

La "piccolina"

La «pequeña» Bimota (400 c.c.), de venta exclusiva en el mercado japonés, es la moto más versátil que ha salido de la fábrica de Rimini y posiblemente termine estando disponible en todo el mundo.

EL mercado japonés fue fundamental en la recuperación económica de Bimota, la cual estuvo a los bordes de la bancarrota. Actualmente más del 50 por ciento de la producción anual de Bimota va para el país del Sol Naciente. Teniendo en cuenta la importancia del mercado nipón para la rentabilidad económica de la fábrica italiana, uno no se explica cómo han tardado tanto tiempo en producir la nueva YB7. Carrozería (una subsidiaria de Yamaha) pidió a la fábrica italiana una «baby» Bimota con un motor de menos de 400 c.c., pero con todo el atractivo de las legendarias motos de la marca. La YB7, con motor FZR 400, es una perfecta réplica a escala de las YB4 e YB6 «quemacarreteras», por las cuales la fábrica de Rimini es mundialmente famosa. Incluso la pintura y la estética están fielmente derivadas de la YB4 EIR de carreras, que casi (sólo casi) ganó el primer campeonato mundial de superbikes esta pasada temporada.

La YB7 encaja en una posición única en el mercado, y estará sin competencia ahora que la proyectada Ducati V-Twin de 8 válvulas y 400 c.c. ha sido dejada de lado, al menos por ahora. Estamos ante una cara y sofisticada europea, con manejabilidad de carreras y sabor italiano, concebida para estar en la cúspide, tanto por precio como por exclusividad, del vital mercado japonés de las «cuatrocientos».

La primera remesa de 160 motos, que se están construyendo actualmente en la fábrica de Rimini, están dirigidas a clientes japoneses que o no quieren o no pueden pagar o no tienen carnet o seguro para las normales Bimotas de 750 y 1.000 c.c. Si vives fuera de Japón y te mola una YB7, piénsatelo de nuevo, pues la cosa está cruda, al menos por ahora. Esta ha sido la primera Bimota en casi una década que se ha construido por encargo, aunque así fueron los comienzos de la fábrica en los años 70, construyendo chasis para alojar todo tipo de motores para todo tipo de clientes. Carrozería tiene la exclusiva hasta que su mercado esté

saturado, por no decir exhausto. Sólo después, Bimota podrá vender en el resto del mundo las que queden de las 500 motos proyectadas.

Mi excursión por el campo italiano a bordo del prototipo YB7 fue el probar fruta prohibida para aquellos que vivimos fuera de Japón. Bueno, la verdad es que todas las Bimota son fruta prohibida si tenemos en cuenta la impresionante cantidad de ceros que tienen todas en la etiqueta del precio.

Fórmula 3

Cuanto más rodé con esta exquísita «minucia» de moto, más me di cuenta de que debería ser vendida en todo el mundo. Esta moto tiene también sitio fuera de las carreras niponas y fuera de sus competitísimas carreras de F3, para lo que la YB7 está perfectamente preparada...

En el fondo, me alegré de haber-

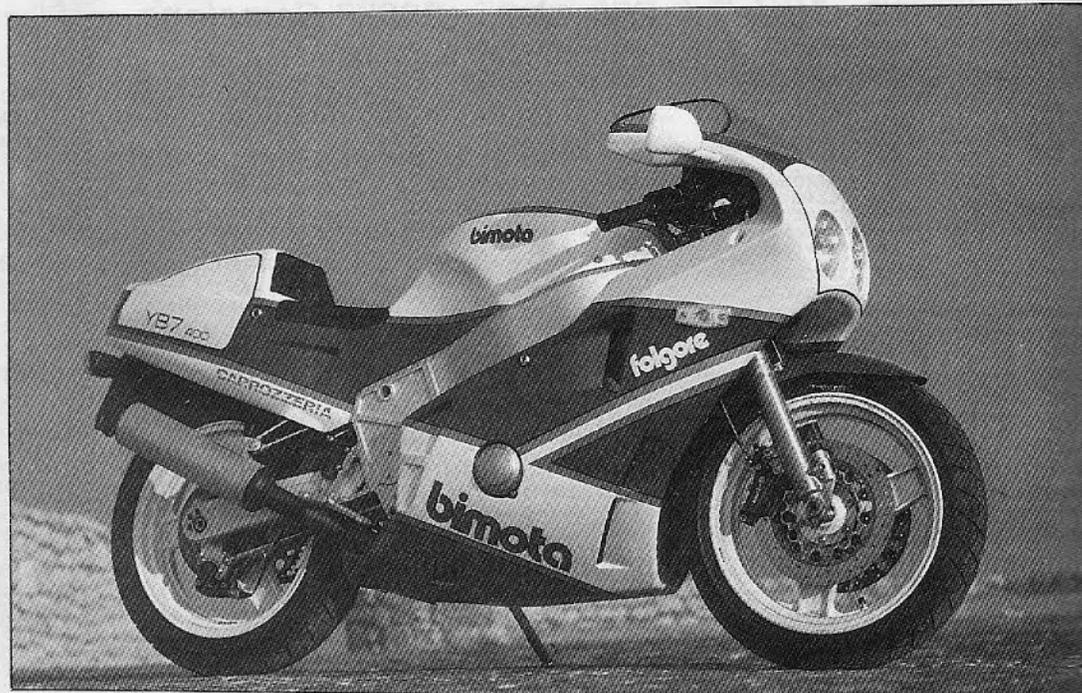
me perdido la presentación de la moto, debido a una lesión, en el circuito de Vallelunga. Pues ahora he tenido la oportunidad de probar la YB7 en carreteras abiertas al tráfico, donde se desenvuelve perfectamente, a diferencia del resto de las Bimota.

