



Cagiva Alazzurra 350

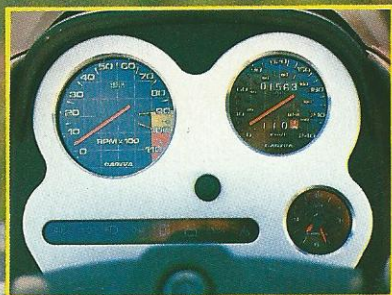
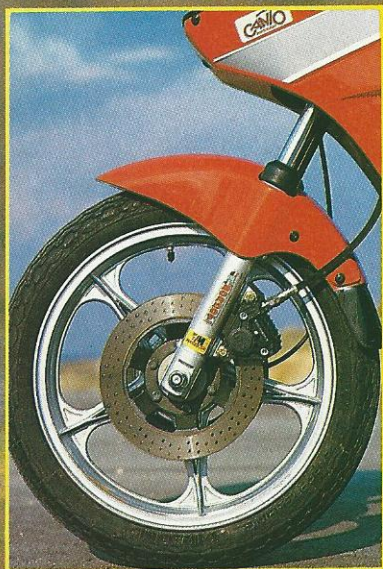
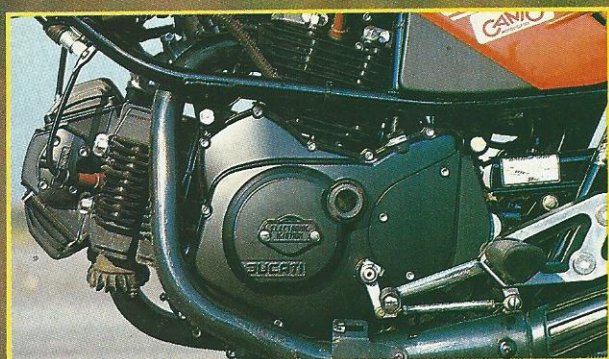
Prueba

Ocasión

El verano es tiempo de vacaciones, de viajes, de playa y de... rebajas. Por fin nos vamos pareciendo a Europa y llegan a nuestro mercado ofertas a buen precio de motos interesantes, como estas Cagiva Alazzurra 350, vendida a 643.563 pesetas, en directa competencia con sus menos exclusivas rivales japonesas.



Cien por cien italiana, la Alazzurra, salvo el carenado, merece un gran aprobado, muy especialmente para los que la destinen a viajar. Buen par también en este motor 350, horquilla Marzocchi y frenos Brembo. «High Quality».



LA Cagiva Alazzurra 350, aparecida conjuntamente a la 650, es la hija primogénita del matrimonio entre Cagiva y Ducati, y como tal hija lleva sangre de ambas, boñosa en su motor y chasis, y varasina en su carrocería y terminación.

Los dos primeros vienen directamente de la serie Pantah de Ducati y fueron los técnicos de Cagiva los que en el plazo de pocos meses tuvieron que remozar completamente la estética para darle una imagen más turística y polivalente, a la par que aumentaron el recorrido de las suspensiones, haciéndola más confortable y dulcificaron el felino, e incluso agrio, carácter del bicilíndrico Ducati.

Los nuevos importadores de España de Cagiva han sabido aprovechar una buena oferta que les ha hecho el fabricante y han podido colocar en nuestro país un pequeño cupo de Alazzurra de la pequeña cilindrada, que seguro que será despachado en pocos días ante el atractivo que supone el disponer por ese dinero de una moto de gran porte y con el renombre e historia de su ascendencia.

Gran corazón

Sin duda, para muchos, el gran atractivo de la Alazzurra reside en su motor. Para cualquier lector habitual de esta revista, el bicilíndrico en V a 90° de Ducati debe ser un gran conocido, aunque es la primera vez que llega a España en la pequeña cilindrada de 350 c.c. Existen pocas diferencias entre el motor de la Pantah y éste. Se reducen a simples cambios, como hemos dicho ya, que tienden a dulcificar la entrega de potencia, como pueden ser la disminución en dos mm. del difusor del carburador, una quinta marcha mas cerrada respecto a la cuarta, transmisión secundaria más corta, tubos de escape unidos y muelles de embrague más blandos.

Estos cambios no influyen de manera trascendente en el resto de características de este personal y versátil propulsor que sigue fiel a su sistema desmodrómico de distribución con mando por correa dentada, que está aún más justificado en esta 350 que es capaz de alcanzar y superar la raya roja hasta las 11.000 r.p.m. con mucha facilidad.

