

Motobi 504 Sport



MOTOBÍ acaba de comercializar una versión Sport de su popular 500 «4» LS, que tiene muy pocos cambios importantes pero que, realmente, merece el nombre de «Sport» y que no solamente tiene línea más agresiva, sino que realmente corre y acelera más. No pude averiguar si hay algunas diferencias en relación de compresión, ni árboles de levas, pero creo que no. La velocidad punta ligeramente más alta que la que medimos con la LS es, probablemente, el resultado lógico del pequeño carenado y de la posición más acoplada y aerodinámica del piloto. La aceleración también fue mejorada en comparación con la conseguida con la LS en nuestra prueba del kilómetro desde salida parada, pero esto también puede ser el resultado de las mejoras en penetración aerodinámica. O tal vez el cambio del sistema de escape (cuatro tubos individuales con cuatro silenciosos en la LS y dos sistemas de dos en uno para la Sport) y el uso de compen-

sadores en los cuatro carburadores, han producido un pequeño aumento en la potencia.

Sean las causas que sean, la Motobi 504 corre un poco más, acelera un poco mejor, consume un poco menos, hace mucho menos ruido y es francamente mucho más atractiva que su hermana la LS.

Y debemos tener en cuenta que la LS ha sido ahora la más rápida de las 500 del mercado nacional que hemos probado, y la moto que nos sorprendió al desbancar a la Laverda 500 en la prueba de los 400 metros durante nuestra prueba definitiva de las ocho quinientas de cuatro tiempos en el Jarama. Ahora parece que el pequeño margen de superioridad en potencia y prestaciones de la LS ha sido ligeramente aumentando y que marcas como Laverda y Ducati tendrán que hacer algo para no perder el rebufo de la roja 504 Sport en la «guerra de CV» de las medio litro.

Pero también vimos en el Jarama

que la LS, a pesar de su superior velocidad punta y aceleración, no puede hacer la vuelta del circuito más deprisa que una Desmo, una Laverda o una Guzzi V-50. Parte del problema de la LS está en su frenado (con un tambor brusco y de poco tacto detrás) y en las estriberas anchas y bajas que rozan el suelo en todas las curvas.

Ha sido precisamente en estos dos puntos donde la fábrica italiana ha hecho cambios importantes, pero no, me temo, del todo acertados en el caso de los frenos. Al adoptar en la Sport el frenado integral de la Guzzi, no han podido igualar la frenada de la V-50 por dos razones sencillas: primero, porque la Sport pesa 27 kilos más que la ligera Guzzi, y, segundo, porque la Guzzi tiene un centro de gravedad muy bajo, mientras la Motobi, con su motor tetracilíndrico y transversal, tiene un centro de gravedad mucho más alto. Como observó nuestro Vic Willoughby durante el ensayo de la Guzzi, el frenado integral es un sis-

tema poco idóneo para motos de alto centro de gravedad. En el caso de la Sport, el resultado de este cambio de frenado es más bien positivo, ya que han eliminado el brusco tambor en favor de un disco. La Sport parece frenar mejor que la LS, pero creo que frenaría todavía mejor con un sistema convencional de tres discos, ya que la moto que se llevó los laureles en la prueba de frenada en el Jarama fue la Ducati Desmo (también con alto centro de gravedad) que pesa tan sólo 10 kg menos que la LS y la Sport. Pero, al eliminar el tambor, han conseguido algo positivo.

El problema de la distancia entre estriberas y suelo, ha sido parcialmente solucionado también al desplazar las estriberas más hacia atrás, hacia el centro de la moto, y al levantarlas al mismo tiempo. Ahora, el contacto entre las gomas de las estriberas plegables y el asfalto, ocurre cuando se acerca al límite de los neumáticos Metzeler que calza la Sport. Un piloto que «se cuelgue»

en prueba



El tablero de instrumentos viene directamente de la Guzzi V-50. Los mandos, chivatos y conmutadores son funcionales y de alta calidad.



Con 49 CV a 8.900 r.p.m.,
la MotoBi Sport alcanza
una velocidad máxima
superior a 170 km/h. con
muy buena aceleración.

MOTOBI 504 SPORT

de la moto en curvas en conducción deportiva, no tendrá quejas.

