

«UN DERROCHE DE FANTASIA»

Hay motos sobre las que resulta facilísimo emitir un juicio claro y sencillo por la simple razón de que se trata también de máquinas sencillas y sin complicaciones y a las que se les puede dar el aprobado o el suspenso sin remordimientos de conciencia. Es como el alumno empollón y sabelotodo y el incansable practicante de «novillos» a los que se les aprueba o suspende sin más.

Sin embargo esta recién aparecida MotoBi 250 «quattro» es un indiscutible caso «especial». Cuando se reúnen a la vez una

serie de características altamente positivas con otras no menos criticables y de todo ello debe emitirse una opinión de conjunto, la situación se convierte en complicada y difícil.

En primer lugar nos hallamos ante una realización enteramente nueva y «revolucionaria» en el sector de los 250 c.c. por cuanto es la primera cuatro cilindros que se ha fabricado hasta ahora. Todo es nuevo, diferente y, por tanto, merece un estudio a fondo e intenso tanto de sus características como principalmente de sus «motivos» de existencia. No es un producto más de la industria De Tomaso. Es una nueva filosofía de la moto de mediana cilindrada que nada tiene que ver con todo lo existente hasta ahora. No sirven las comparaciones. No sirven las ideas preconcebidas. Es una ecuación con muchas incógnitas la que el Sr. De Tomaso ha planteado. Sin embargo resultará apasionante y divertida de resolver...

¿POR QUE UNA CUATRO CILINDROS?

Esta es la primera pregunta que saltará al alre de boca de todo el que vea esta moto por vez primera. Indudablemente la construcción de una 250 con un motor de cuatro cilindros representa un aumento de los costos de producción, y por lo tanto, más dinero a pagar a la hora de adquirirla. Y además, habiendo en el mercado motos japonesas de insuperable calidad y precios realmente fuera de toda competencia, parece, a priori y visto desde aquí, un suicidio en toda regla. Pero no debemos olvidar el lugar de donde proviene esta moto. La Juventud Italiana, a los 18 años sólo puede llevar motos de cilindrada inferior a 350 c.c. Ello supone la imposibilidad de poseer una 4 cilindros, meta a la que muchos esperan poder llegar. Y es entonces cuando la MotoBi 254 entra en escena. Una moto de unas características muy especiales, como se verá más tarde, que puede llegar hasta lo más profundo de cuantos están deseando poseer una pluricilíndrica.

Por otro lado, la aceptación técnica que han tenido las motos Italianas en Europa es un buen punto de apoyo para presentar



algo que, basándose en el perfeccionamiento técnico italiano, representa un magnífico reclamo —muy atractivo— bajo la forma de cuatro cilindros, especialmente en aquellos países en los que las legislaciones son muy favorables con las cilindradas inferiores a 250 c.c.

Existe finalmente el motivo de orden técnico que sitúa a un pluricilíndrico en línea, de la cilindrada

que sea, en cabeza de las preferencias mecánicas de los compra-

La rueda delantera, de aleación ligera, es la misma que equipan las Guzzi V35 y V50. El neumático es un Michelin M38 de medidas 2.75 x 18. Freno de disco Brembo de 260 mm. Cumple a la perfección como freno en sí. El problema de su pérdida de eficacia viene dada por el sistema mixto con cable empleado al principio.

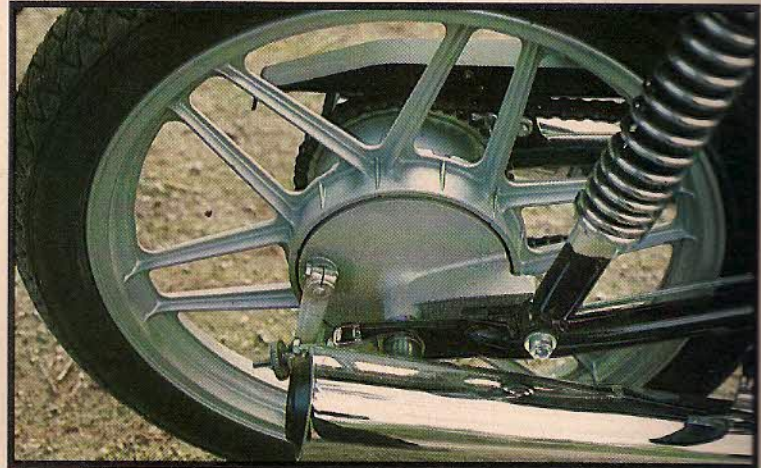
dores. Las mecánicas Honda y posteriormente Benelli en las medias y grandes cilindradas son motivos más que suficientes para que una copia caal en miniatura de aquellos modelos, sea una «atractiva tentación» para quienes estén a punto de adquirir una moto.

En definitiva, se trata de una estrategia comercial, por la que se deberá pagar un poco más.

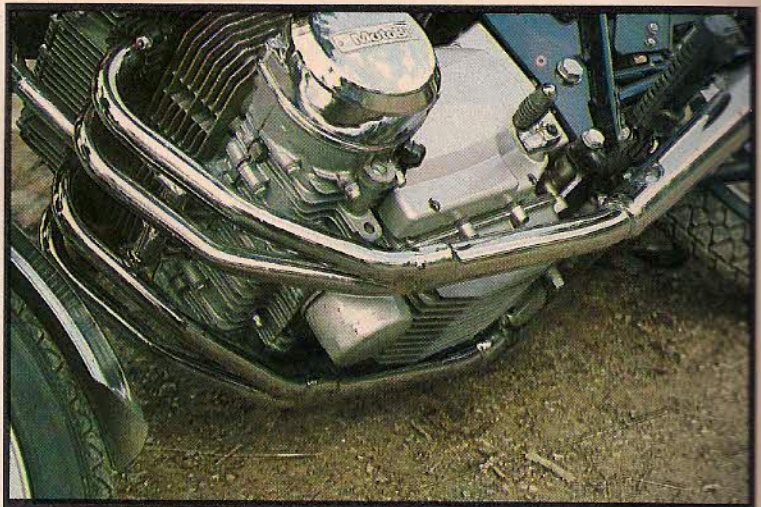
CREAR TECNOLOGIA

Estéticamente, la MotoBi 254 es quizá de las motos más discuti-

El tambor posterior, de 150 mm. de simple leva. Cumple y nada más. El amortiguador regulable en tres posiciones precisa una inmediata sustitución.



La «caja de sorpresas»: junto con los relojes e indicadores y bajo la trampilla de plástico, aparece el verdadero depósito de gasolina así como el conjunto de bomba y depósito del freno delantero.



Los escapes, 4 en 2 ofrecen un discreto sonido a pocas vueltas.

pero de la que los Italianos están convencidos.

bles. A primera vista parece un juguete. A ello contribuye notablemente las reducidas dimensiones de toda la moto en conjunto, la carrocería de material plástico y

