

«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.

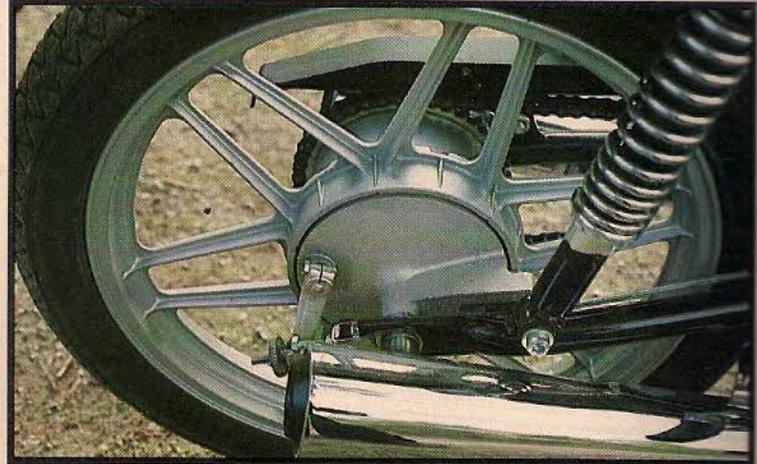
dores. Las mecánicas Honda y posteriormente Benelli en las medias y grandes cilindradas son motivos más que suficientes para que una copia caal en miniatura de aquellos modelos, sea una «atractiva tentación» para quienes estén a punto de adquirir una moto.

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

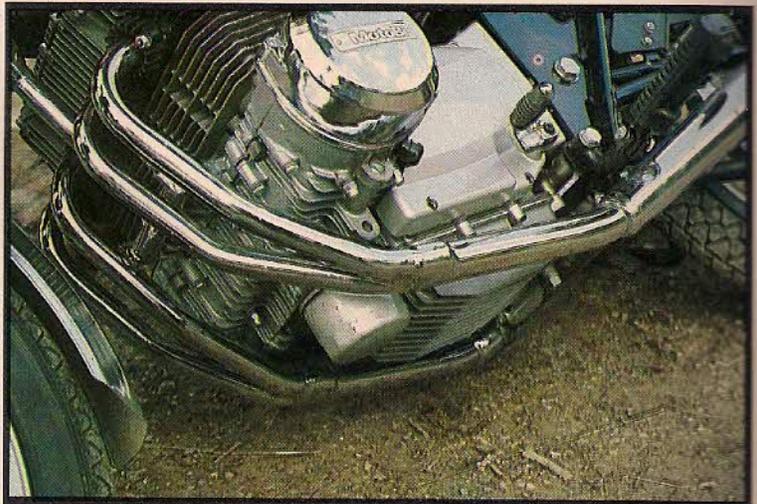
CREAR TECNOLOGIA

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.