Pilotando la YB4 o la YB6 en ciudad, o yendo con ella en la atascada Vía Emilia de semáforo en semáforo, es como ir de compras con un Porsche 956 o dar un paseo a caballo en un purasangre ganador de la última carrera en el hipódromo de la Zarzuela. Un moto que puede superar el límite de velocidad en primera se comporta como un purasangre, tirando de las cuerdas e intentando soltarse. En carretera abierta las Bimotas no tienen rival, pero desde luego no están hechas para ir por ciudad.

La YB7 es la excepción. Esta podría ser la moto más adecuada para los *yuppies* de los años '90. El mayor problema es que no hay sitio para una bolsa sobredepósito o

para llevar un maletín. Espero que los *yuppies* superen el disgusto cuando se enteren que ni Loewe ni Gucci fabrican bolsas sobredepósito. No te rías, el «look» es algo que hay que cuidar. La YB7 es la moto ideal para ir a la reunión de negocios cuando el tiempo es bueno y nuestro *yuppie* no se siente con ganas de coger el BMW 325.

A poca velocidad, la YB7 es dócil, tratable y bien equilibrada. Nos podemos zambullir en el tráfico de la gran ciudad sin problemas; hasta la posición de conducción no es muy incómoda teniendo en cuenta a lo que Bimota nos tiene acostumbrados, gracias a la poca altura del asiento y a los manillares, que están relativamente altos. Parece pequeña cuando la ves aparcada junto a otra moto, pero esta impresión cambia cuando te subes en ella, incluso si eres alto, como es mi caso. Se siente ligera, de respuesta rápida y de fácil dirección, tanto a velocidades bajas como a velocidades más alegres.



La estética de la «pequeña» Bimota es muy similar a sus hermanas mayores YB4 e YB6.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Bimota YB7

Cuando llegamos a carretera abierta y dejamos el tráfico detrás, la YB7 muestra toda la legendaria estabilidad de sus hermanas mayores, pero con una clara diferencia: este maravilloso pequeño motor. Lo admito, nunca había probado una moto con una línea roja en las 14.000 r.p.m. Escalofríos recorrieron mi espina dorsal al oír el escape (equipado con EXUP) escalar el tacómetro hasta llegar a las cinco cifras. El aullido del cuatro en uno era propio de un coyote en una noche de luna.

El motor Yamaha de cuatro válvulas por cilindro es de serie, a diferencia del escape y filtro de aire Bimota, y una puesta a punto de los carburadores Mikuni de 32 mm. Estas alteraciones aumentan la potencia del motor hasta 68 CV. a 13.000 r.p.m., dos caballos más que el motor de serie de acuerdo con el ingeniero jefe de Bimota, Federico Martini. Aunque, sorprendentemente Yamaha sólo declara 60 CV. a 12.000 r.p.m. en la FZR 400 de serie. Esto, junto con un peso pluma de 160 kg. dividido al 50/50 siguiendo la tradición Bimota, da unas prestaciones excitantes. La potencia llega de forma más controlable que en las YB4 y YB6, con las que tienes que tener un cuidado exquisito con la mano derecha.