SEMIDEPORTIVA

Es inútil especular sobre el papel que hubiera jugado la Sport en nuestra prueba comparativa en el Jarama. Pero no creo que el cambio de posición y altura de las estribas hubiera sido suficiente para recuperar los 6 segundos por vuelta para estar al nivel de dos máquinas totalmente deportivas, la Desmo y la Laverda 500. Porque la Motobi no es ninguna «pura sangre» deportiva, sino una máquina rápida, pero a la vez muy discreta en ruido mecánico y de escapes, y con un consumo menos alto que las dos motos citadas. La Motobi es una moto semideportiva y civilizada, apta para uso diario en la ciudad, para viajes cortos, excursiones y también para jugar a las carreras en el Montseny o en Navacerrada.

O sea, una moto comercial, dirigida hacia una clientela joven (o de ideas jóvenes), pero no a una minoría de «quemados». Así, la posición es semideportiva para poner al piloto más en contacto con la moto, pero no llega a ser una posición incómoda. Si el sillón parece un poco

duro, será porque el sillón de una moto con pretensiones deportivas no debe ser blando (ni el piloto tampoco).

Ahora existe la oportunidad de escoger entre dos modelos de la popular 500 tetracilíndrica: una rápida y turística y otra rápida y semideportiva.

MÁS DE 170 KM/H

Al ver un velocímetro que sólo llegaba a 180 km/h, pensé que sería un instrumento muy fiel, porque no se puede esperar de la Motobi una velocidad más allá de 180 km/h aun en bajada. Además, el velocímetro de la LS era el reloj más exacto de todos los velocímetros que hemos probado en carretera durante la serie de los ensayos a fondo.

Pero el velocímetro de la Sport es mentiroso y cuenta unos disparates increíbles. A 160 km/h, según el reloj, la velocidad real es de 147 km/h, pero al ver 120 en el velocímetro, abrí la visera del casco y el viento me pareció corresponder a 100 km/h. Y el crono confirmó esta impresión.

Estoy dispuesto a creer que era un defecto del velocímetro de la moto de ensayo, porque la Sport es

una moto demasiado rápida para tener que recurrir al viejo truco del velocímetro optimista. A 175 km/h reales (y en condiciones favorables con viento de espaldas) la aguja del velocímetro baila más allá de 180 km/h, en un terreno «de nadie» donde no hay números.

La velocidad de cruceo máxima para esta moto me pareció de unos 145 km/h reales (o unos 160 km/h de reloj), y a estas velocidades se nota que el pequeño carenado es útil.

Como la Sport no grita como la LS, la primera impresión es de una moto menos rápida, pero los cronos cuentan la verdadera historia.

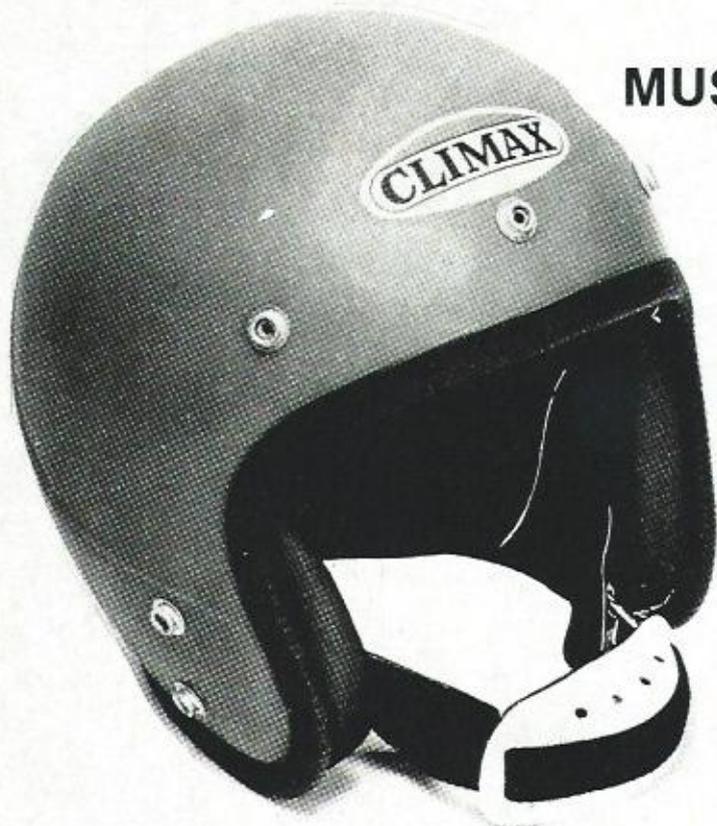
De todas las pruebas que hacemos con las motos de prueba, la que me parece más significativa sobre las prestaciones de la máquina es la del kilómetro desde salida parada. Especialmente porque, con una 500, se llega casi a la velocidad máxima. Otra prueba muy indicativa es la de los 400 metros desde salida parada, pero el «cuarto de milla» requiere célula fotoeléctrica, mientras en el kilómetro el tiempo total es generalmente de 25 a 30 segundos, en vez de 14 a 16 segundos. Así una diferencia de dos décimas de crono no tiene tanta importancia. Con la Motobi hice diez pasadas por el kilómetro, con y contra viento,

eliminando un crono desproporcionadamente rápido que probablemente fue un error de cronometraje, para quedar en un promedio de 28,5 basado en el mejor tiempo con y contra viento.