Un motor cuya duración deberá ser casi eterna, no ya sólo por la calidad de construcción, con camisas recubiertas de Cermet, o el encendido electrónico Bosch, sino por lo poco exprimido que está (recordemos que es el mismo que equipa a la Ducati Paso que probamos hace dos semanas).

No vamos a extendernos más sobre esta pequeña joya, obra e ilusión de un sólo hombre, el ingeniero Fabio Taglioni, que se dejó las manos y el corazón es ésta, por el momento, póstuma obra, y que ha visto su esfuerzo recompensado con creces, observando cómo

su bicilíndrico es capaz de ganar una carrera en Africa, batir a las japonesas en Daytona o ser el alma de la moto más bella del mundo.

Competencia directa

Muchas veces los probadores de las revistas, cuando nos encontramos con una moto que por precio, prestaciones y terminación está muy por debajo del resto de sus rivales de la misma cilindrada, tratamos de buscar justificaciones en conceptos tales como «carácter», «feeling», «viril», etc..., y relegando a un segundo término otros como fiabilidad, terminación, mantenimiento, mucho más tangibles y tanto o más importantes que los anteriores para sentirse a gusto sobre una moto.

Al fin y al cabo nuestra economía se rige por un sistema de ofertas que debe surtir a una serie de demandantes, y son las mismas marcas italianas las que han abandonado su antigua estrategia publicitaria basada en la «personalidad» de sus motos y han pasado a la lucha directa de precios con los japoneses, al menos en nuestros países.

La Cagiva Alazzurra 350 tiene dos rivales directas, una es la veterana Yamaha XS 400, y la otra es la también veterana, pero de más reciente aparición, Suzuki GS 400. Ambas superan a la italiana en terminación general y mantenimiento más barato, pero la operación se vuelve a la inversa cuando hablamos de prestaciones, frenada, volumen y sobre todo estabilidad.

Tanto la Yamaha como la Suzuki se sitúan en Europa en el sector de las «económicas», aunque sus motores tengan doble árbol de levas y carburadores de depresión. Pero en ninguno de los dos casos sus flexibles bastidores o su conjunto disco/tambor son capaces de igualar al magnífico bastidor de estructura «cajón» heredado de las carreras o la impecable frenada de los tres Brembo de la Cagiva.

Pero la italiana también tiene sus contras. El mando desmodrómico de la distribución puede ser un buen argumento de cara a la seguridad mecánica; pero pocos de sus admiradores hablan de los caros y excesivamente frecuentes reglajes que necesita.

El resto de pequeñas cositas que hacen que la conducción de la Alazzurra no sea tan agradable como la que se puede llevar con las japonesas se reduce a eso, pequeñas cositas; como la dureza del mando del embrague y el acelerador, las manetas para manos de gigante, los interruptores eléctricos con poco tacto, el mando del starter escondido entre los hierros del bastidor o los continuos temblores de las agujas de los indicadores.

Un carenado de regalo

La Cagiva Alazzurra reúne los suficientes atractivos como para que

se venda realmente bien al precio tan ventajoso que se ofrece; pero parece que el fabricante, queriendo imitar al tendero que con la compra de un bote de Colón te obsequia un frasco de colonia barata; nos regala con una buena moto, un carenado integral que se encuentra tanto en calidad como en efectividad, varios escalones por debajo del nivel del resto de la moto.

Además, por si fuera poco, tapa completamente la visión del bello motor.

Está fabricado en fibra de vidrio y su ajuste es bastante tosco, con vibraciones, resonancias y que además funciona como cámara de amplificación del ruido del motor.

Por otra parte, desvía todo el calor de refrigeración directamente a las piernas, lo que puede estar muy bien en invierno, pero en esta época es un verdadero suplicio.

Bien pensado, la verdad es que nunca está de más tener un carenado en casa, que se puede montar en diez minutos y que puede ser muy útil si un día nos decidimos a ir de viaje en pleno invierno o con lluvia.

Para un uso normal, el semicarenado superior es más que suficiente para librarnos de la presión del viento del pecho y la cabeza, aunque si mides más de 1,70 m. tendrás problemas. Esta parte superior está infinitamente mejor terminada, con los intermitentes empujados y alojando el faro sin salientes, de una forma muy elegante. Por cierto, la lámpara halógena se la han dejado en Italia, montando una convencional.