Con la YB7 puedes revolucionar el motor en cada marcha hasta la raya roja, y cambiar cuando el cuentavueltas está al final de la escala, casi. La válvula de escape EXUP, controlada por ordenador, está ubicada en la unión de los

FICHA TECNICA

Motor: Cuatro cilindros, cuatro válvulas por cilindro. Cuatro tiempos refrigerado por agua.
Diámetro por carrera: 56 x 40,5 mm.
Cilindrada: 399 c.c.
Carburación: Mikuni DBS 32.
Encendido: Digital.
Cambio: De seis velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Chasis: Estructura en sección rectangular en aleación de aluminio.
Distancia entre ejes: 1.370 mm.
Suspensiones: Horquilla telehidráulica con antídive. Monoamortiguador trasero Ohlins.
Lanzamiento: 23 grados.
Avance: 97 mm.
Frenos: Doble disco delantero de 280 mm. Disco trasero de 230 mm.
Ruedas y gomas: Tubeless delantero 120/70 VR de 17" en rueda de aluminio de 17 y 3,5 pulgadas. Tubeless trasero 160/60 VR de 17" en rueda de aluminio de 17 y 4,5 pulgadas.
Peso en seco: 160 kg.
Velocidad máxima: 219 km/h.

La YB7 es la moto más versátil que ha salido de la fábrica de Rimini, aceptando incluso una utilización ciudadana. La manejabilidad es excelente y la estabilidad es típica Bimota. La italiana será una de las punteras en las carreras de F-3 japonesas.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





Bimota YB7

cuatro escapes Yamaha con el silencioso Bimota. Este sistema ofrece potencia y par extra. Con una velocidad máxima de 219 km/h., esta pequeña moto tiene las prestaciones de una «siete y medio», con la docilidad de una 400, y la estabilidad sin igual del chasis Bimota.

Este chasis es una versión reducida de los de la YB4 e YB6, hecho de aleación aeronáutica Anticorda. El motor cuelega de él, con los ci-

cribir a la horquilla Marzocchi es: ¡espléndido! Esto, junto al excelente Ohlins trasero, proporcionaba muy buena maneabilidad sobre las carreteras bacheadas de las colinas detrás de Rimini, sin hacer nunca tope, al contrario que otras MIR que he probado en otras motos. La YB7 es una moto muy agradable sobre cualquier tipo de terreno.