ESTABILIDAD Y FRENADO

En Montseny, la Motobi se mostró segura y divertida de llevar. Su único problema en frenadas apuradas es una tendencia a rebotar la rueda trasera. Con un pasajero, sin embargo, los amortiguadores traseros llegan a tope sobre baches normales, aun estando en su posición más dura.

En autopista, la moto se comporta bien incluso a velocidades altas en línea recta, y sólo hay un poco de «baile» en curvas rápidas de 150 km/h, pero en ningún momento encontré muestras de inestabilidad. El basculante parece suficientemente rígido para aguantar los casi 50 CV, de este motor. Con la LS de nuestro ensayo a fondo, notamos pérdidas de aceite en los dos retenes en las botellas de la horquilla. En esta Motobi Sport vimos una pérdida de aceite en la botella derecha. La Motobi monta una horquilla con barras de 32 mm., y los problemas de esta-



MUSTANG DE

CLIMAX

¡SIN DUDA!

Al comprar un casco asegúrate de que cumple con todos los requisitos legales a que la Ley obliga.

MUSTANG de CLIMAX es el casco HOMOLOGADO por el MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA según la Norma de Ginebra, Homologación n.º E9-00.22.008-1 de próxima implantación en España, que exigirá el uso obligatorio de casco en carretera. Y para los «quemados» de la competición, MUSTANG de CLIMAX es el casco válido y Homologado por la R.F.M.E. n.º 973. En definitiva, MUSTANG de CLIMAX es tu casco.

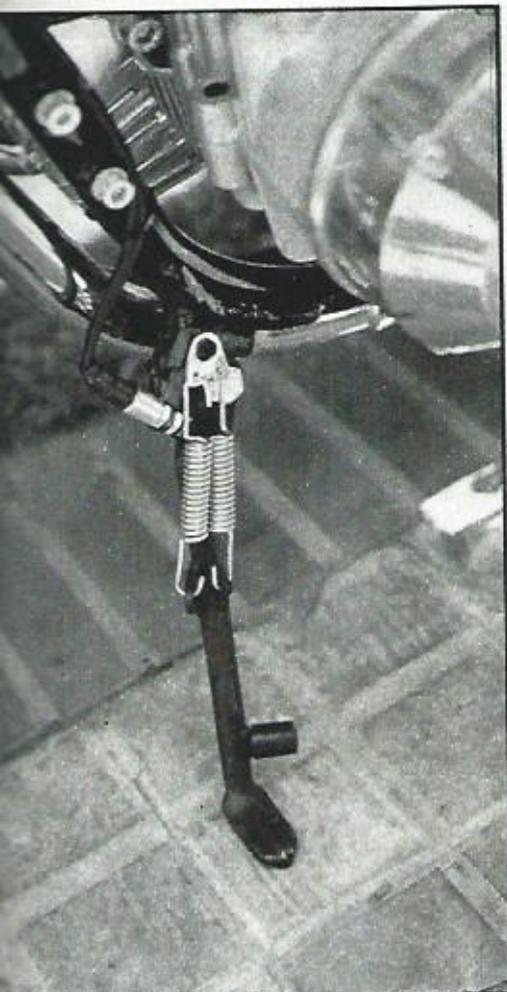
PARA NO PAGAR LOS ERRORES

¡SIN DUDA!