En el interior del cupolino se asientan sobre una placa de aluminio brillante que refleja todos los rayos del sol, los clásicos relojes con el taquímetro y el cuentavueltas, que, para tratarse de una moto italiana, se muestran bastantes precisos y ofrecen medidas con mínimas desviaciones respecto a las reales. Como detalle de lujo tenemos también un pequeño reloj analógico de cuarzo, además de la multitud de chivatos que nos informan de todas las constantes de la moto, incluso de la entrada en la reserva de la gasolina cuando quedan 5'6 litros (casi 100 km).

El depósito de gasolina metálico lleva tapón con llave y dos grifos sin posición de reserva. Sobre él, monta bastante el asiento, suficiente para que dos personas viajen a sus anchas.

Habíamos pasado por alto todo el conjunto del manillar. Tanto las manetas como la forma de los puños, el mando del acelerador y los interruptores no colaboran mucho a que la conducción sea especialmente relajada. En los años que corren y con las cosas que hay por ahí, es increíble que en tan poco espacio alguien haya podido montar tal cúmulo de irrationalidades.

Vacaciones

La Cagiva Alazzurra es una moto más apta que la Yamaha 400 y que la Suzuki 400 para lanzarse a un viaje de verano en compañía. Por carenado, por sitio para el equipaje y el pasajero, por par motor, por volumen, por frenada, por cualquier detalle que se mire, la Cagiva permite afrontar un viaje con plena comodidad, pudiéndose mantener un crucero fácil de 135 km/h., con potencia en la reserva suficiente para adelantar y con la necesaria seguridad para llegar muy lejos.

Los únicos puntos en contra que podemos encontrar son las duras suspensiones Marzocchi, sobre todo la pareja de amortiguadores traseros, la dirección algo pesada (tradición Ducati) y la posición del manillar que hace adoptar una postura un tanto forzada para las manos, no para el cuerpo.

Por lo demás, se puede convertir en tu moto ideal si vas a dedicarte a conocer España, semana tras semana, sea invierno o verano. Solamente puede llegar a cansar realmente si la carretera está muy congestionada o hay muchas curvas y baches, en cuyo caso es necesario utilizar muchas veces el cambio y el embrague, con el consecuente agotamiento para las manos.

La estabilidad en línea recta se puede considerar como perfecta, y se nota que el bastidor está muy sobredimensionado para la potencia del motor. El problema siempre acecha a la entrada de una curva, ya que hay que saber escoger la trayectoria ideal, porque una vez dentro, ni un golpe de manillar nos saca del camino elegido.

Con carga y pasajero no es difícil rozar los hierros con el suelo, y es una pena. Tanto los Pirelli Mandrake, con las suspensiones y bastidor pueden dar mucho más de sí; aunque puede servir como útil aviso, ya que hasta que no roces sabes que estás muy por debajo de los límites de seguridad. A la Cagiva Alazzurra 350 le pasa un fenómeno paralelo al que manifiestan algunos coches con mucha chapa pero pocos caballos. Una vez lanzada en carretera alcanza buena velocidad, y en terreno llano parece cumplirse a rajatabla aquel enunciado de Darwin cuando imaginaba la navegación aérea: «La fuerza para mover un cuerpo en una trayectoria horizontal tiene que ser necesariamente muy pequeña». Pero cualquier desnivel, un camión, una curva sin avisar obligan a reducir una marcha con una gran pérdida de tiempo hasta que se vuelve a recuperar la velocidad anterior.

Manga larga

En conducción deportiva siempre se tiene la sensación, sentado sobre la Alazzurra, de llevar una camisa con los puños saliendo unos centímetros por la bocamanga de

Ficha técnica

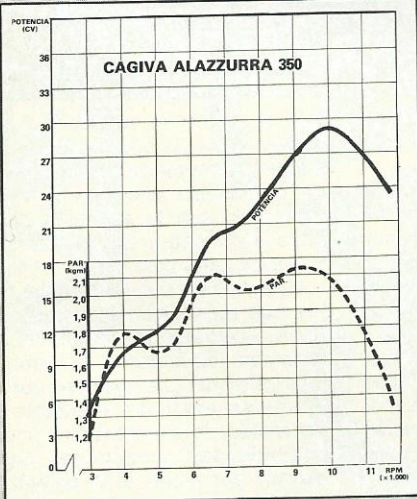
Motor	2 cilindros en V a 90°, refrigerado por aire
Distribución	2 válvulas por cilindro, desmodrómica
Cilindrada	349 c.c.
Diámetro x carrera	66 x 51,2 mm
Compresión	10,3:1
Carburador	2 Dell'Orto PMBH 28
Cambio	5 velocidades
Embrague	Multidisco en baño de aceite con mando por cable
Chasis	Doble cuna cerrada en tubo de acero.
Dirección	Angulo 30°, avance 120 mm
Suspensión delantera	Horquilla hidráulica Marzocchi, barras 35 mm, recorrido 149 mm.
Suspensión trasera	Amortiguadores hidráulicos Marzocchi 5 posiciones. Recorrido 110 mm.
Freno delantero	Doble disco Brembo, Ø 260 mm Pinza fija.
Freno trasero	Disco Brembo, Ø 260 mm. Pinza fija.
Ruedas	Delantera: llanta WM 3 x 18". Neumático Pirelli MT 59 90/90 H 18". Trasera: llanta WM 4 x 18". Neumático Pirelli MT 58 110/80 H 18".
Distancia entre ejes	1.460 mm
Altura del asiento	800 mm
Altura mínima	145 mm
Anchura	720 mm
Longitud	2.090 mm
Peso en seco	182 kg