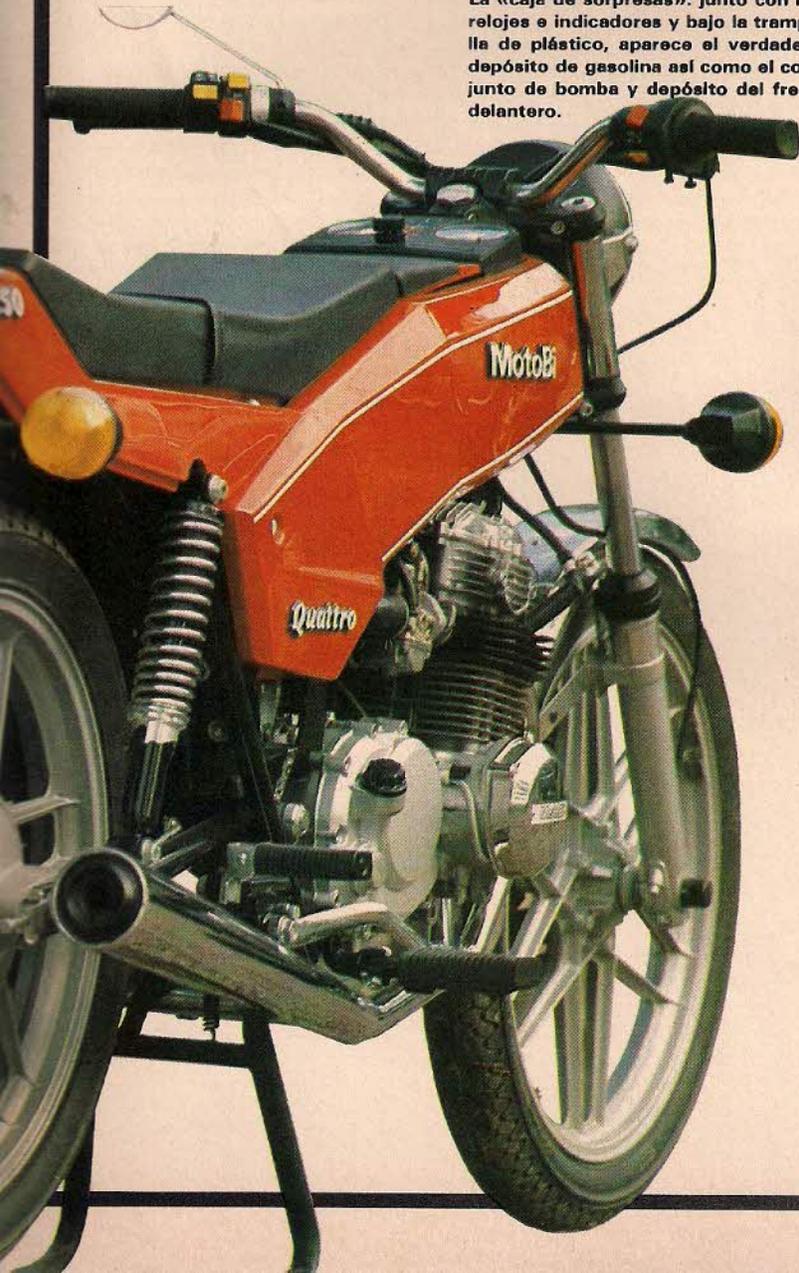
La «caja de sorpresas»: junto con los relojes e indicadores y bajo la trampilla de plástico, aparece el verdadero depósito de gasolina así como el conjunto de bomba y depósito del freno delantero.



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



lo minúsculo del motor. Aún tratándose de un 4 cilindros, la baja cilindrada unitaria (57 c.c.) ha permitido reducir el tamaño de cada uno de los órganos internos del motor, siendo casi un motor digno de figurar en la vitrina de un museo. La ausencia de relojes en su lugar habitual, sobre el faro, contribuye si cabe aún más a darle un carácter de falta de acabado.

Estéticamente es muy discutible y ver el manillar sin «compañía», como si de una moto de trial se tratara, resulta psicológicamente preocupante durante los primeros kilómetros.

Tanto el velocímetro como el cuentarrevoluciones se hallan sobre el depósito formando conjunto con toda una serie de chivatos así como la llave de contacto.

Así pues se ha prescindido en esta moto de montar accesorios «flotantes». Incluso encontramos a falta la bomba y depósito de freno delantero, habitualmente colocado en el manillar.

Por otro lado era indudable que el freno delantero era de disco.

UN TERRIBLE DILEMA: MIRAR O NO MIRAR...

Si antes hablábamos de fantasía en el diseño de la moto en general, en cuanto nos hayamos sentado encima de ella veremos que esta palabra es poco y que, indudablemente, el diseñador de la Moto Bi 254 muy poco debía pensar en algo tan importante como es la comodidad y funcionalidad a la hora de conducir la moto. En este sentido parece más una moto de vitrina, en la que ante todo se ha buscado darle una línea muy moderna y diferente a todo, en detrimento del buen uso y simplicidad que debería haberse buscado también a la hora de ponerla en marcha y conducirla.

ASIENTO:

Quien diseñó el asiento de la Moto Bi 254 no estaría indudablemente pensando en sentarse en él. Si estéticamente ofrece una

das e impiden el que los cantos se claven.