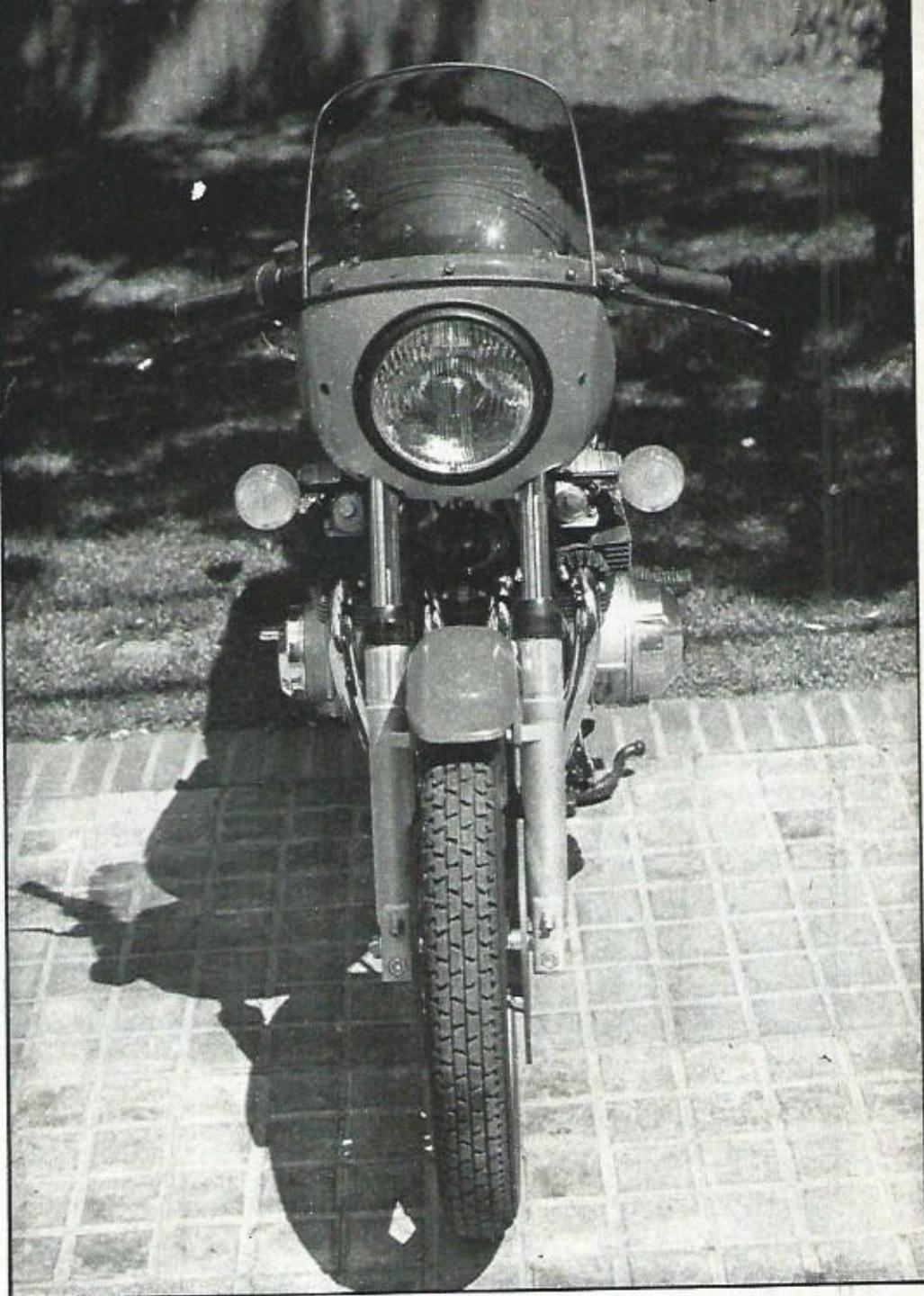
CLIMAX

FABRICADO POR
miguel llebot

TORRENTE DE LAS FLORES, 132 Tel. 219 51 00 (5 líneas) Cables: CLIMAX
BARCELONA-24