Télex de la prueba

- **Autopista:** El motor Pantah es capaz de girar a alto régimen sin cansarse, pero la que sí puede agotarse es la mano derecha por el duro puño. El carenado integral ofrece una buena protección pero calienta las piernas. Sin darnos cuenta, nos fijamos al principio una velocidad y al cabo del tiempo estamos rodando con la aguja en la zona roja.
- **Carretera:** La Alazzurra es una moto muy conveniente para aquellos que quieran viajar frecuentemente a un ritmo tranquilo de 130 km/h. y no les gusten las trail. En zonas viradas se comporta de forma muy noble pero hay que trabajar sobre ella. La posición es cómoda y el motor no vibra.
- **Ciudad:** Se desenvuelve correctamente entre las filas de coches; pero no es su medio ideal. Tiene poco ángulo de giro, una primera larga y un embrague demasiado duro como para usarla cómodamente a diario. Pero su precio y bajo consumo pueden hacer olvidar estos temas.
- **Conducción deportiva:** El origen de la Cagiva Alazzurra es la deportiva Ducati Pantah y de ella hereda sus míticos motor y bastidor. El primero ha sido dulcificado; pero muestra un comportamiento más nervioso a causa del más corto desarrollo, y al bastidor se le han puesto unas suspensiones más turísticas. Aún así la moto desde luego no se mueve un pelo; aunque es difícil corregir fallos. El motor sube de vueltas y acelera limpiamente y sin brusquedades.

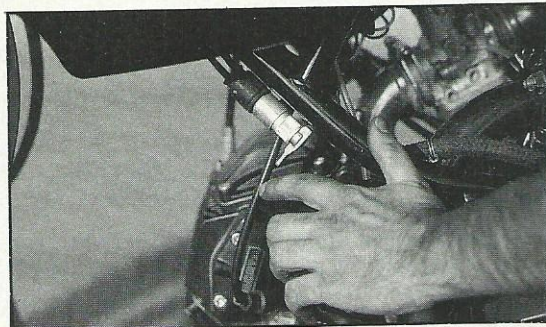
En punto muerto

- **El caballete** es difícil de poner y deja a la moto muy levantada. La pata de cabra tampoco es un prodigio de diseño, ya que es demasiado larga y la moto queda casi perpendicular al suelo. El tablero lleva un testigo avisador de que está desplegada.
- **El juego de llaves** está compuesto sólo de dos unidades. Una para el contacto y otra para el tapón de gasolina, la cerradura del asiento, que se desmonta completamente y para el antirrobo del casco. La dirección cuenta con bloqueo lateral.
- **Las herramientas** que suministra Cagiva son escasas pero de buena calidad. El juego consta de un atornillador de dos cabezas, una llave del eje, una de bujías, una allen, una 13-17 fija y otra especial para el amortiguador. Todas ellas van envueltas en una funda bajo el asiento situadas en una caja que es el único lugar disponible, ya que el colín es impracticable.
- **Los recambios** de Cagiva, al menos en Italia, tienen fama de ser de lo más barato. El cartucho del filtro de aire no pasa de las 1.200 pts., la maneta del embrague 800, el juego de piñón/corona 7.000, etc...



El bicilindrico Ducati que equipa la Cagiva Alazzurra 350 es capaz de alcanzar regímenes próximos a las 12.000 revoluciones, proporcionando una potencia máxima de 29 CV. a la rueda, cifra algo inferior a la que registran sus rivales japonesas, aunque su meta principal es ofrecer un motor elástico y muy utilizable a partir de las 5.000 vueltas.