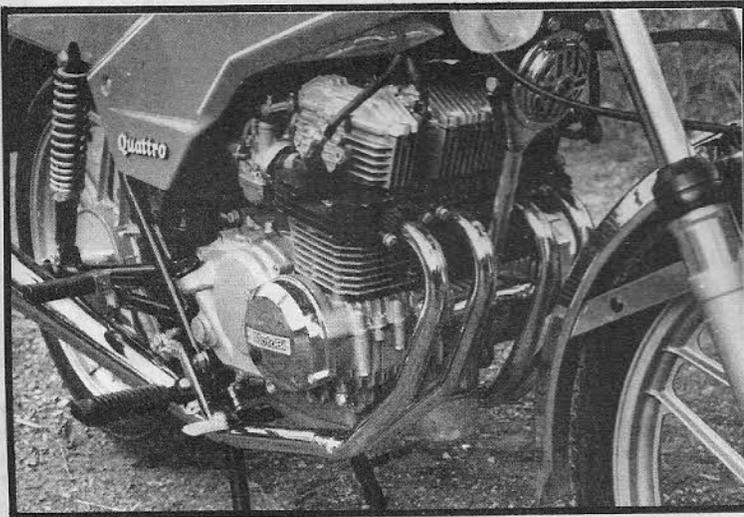
Todo el problema de este asiento viene dado por el material empleado en su realización. De una sola pieza, siguiendo la moda actual, y sin funda (la goma espuma y el recubrimiento exterior forman una sola pieza) resulta duro como consecuencia del poco espesor que se ha exigido al asiento por razones de estética y diseño. Uno más convencional y menos vanguardista sería muy agradecido por los futuros poseedores de esta máquina.

INSTRUMENTACION

Si se tratara de una moto tranquila que subiera a pocas vueltas y en la que la cuestión de rodaje pudiera efectuarse tranquilamente de «oído» habríamos quizá pasado por alto este comentario. Pero tratándose de una «fura» como ésta, resulta incomprensible un fallo como el que se ha producido a la hora de colocar (culpa del mismo diseñador del asiento, suponemos) los relojes y

ra corregirse, sería indudablemente este apartado. Dos relojes encima del faro, harían mucho más agradable la conducción a la vez que contribuirían a llenar ese vacío que se aprecia en la parte delantera.

En cuanto al resto de la instrumentación, los conmutadores son los mismos que equipan las Guzzi V35 y V50. No son especialmente un prodigio en cuanto a su accionamiento, pero no dejan de ser completos. En el lado derecho, el botón del motor eléctrico y el interruptor de paro del motor que si bien resulta muy útil, su funcionamiento no está todavía muy bien resuelto. Accionable de izquierda a derecha, la posición de «paro motor» no está clara y más de una vez estaremos intentando poner en marcha la moto gastando batería con el motor eléctrico, sin caer en la cuenta de que el botón de masa está accionado. Debería suprimir también la individualidad de la corriente al motor de puesta en marcha. La batería lo agradecería a la vez que evitaríamos ahogar innecesariamente el motor.

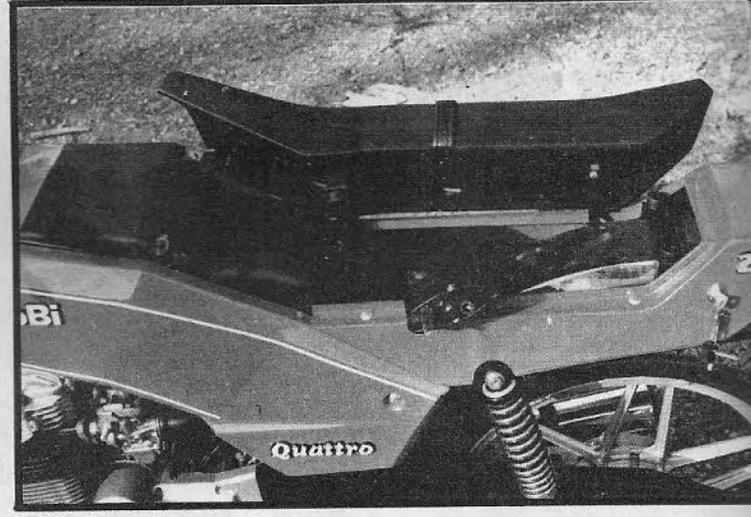


Por razones de estética, la barra central que sujeta el motor por la parte delantera ha sido cromada. Por su parte, el grupo propulsor es una verdadera joya mecánica. De un nivel sonoro muy discreto, no presentó durante la prueba ninguna fuga aparente de aceite.