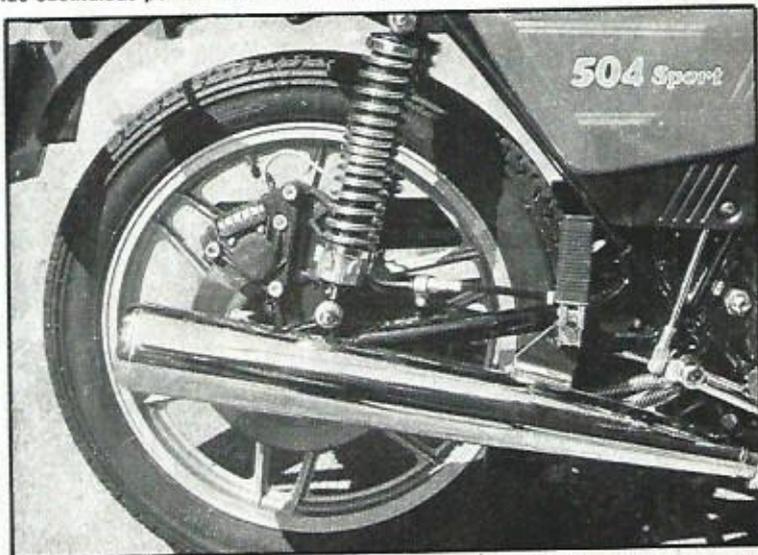
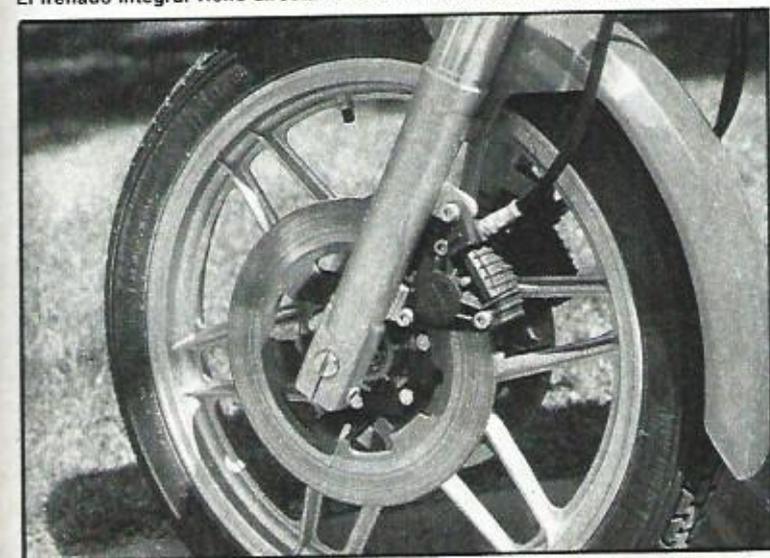


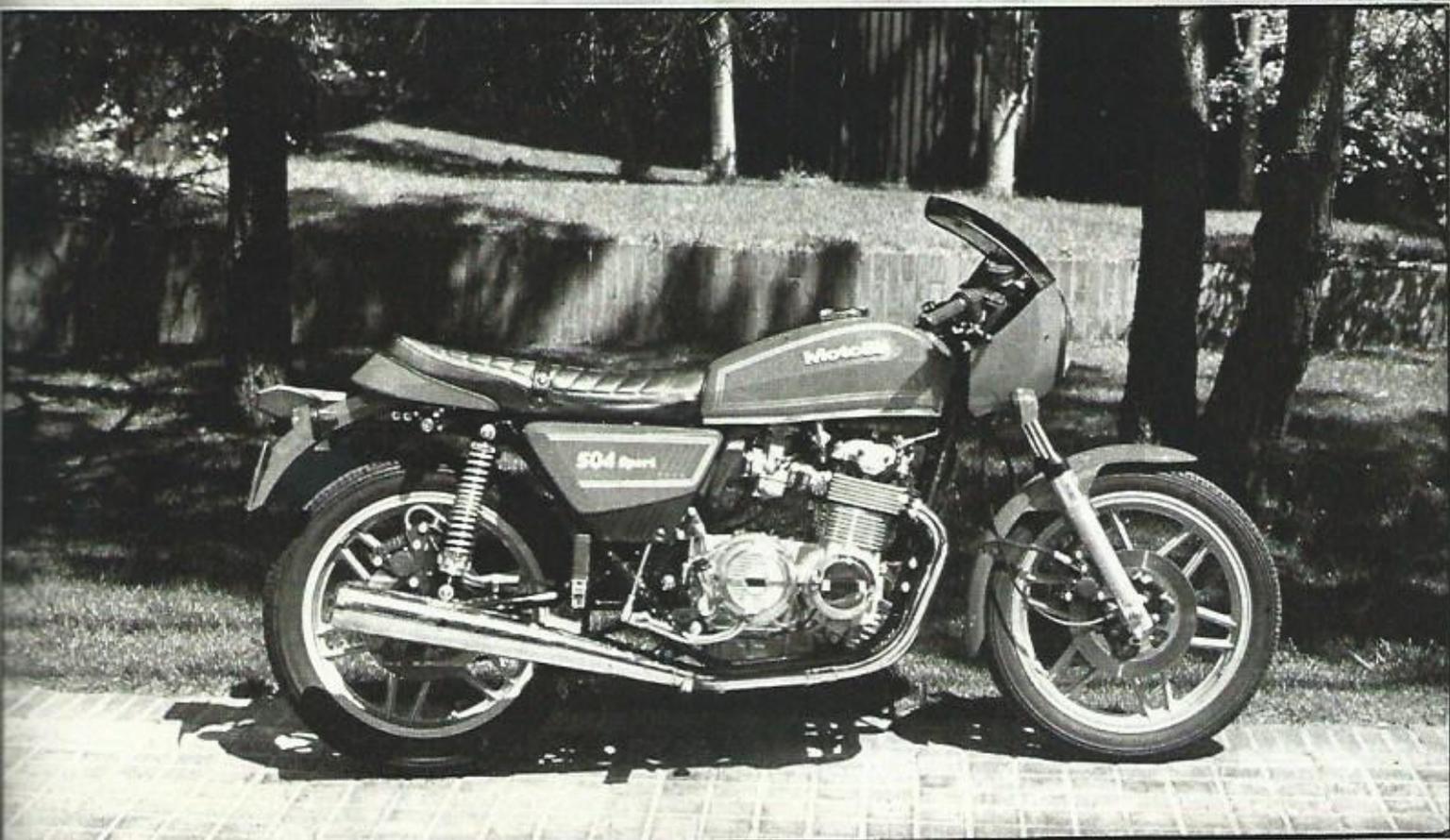
Hay un circuito eléctrico que hace imposible arrancar la moto si la pata de cabra no está en su posición de viaje. Montan dos muelles, por si acaso.