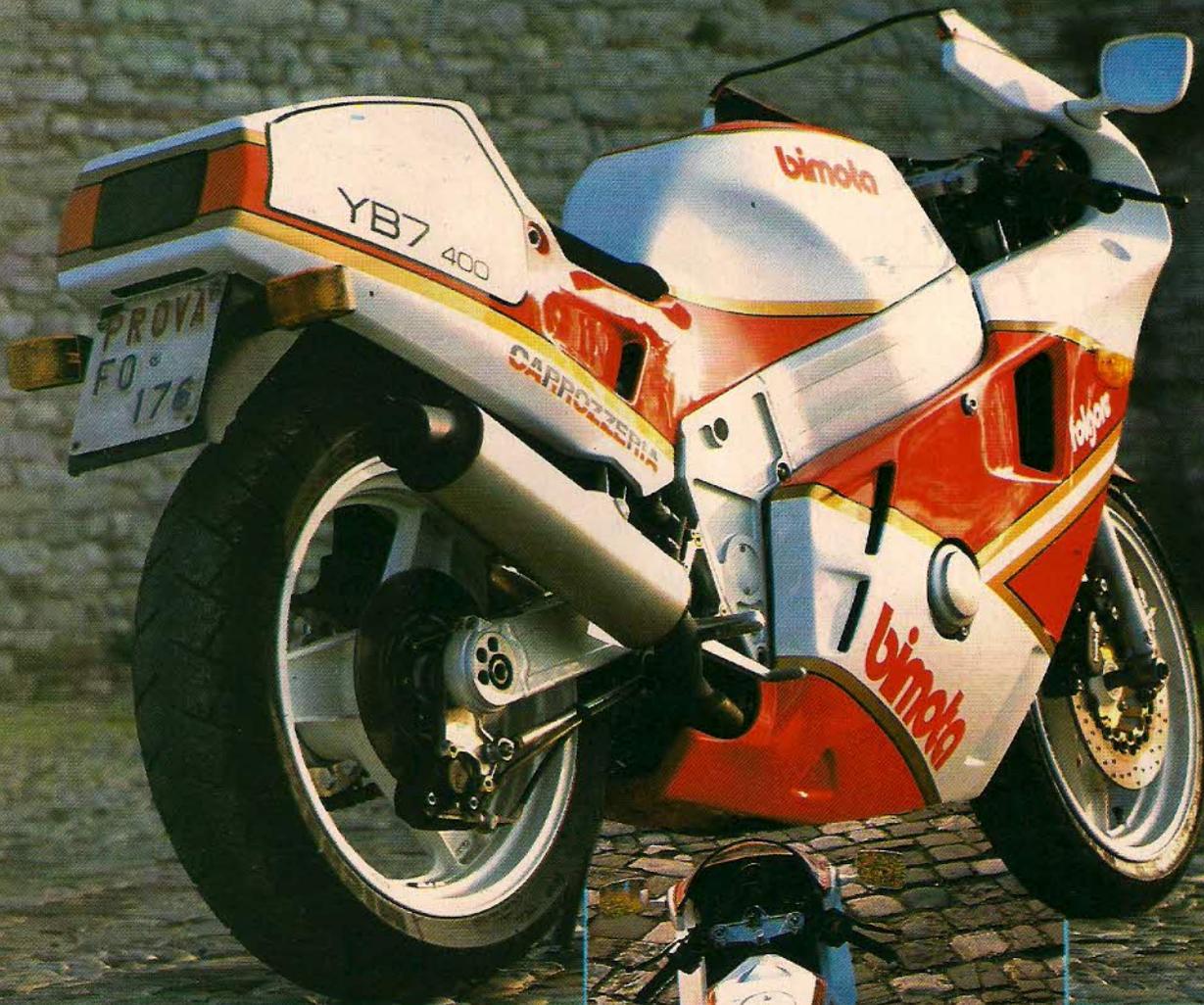
Todo uso

Estamos ante una moto para todo uso, algo que ninguna Bimo-

ta había ofrecido antes. Bajo la carrocería de fibra de vidrio hay un depósito de plástico de 18 litros; la gasolina es bombeada a los carburadores por medio de una bomba eléctrica, al igual que en la FZR. El chivato del nivel de gasolina es también el interruptor de reserva, que está montado en el panel y que tienes que apretar desde que empieza a encenderse. Es una pena que el ingeniero Martini no me enseñó este truco; no importa, no empujé mucho... Repostaje, la YB7 volvió a aullar con fuerza, preparada para otra carga por el campo italiano. Dispuesta para correr

hasta el café más cercano, ¿o debería decir el bar japonés?

Sospecho que vamos a ver Bimota YB7 en Europa antes de lo que mucha gente cree, pero no en la calle. Desde hace algún tiempo, las fábricas japonesas, sobre todo Honda, han estado presionando a la FIM para que adopte a nivel mundial las carreras de Fórmula 3, que son tan populares en Japón. Estas carreras se celebrarán no sólo en el TT de la Isla de Man, que fue donde primero nació la idea de carreras de motos de «cuatro tiempos» de 400 c.c. contra motos de «dos tiempos» de 250 c.c. La idea



lindros inclinados 45 grados. La distancia entre ejes es de 1.370 mm., 50 mm. más corta que en la YB4 e YB6. Con un lanzamiento de 23 grados y un avance de 97 mm. (comparado con los 24 grados y 105 mm. de sus hermanas mayores). Estos valores son responsables de la gran estabilidad y rapidez en la dirección, junto a un gran tacto y facilidad de control que no se esperarían al leer estas cifras.

Las ruedas de 17 pulgadas, calzadas con Michelin Hi-Sport radiales, han ayudado a revolver la inestabilidad de la dirección de la última pequeña Bimota, la DB1S con ruedas de 16 pulgadas. La única palabra que puedo usar para des-

¿La moto ideal para el «yuppie» japonés? Si el mercado nipón no absorbe las 500 unidades que Bimota tiene previsto fabricar, las motos sobrantes se venderán en los mercados mundiales.



es que esta fórmula se extienda a nivel mundial.

Con la espiral imparable de costes y la cada vez más depauperada participación en el Campeonato Europeo, sobre todo en la categoría de «quinientos», hay una buena posibilidad que la categoría F-3 puede venir con mucha fuerza a Europa en 1990. Cuando esto ocurra Bimota estará lista, pero mientras la «piccolina» (como todo el mundo llama en la fábrica cariñosamente a la YB7) será para estricto consumo japonés. ¡Qué pena!

Alan CARTHARTIG
Fotos: Phil MASTERS