¿Dónde estaba pues la bomba?
Y el tapón de gasolina?

Es innegable el derroche de fantasía que ha sido desplegado en la construcción de esta moto. Nada está en su sitio y las incógnitas de las que hablamos al principio empiezan a surgir. Indudablemente con la moto parada poco se podía resolver. Habría que rodar con ella y dar solución a cada uno de los interrogantes que esta moto nos planteaba...

continuidad y acabado digamos perfecto, en cuanto a confort, no ya en su más amplio sentido sino incluso en el que podríamos pedir a un ciclomotor, debemos otorgarle un increíble suspenso. Parece hecho a medida para masoquistas. Es tan increíblemente duro que ofrece la sensación de ir sentado encima de un tablón. La amortiguación es mínima y si a ello añadimos el mal comportamiento de la suspensión trasera, el conducir la moto por carreteras con asfalto en malas condiciones, con algún que otro bache y agujero, puede convertirse en un auténtico suplicio. Su forma rectangular e indeformable hace que los ángulos del asiento se claven en las piernas del piloto a los pocos kilómetros de haber rodado con ella. Afortunadamente el posible pasajero no sufrirá el mismo martirio, dado que las estribas traseras se hallan algo más levanta-



El asiento, abatible, lleva una cerradura en su parte posterior. El asiento esconde una bandeja con espacio solo para la bolsa de herramientas. Esta, incluye una llave especial para las microscópicas bujías de 10 mm.

chivatos en la moto. Porque si a primera vista puede parecer incluso atractiva su colocación en la parte delantera del supuesto depósito, la cruda realidad se hace patente cuando estamos en marcha. ¡No se pueden leer! Y todo ello por una razón muy sencilla. Para hacerlo deberíamos bajar la cabeza y dejar de mirar hacia la carretera. Esto en una moto que sube a 12.000 vueltas y que desde las 3.000 permite jugar con ella resulta un fallo tremendo, además de las consecuencias obvias que pueden llegar a derivarse por la pérdida, aunque sea momentánea, de la atención sobre nuestra trayectoria. Si algo debie-

El lado izquierdo, necesita de un largo aprendizaje por cuanto en él existen palancas con todos los movimientos y posiciones imaginables. Comprende el interruptor general de luces, el claxon (de sonido sumamente ridículo), el cambio largas-cortas, e intermitentes.

MAS REFINAMIENTOS

La primera sorpresa viene cuando vamos a llenar el depósito de gasolina. Lo que exteriormente parecía un depósito de respetables dimensiones, se convierte por obra y gracia de la «trampilla» superior y accesible gracias a un giro de la llave de contacto situada debajo de los relojes, en un mini depósito, de material plástico de tan sólo 8 litros. Es indudable que se ha intentado suprimir peso a costa de sacrificar autonomía: 135 kilómetros, en condi-

clones normales de marcha, son un pequeño handicap a la hora de hacer viajes largos. La otra sorpresa viene dada por la colocación de la bomba y depósito del freno delantero. Al estilo BMW y Bultaco «streaker» el accionamiento del freno delantero es mixto a través de cable y bomba, situada ésta dentro del falso depósito. Una solución muy válida en cuanto a protección de los golpes se refiere, pero que en contraposición ofrece un tacto demasiado blando para tratarse de un disco.

Finalmente, la tapa que «cubre» todo esto se cierra de la forma más infantil imaginable y con guantes resulta prácticamente imposible hacerlo. Además, dada la flexibilidad del plástico resulta muy fácil abrirla sin necesidad de utilizar la llave de contacto, con lo cual lo que en principio

dos válvulas por cilindro, arranque eléctrico y un increíble aullido al subir de vueltas, es una maravilla que hace de esta moto, de largo, la 250 más divertida y quizá rápida del mercado.

Un motor que gira a 12.000 vueltas tiene que ser a la fuerza, remolón y difícil de llevar a muy pocas r.p.m. Sin embargo y sorprendentemente, a partir de 3.000 r.p.m. el motor «tira», no mucho pero sí lo suficiente como para poder remontar a la zona donde surge la potencia. Llegamos a 6.000 vueltas y lo que antes era un sonido de lo más agradable (los escapes, cuatro en dos, ofrecen un sonido realmente discreto a la vez que «conmovedor») empieza a convertirse en un sonido de turbina que nos prepara para lo que será el «éxtasis» final, cuando a partir de 8.000 vueltas, sonido, potencia y velocidad se

fectamente escalonadas, principalmente cuarta y quinta, que hacen que a pesar de que el motor pierda vueltas en cada cambio, las pierda dentro de una zona con un amplio campo de utilización, es decir, más de 6.000 vueltas.

