

# 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. Carrozeria (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. Carrozeria 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](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