Rebuscada colocación del mando de starter.



Prestaciones

Aceleración	
400 m	14,77 s.
Velocidad máxima	
Solo tumbado	163,5 km/h
Solo erguido	156 km/h
Consumos	
Ciudad	5,5 litros
C. Deportiva	6,3
C. medio	5,53
Capacidad Dep./Res.	18,1/5,6
Autonomía media	327 km

la chaqueta. Vas cómodo pero siempre echas de menos, sin exagerar nada, unos diez caballos, sobre todo a la salida de las curvas.

La misión del starter es puramente anecdótica en esta época del año, aunque siempre hay que insistir algo con el botón de arranque, ya que el motor tarda en enganchar. Las Ducati han padecido un problema congénito con sus generadores y sistemas de carga. Hoy día, parece completamente solucionado con el montaje de elementos Bosch y el aumento de la potencia del alternador de los 200 W en la Pantah a los 300 W de la Cagiva y por supuesto a la batería japonesa (debe ser lo único en la moto) de 14 Ah de capacidad. Las velocidades se insertan todas con sonoros clicks o clonks según el caso y el punto muerto es de difícil localización, y muchas veces, estando insertado, no se refleja en el cuadro, como ya nos pasó también con la Paso.

El tacto del puño del acelerador es duro y el recorrido es excesivamente largo para una 350. Le pasa algo parecido a lo de la Honda NS 125 R, con su puño de superbike montado en una ardiente ciento-veinticinco.