La horquilla delantera es de fabricación Benelli. El carenado Guzzi ha mejorado la aerodinámica y la velocidad máxima.

El frenado integral viene directamente de la Guzzi V-50. Las llantas de radios han sido sustituidas por llantas de aleación ligera.





bilidad sobre baches en curvas rápidas que hemos comentado con la LS, y ahora con la Sport, posiblemente se deben a esta horquilla. En el caso de la 900, la debilidad de la horquilla llega a ser un defecto muy importante, pero en la Sport es sólo un «pecañillo» en una buena moto.

TABLERO, MANETAS, MANDOS... «TUTTI ITALIANI»

Casi volví a caer en la trampa de escribir que «los instrumentos, mandos chivatos, etc., no están al nivel de los accesorios japoneses».

Pero, teniendo delante de casa una japonesa de cuatro cilindros y la moto de este ensayo, decidí salir y pasar unos minutos comparando tableros, manetas y mandos.

Los Nippon Denso de la Suzuki son excelentes, con el botón de arranque a una distancia perfecta del puño derecho, con el «switch» de paro también muy fácil de encontrar con el pulgar. En el otro lado hay claxon, luces, control de luz larga, ráfagas e intermitentes, todo donde debe estar.

¿Y con la Motobi? Pues también en su sitio todo, de fácil alcance con el pulgar y con un botoncillo de claxon y ráfagas que permite al piloto alte-

rar entre ráfagas y claxon para despertar a los sordos y ciegos con permiso de conducir. El tablero que viene directamente de la Guzzi V-50 no solamente indica punto muerto, luz larga, presión de aceite e intermitentes, sino avisador de carga. Los relojes de las dos motos son de fácil lectura y con cuentakilómetros total y parcial. La única cosa «extra» que tiene la Suzuki es un avisador del nivel de combustible en el depósito... un instrumento que nunca funcionó bien y que dejó de funcionar del todo la primera vez que la moto se fue al suelo.

Entonces, ¿dónde está la superioridad absoluta de los instrumentos,

mandos y manetas japonesas? En la Suzuki, la maneta del embrague tienen mucho juego horizontal, mientras que en la Motobi hay una precisión impecable en la maneta.

Encontrar defectos importantes en los instrumentos, manetas y tablero de Moto Guzzi y de las nuevas Motobi es cosa de buscar problemas donde no los hay y decir siempre que los instrumentos japoneses son mejores no es la verdad... no siempre.