Indudablemente se trata de un motor supermanejable, con dos formas de utilización claramente diferenciadas: ciudad-turismo, y deportivo. La primera faceta es realmente aburrida y para ello no hace falta un pluricilíndrico. Sin embargo a quien le guste jugar con el cambio y un motor que sube a las 10.000 vueltas como si nada con un escalonamiento de marchas perfecto, una mecánica superfiel y un chasis, que salvo algunos detalles subsanables se comporta magníficamente, hallará en esta 254 una moto ideal. Porque ante todo, se trata de una

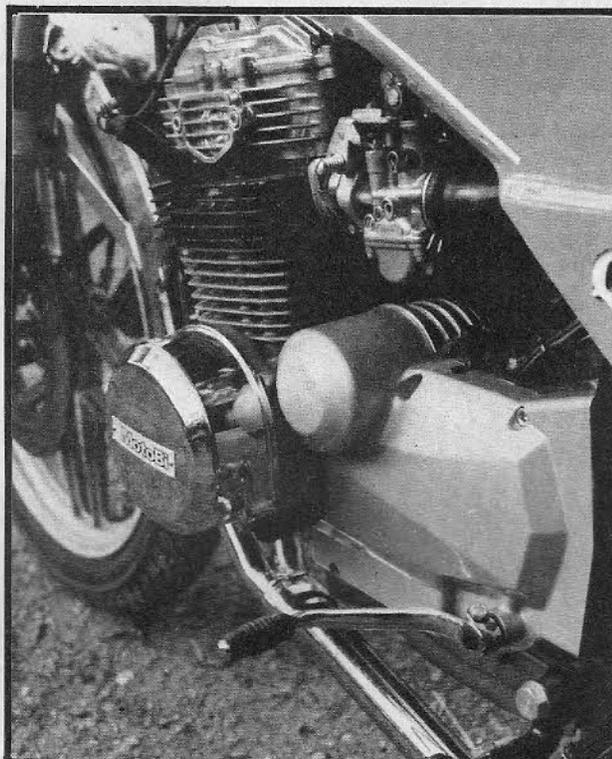
bastante elevado, pudiéndose llegar perfectamente a los 6 litros. Sin embargo en conducción tranquila no sobrepasando las 8.500 vueltas, el consumo puede tranquilamente descender a 5 litros. Pero rebajar esta cifra es algo bastante difícil y es el precio que deberemos pagar por esta máquina super-divertida y por qué no, super-rápida.

PUESTA EN MARCHA

Poner en marcha la MotoBI 254 es una operación sencilla y a la vez delicada. Sencilla por cuanto la batería es suficientemente potente como para que no se agote con el uso continuado del motor de arranque. Y esto, indudablemente llegará cuando por



Las dimensiones de esta máquina son especialmente reducidas. Estéticamente se encuentra a faltar un equipo de relojes encima del faro. Este ofrece una buena luminosidad gracias a una lámpara de 40/45 W.



El motor desde el lado izquierdo. Detrás de los cilindros el arranque eléctrico. Obsérvese la longitud de las estriberas, basculantes hacia atrás y que tocan con facilidad en las curvas cerradas, especialmente en dúo. El cambio, bastante preciso y con un recorrido quizá excesivamente largo.



Todo el conjunto «falso depósito» es separable en dos partes y debe ser desmontado para tener acceso a la parte eléctrica de la moto así como a la instalación general de los fusibles. El único problema residen en la cantidad de tornillos que hay que desmontar.

parecía una buena idea, no deja de ser un rompecabezas más que añadir a la ya larga lista.

