobinas Lubrificación: Bomba tipo "Eaton" con señalizador de falta de presión.

Transmisión: Primaria y secundaria por cadena.

Embrague: Multidisco en baño de aceite

Cambio: 5 relaciones con desmultiplicación de 1.º 16.97, 2.º 11.85, 3.º 8.83, 4.º

7.26. 5. 6.22.

Chasis: Doble cuna en tubo de acero.

Suspensión: Delantera: Horquilla telescópica con muelles helicoidales. Trasera:

Horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos

Neumáticos: Michelin M-38, delante 300 x 18, detrás, 350 x 18.

Peso en vacio: 183 kg. Capacidad depósito: 19 litros.

Importador: Corver Precio: 294.000,- ptas

Se dice que imitar es admirar y en el caso de la Motobi queda patente que el Sr. De Tomaso ha mostrado, aunque de mala gana, una especie de admiración hacia el oriente. En España, donde las Honda sólo pueden entrar o "disfrazadas" o por medio del salón, la Motobi parece tener asegurado su éxito. Fuera de España la Motobi, ya más ligera y con mejor frenado, será la rival directa de la nueva Honda 550 tetracilíndrica y además rival de toda la gran gama de motos japonesas de medio litro. Si la industria europea va a sobrevivir habrá que luchar no solamente en el reducido mercado de las máquinas de 750 a 1000, sino en las de 250, 350 y 500.

Sin mostrar parcialidad hacia la moto europea, puedo decir sin temor de equivocación que las nuevas 500 y 350 que están saliendo hoy en día de Moto Guzzi, Benelli, Motobi, Laverda, Morini, Ducati Meccanica están al nivel de las mejores máquinas japonesas de estas cilindradas. Con la inevitable prohibición de las motos de 2/T en los EE.UU. (menos en las pequeñas cilindradas) parece que la guerra entre las 4/T de 350 a 500 va a ser más que caliente. Para seguir en la brecha, las marcas europeas van a tener que mantener su alta calidad, y balar sus altos precios.

En general la Motobi LS, con su motor "Honda italiano", es una máquina bella, estable, bastante rápida para una medio litro, y con un frenado excelente. Nos ha gustado.

Texto: DENNIS NOYES Fotos: JOSE M.\* **ALGUERSUARI**