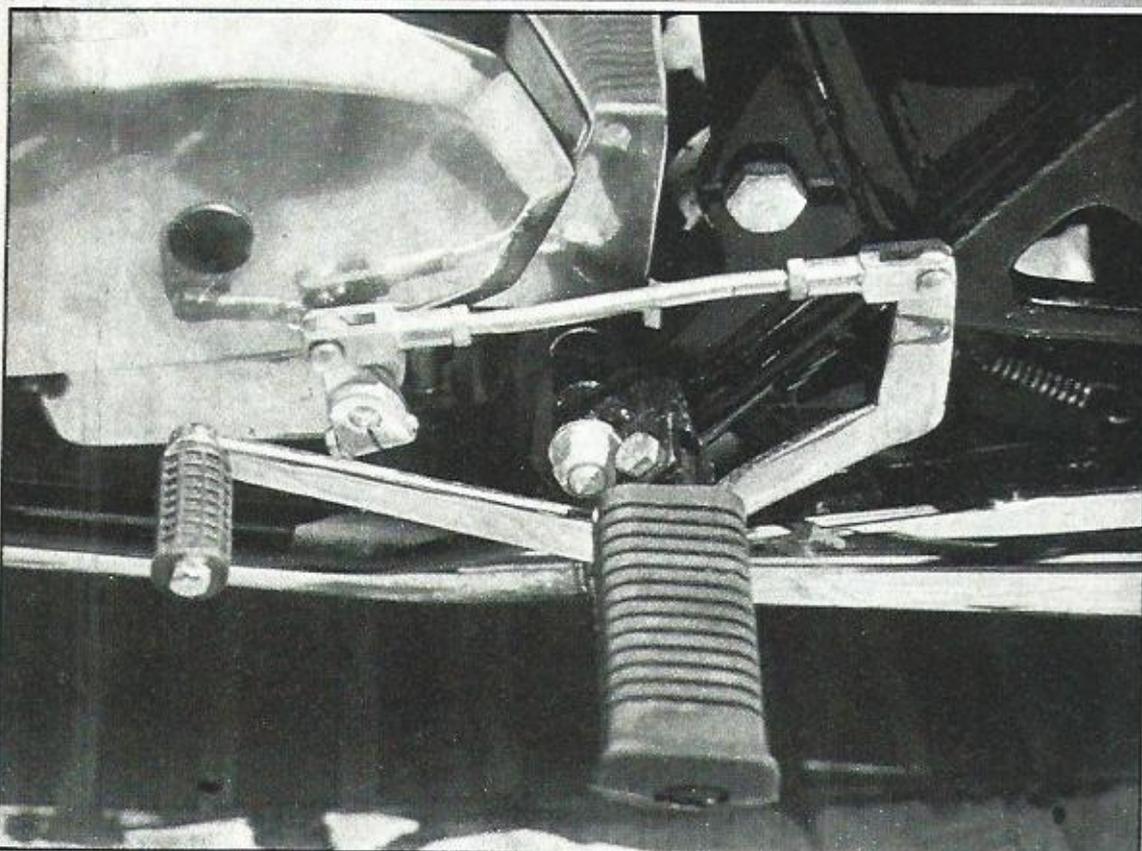
La Motobi también lleva un circuito eléctrico que hace imposible arrancar la moto si la «pata de cabra» no está en su posición de viaje.

**TA
LEGITIMO
CC**

Siempre !!

**RECAMBIOS LEGITIMOS
MONTESA**

EN TODAS LAS AGENCIAS Y SERVICIOS OFICIALES DE LA MARCA.



Los reposapiés están corridos hacia atrás y el reenvío del cambio funciona muy bien. Se puede ajustar la altura de la palanca.

El error del velocímetro en la 500 no es porque el reloj sea de pobre calidad, sino porque Motobi ha querido engañarnos (igual que Suzuki, que tiene un error de 20 km/h. a 180).

CAMBIO Y EMBRAGUE

Intenté otra vez romper la caja de cambios porque, después del desastre de los cambios rotos en la primera serie de las antiguas 500 «quatro», sigo intentando convencerme de que es verdad que el cambio ya no tiene problemas. Con la Motobi 500 Sport, el cambio funcionó bien en todo momento, sin puntos muertos falsos y con un tacto aceptable. El embrague no patinaba ni después de diez intentos en el kilómetro desde salida parada. El motor parece robusto y también parece que la leyenda negra de los cambios de las primeras tetracilíndricas de Benelli ya no es aplicable a los motores multi del grupo De Tomaso.

PRECIO/CALIDAD

La LS en 350.000 pesetas es una moto bastante ajustada de precio en

La Boutique de la Moto

Mejía Lequerica, 16. Tel. 4470039. Madrid-4

Distribuidor

MONTESA

Recambios

TODA CLASE DE PRENDAS
DEPORTIVAS Y ACCESORIOS

LAVERDA Benelli

BMW MOTO MORINI

VEN COMPRUEBA NUESTRAS
FACILIDADES

ERROR DE VELOCIMETRO

Leída	Real	Error	% de error sobre la cifra leída
100	82	18	18
120	100	20	16,6
140	120	20	14,3
160	147	13	7,6
180	168	12	6,67