EL MOTOR: UNA JOYA MECANICA

No hemos hablado hasta ahora del motor por una sencilla razón: Al igual que en un restaurante, el plato principal, bien condimentado y especialmente preparado por el «chef» nos hace olvidar la escasa calidad de los entrantes o del primer plato, este cuatro cilindros, simple árbol de levas en culata mandado por correa simple,

confundan para dejarnos boquiabiertos. Es un motor con mucho «nervio» y que exige ser utilizado siempre con mucho optimismo en el cuentavueltas.

De hecho este motor reprende desde 2.000 vueltas incluso en quinta. Sin embargo el par motor a tan bajas vueltas es prácticamente inexistente y el motor se nos ahogará las más de veces al intentar «subir» desde tan bajo y con una relación demasiado larga. Sin embargo, para eso está el magnífico cambio de cinco marchas. Una primera bastante corta que hace subir al motor de régimen y cuatro relaciones más per-

máquina con carácter deportivo. En cuanto al embrague, este resulta quizá demasiado duro de accionar y con un recorrido corto. Al cabo de unos cuantos kilómetros, la mano izquierda se duele del constante accionamiento del embrague.

Ello es debido al continuo juego con el cambio a que debemos someter el motor en carreteras con muchas curvas en las que la falta de buenos «bajos» (si queremos ir rápido) obliga a sustituirlos por constantes cambios de marcha.

Indudablemente a este ritmo de conducción, el consumo es

descuido ahogamos el motor. En frío, la operación de puesta en marcha no ofrece dificultad. Situado en el carburador izquierdo, debe accionarse la palanca del stárter y el motor, tras pulsar el botón de puesta en marcha responderá inmediatamente. Pero es imprescindible abrir de inmediato el mando de aire restituyéndolo a su posición inicial. De otra forma el motor se ahogará irremisiblemente. Y entonces, dado que la palanca de puesta en marcha es solo opcional, lo mejor si no deseamos descargar la batería será empujar. Operación que por otra parte no representa ninguna dificultad, dado el poco peso de la máquina y la relativa resistencia que ofrecen los cilindros a ser «arrastrados».

Con el motor caliente, la pue-

ta en marcha no ofrece la más mínima dificultad. Lo que sí se presenta como problemático es la operación de abrir y cerrar los grifos de gasolina. Colocados en el lugar más inaccesible que nadie pueda imaginarse, cuesta incluso encontrarlos la primera vez.

Ello es debido a la desmesurada anchura del «falso» depósito, que sitúa al «verdadero» depósito muy alejado del exterior.

MANEJABILIDAD. COMPORTAMIENTO GENERAL

Tal como se decía al principio, una máquina tan compleja, a pesar de ser una 250 implica una observación minuciosa de cada uno de sus detalles. El chasis con



el motor suspendido es un modelo de su género y sólo merece elogios.

No podemos decir lo mismo de los amortiguadores traseros. De la firma SEBAC son un ejemplo de como no deben ser unos amortiguadores. Demasiado blandos, aún en su posición más dura, produce una serie de extraños en curvas rápidas que en nada favorecen la estabilidad de esta máquina. Este fenómeno viene aumentado al cabe, por la débil sección del neumático trasero. Creemos que sustituir la medida actual (3.00 x 18) por un 3.50 x 18, mejoraría en mucho el comportamiento de esta moto. Insisto en que se trata de un problema fácilmente solucionable y que en nada desprestigia el comportamiento general de esta «pequeña bala roja». En carreteras de segundo orden, salvo lo incómodo del asiento que hace prácticamente imposible el permanecer quieto sobre él, conducir esta 250 se convierte en un placer de límites insospechados. Insisto en la necesidad de hacer subir la aguja del cuentarevoluciones. Sentir ese cons-

tante y agradable tirón del tetracilíndrico, ayudado por la buena estabilidad del chasis, hace de esta moto un juguete realmente envidiable.