CONSUMO

Itinerario fijo (Barcelona, Sant Cugat, autopista a Sant Celoni, subida a Montseny y vuelta por autopista a La Floresta): 148 km. con 9,6 litros. Consumo 6,6 litros/100 km.
A 120 km/h. (reales): 6,5 litros/100.
A 150 km/h. (reales): 7,8 litros/100.
Consumo total ensayo. 848 km. con 55,9 litros: 6,6 litros/100 km.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 172 km/h (169 contra viento y 175 con viento favorable).
(1) 1.000 metros desde salida parada: 28,5 (2).
(1) Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base. Piloto llevando mono de cuero y totalmente agachado sobre el depósito.
(2) La arrancada en pruebas de aceleración ha sido realizada sin someter el embrague a esfuerzos anormales. Se han buscado los mejores resultados dentro de lo que se podría considerar una conducción deportiva sin exageraciones. Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base.

...a, y el incremento en la Mo-
Sport sobre la LS refleja, más o
...os fielmente, el coste de llantas
...elección, frenado integral y el
...ar disco... más cierto incremento
...os precios franco fábrica de
...bi-Benelli-Guzzi.

...no fuera por una horquilla débil
...xible, y unos amortiguadores
...ros que no pueden sobre bajar
...con el peso de un pasajero, di-
...que la Motobi es una tetracilín-
...a de medio litro ejemplar.

...IDA Y CIUDADANA

...ero tal como es me parece una
...o mejor que la LS (incluso en
...ado), con una estética acertada
...n unos silenciosos Brevetti que
...eficaces y discretos.

...os datos optimistas de catálogo
...han hecho un poco cínico, y
...ta que haya confirmado con mis
...pios cronos la velocidad punta
...la nueva Ossa Yankee y de la
...va Kawasaki 500 tetracilíndrica,
...oy a tomar por ciertas sus pres-
...iones anunciadas. La única moto
...medio litro que he probado y que
...acelerado mejor que la LS de
...stra prueba en el Jarama ha sido
...cisamente la Motobi de este en-

...sayo (y una Kawasaki tricilíndrica
...que me asombró e incluso me
...asustó en 1969).

Basta decir que parece que ya hay
en el mundo tres o cuatro motos de
500 c.c. capaces de hacer los 400
metros en menos de 14 segundos
(en manos de un experto en esta
especialidad) y que el crono de 28,5
en el kilómetro desde salida parada
(tres décimas más rápido que el
crono de la LS de nuestro ensayo)
de la Motobi 500 Sport, indica que la
nueva tetracilíndrica italiana puede
ser capaz de bajar el tiempo de la
LS en el «cuarto de milla». Para esta
prueba hacen falta controles de cé-
lula fotoeléctrica, pero, sin temor de
equivocarme, os digo que la Motobi
es una de las 500 más rápidas de la
actualidad, y que si no estás con-
forme con una velocidad punta de
175 en condiciones favorables y de
una aceleración digna de una 750
bicilíndrica, la única alternativa es
esperar a ver qué tal va la nueva
Ossa Hankee o despedirte de la ca-
tegoría de medio litro para buscar
las prestaciones que solamente las
850 y 1.000 c.c. pueden ofrecer...
sacrificando a la vez la ligereza (190
kg.) de la Motobi.

DENNIS NOYES
Fotos: JOSE VILA

FICHA TECNICA

Motor: Cuatro tiempos, cuatro cilindros, con monoárbol en culata man-
dado por cadena. Dos válvulas por cilindro. Cásteres divididos horizontal-
mente.

Cilindrada: 489,51 c.c.

Diámetro por carretera: 56 x 50,6.

Carburadores: Cuatro Dell'Orto VHB 22 D.

Transmisión: Primaria y secundaria por cadena.

Caja de cambios: Cinco relaciones: 1.ª, 1:2,454; 2.ª, 1:1,666; 3.ª, 1:1,277;
4.ª, 1:1,050, y 5.ª, 1:0,900.

Potencia máxima: 49 CV. x 8.900 r.p.m.

Frenos: Tres discos Brembo de 260 mm.; unidos un disco delantero y el
trasero por el sistema de frenado integral. El segundo disco delantero
controlado por la maneta.

Peso en seco: 182 (según fábrica).

Distancia entre ejes: 1,400

Precio: 393.000 pesetas.

El pequeño carenado, el nuevo sillín, las estriberas corridas hacia atrás y el nuevo sistema de escapes dos en uno, dan a la Motobi tetracilíndrica una línea deportiva que va perfectamente con las excelentes prestaciones de su motor de 49 CV.