¿COMO FRENA LA MOTOBİ 2547

La primera sorpresa al accionar el freno delantero por primera vez es la de una «sospechosa» flexibilidad. Pronto la incógnita (una más) queda resuelta. Los diseñadores de MotoBI-Guzzi-Benelli han optado por escamotear la bomba y depósito del freno delantero colocándolo al abrigo de posibles caídas. Sin embargo ello implica un cambio radical en el comportamiento del freno. Si cuando hicimos el ensayo de la Bultaco «streaker» poníamos de manifiesto esa excesiva flexibilidad de la palanca de freno, en esta moto, de mayor cilindrada y de prestaciones mucho más elevadas se convierte en una obsesión a medida que vamos cogiendo confianza a la máquina. Este sistema tiene también su ventaja; no llega nunca a clavar la rueda delantera y permite dosificar perfectamente la frenada en plena curva. Pero en dúo o a velocidades de más de 100 km/h el frenar con el sistema mixto cable-sistema hidráulico se manifiesta como insuficiente. Es otro de los puntos a revisar y un sistema convencional sería bien recibido. Por lo demás, tanto la pinza como el disco (Brembo 260 mm.) tiene un comportamiento óptimo en todas circunstancias.

En cuanto al freno trasero, tras 300 kilómetros de prueba, se manifiesta totalmente inutilizable. Al principio tenía una clara tendencia a clavar para, al cabo de los kilómetros convertirse en un inútil tambor que todo lo que conseguía era hacer un constante «fading». Creemos que por el precio de esta moto, un disco trasero debería ser obligado.

¿PARA QUE, QUIEN Y DONDE SIRVE LA MOTOBİ 2547

¿Es pues una moto deportiva? Creo que sí, de momento ese es el lugar que mejor se le podría asignar. Una moto, para disfrutar de ella. Para los amantes de las aceleraciones respetables en motos de mediana cilindrada, que disfrutan con máquinas de pequeña estatura y que deseen efectuar viajes de 100 kilómetros a los sumo. Por supuesto habrá que prescindir del confort que ofrecen muchas motos incluso de menor cilindrada. En definitiva, y esa es la idea de los Italianos, un «avance» en el tiempo para los

deseosos de una pluricilíndrica, ya sea italiana o japonesa y que por razones de edad les está vetado.

Sin embargo no podemos por menos que imaginarnos esta pequeña maravilla mecánica que es el motor Benelli (o MotoBI o Guzzi) con una carrocería distinta, un confortable asiento, unos relojes «visibles», un freno de disco trasero y un depósito de 15 litros.

Sería, en definitiva, ampliar el campo de acción de esta nueva y «revolucionaria» cuatro cilindros, cuatro tiempos de 250 c.c. Y por supuesto seguiría siendo la «pequeña bala roja»...

Claudio Boet

Fotos:

J.M. Alquersuari

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR:

4 tiempos, 4 cilindros línea perpendiculares al sentido de la marcha. Refrigeración por aire.
Cilindrada total: 231,1 c.c.
Diámetro por carrera: 44 x 38.
Relación comprensión: 10,5 : 1.
Potencia máxima: 27,8 CV a 10.500 r.p.m.
Par máximo: 1,81 kg a 8.500 r.p.m.
Distribución: por árbol de levas en culata mandado por cadena simple.
Encendido: batería y platinos.
Lubricación: forzada con bomba de engranajes.
Alimentación: 4 carburadores Dell'Orto PHBG.
Arranque: motor eléctrico (0,35 CV).

TRANSMISION:

Primaria por engranajes y cadena.
Cambio: 5 marchas.
Embrague: discos múltiples en baño de aceite.

CHASIS:

Tubular simple cuna abierto.

SUSPENSION:

Anterior: horquilla telehidráulica con muelles helicoidales.
Posterior: brazo oscilante con amortiguador hidráulico regulable en 5 posiciones.

FRENOS:

Anterior: Brembo a disco con mando mixto cable-hidráulico. Disco de 260 mm.
Posterior: tambor simple leva de 150 mm.

NEUMATICOS:

Anterior: Michelin M38 2.75 x 18.
Posterior: Michelin 3.00 x 18.

APARTADO ELECTRICO:

Batería 12 V 12 AX. Generador: volante alternador 14 V 12 A.
Faro delantero: 40/45 W.
Luz piloto trasero: doble de 5/12 W.

OTROS DATOS:

Depósito: 7,5 litros con reserva (1,5 litros).
Bujías: Champion Z 6 o Marelli CU 7 N.

DIMENSIONES:

Longitud máxima: 194 cm.
Anchura máxima: 71 cm.
Altura máxima: 95 cm.
Distancia mínima al suelo: 17,5 cm.
Longitud sillín: 60 cm.
Anchura sillín: 21 cm.
Peso en seco: 117 kg.