El tacto del motor mejoraría mu-

De mil en mil

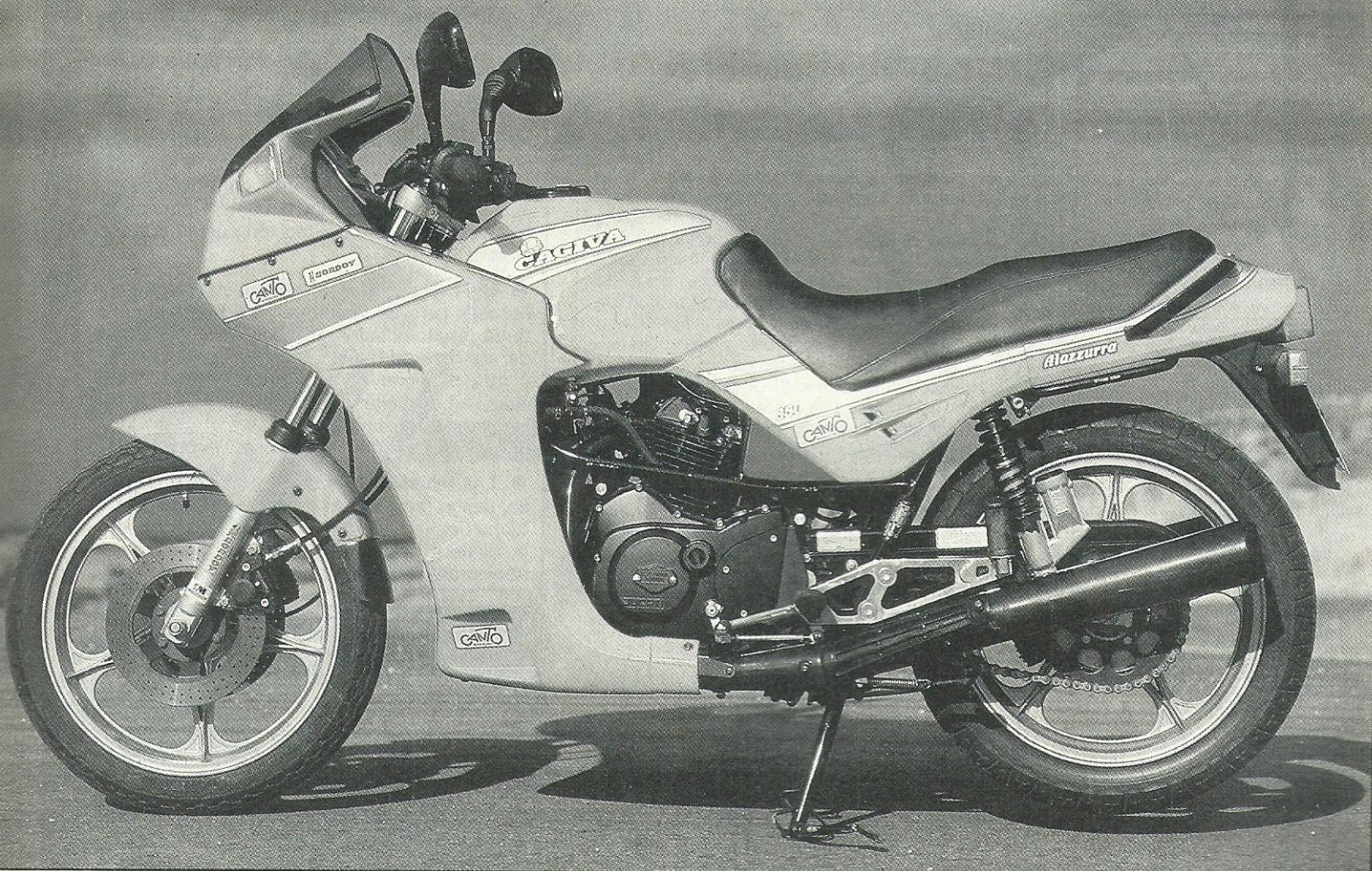
Cagiva Alazzurra 350

Revoluciones	Potencia (CV)	Par Motor (Kg. m)
2.000	—	—
3.000	5,2	1,22
4.000	10,0	1,77
5.000	11,6	1,67
6.000	16,5	1,97
7.000	20,3	2,08
8.000	22,9	2,05
9.000	26,8	2,14
10.000	29,0	2,08
11.000	26,7	1,74
12.000	—	—

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Cagiva Alazzurra
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	29,0 CV.
Potencia máxima al embrague	37,2 CV.
Régimen de potencia máxima	10.000 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	2,15 kgm
Par motor máximo al embrague	2,63 kgm
Régimen de par motor máximo	922 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	17,0 m/s
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	28,1%
Relación peso/potencia (rueda)	6,76 kg/CV
Potencia específica (rueda)	83,2 CV/l
Temperatura ambiente	28,5 °C
Presión atmosférica	932,0 mb.

Cagiva Alazzurra 350



cho, sobre todo en conducción deportiva aunque la economía de consumo también se resentiría.

Una vez en marcha, los primeros pasos de la Cagiva son un poco atormentados. La geometría de la dirección no ayuda excesivamente a mantener el equilibrio a baja velocidad, así como tampoco ayudan mucho en ciudad el reducido ángulo de giro y la primera que es demasiado larga. Si a todo esto sumamos la dureza de los mandos y la dificultad de encontrar el punto muerto, podemos afirmar que el asfalto callejero no es el «hábitat» ideal de la Alazzurra.

Las cosas empiezan a cambiar cuando enfilamos ya una carretera. El motor empieza a despertarse y encontramos el mejor régimen en torno a las 7.000 r.p.m., donde disponemos siempre de un pequeño pero suficiente tirón, que nos lleva en marchas intermedias hasta bien entrada la zona roja; aunque no es necesario sobrepasar las 10.000 revoluciones por minuto.

Se agradece muchísimo en carreteras de montaña el acortamiento general de desarrollos respecto a la Pantah, sobre todo de la quinta que estaba muy desmultiplicada. Aún lo sigue estando y en esta 350 se nota más que en la potente 650, que ya conocemos en España.

Un piloto de apetencias deportivas echará de menos la posibilidad de bajar un poco más el manillar y cerrarle las puntas. En cambio otro más tranquilo echa de menos una posición un poco más erguida. La solución está en un manillar regulable, posibilidad que ofrecen algunos fabricantes de accesorios italianos.

La posición de las estriberas plegables es la justa para una moto polivalente, aunque en la Pantah no llegaba a molestar como lo hace en la Alazzurra la tapa del embrague. El pasajero viaja muy cómodamente sentado en una posición muy parecida a como lo hiciera en una BMW, pero con las manos constantemente buscando una posición en las bonitas y amplias, pero inútiles asas traseras.

El tacto de los frenos y las suspensiones convence desde el primer instante y viene al pelo al carácter rígido del bastidor. Quizá existe un poco de desconexión entre la más suave horquilla y los secos Marzocchi, pero siempre es mejor así, sobre todo si se pretende cargar la moto con maletas y bultos en un transportín.

La seguridad activa de la Alazzurra es excepcional y está encargada a un conjunto soberbio de tres discos Brembo a los que no se puede efectuar ningún reproche,

salvo, y Brembo no tiene la culpa, de la enorme distancia existente entre el puño y la maneta.

El nivel de vibraciones es bastante reducido, prácticamente ni se notan, aunque siempre tu subconsciente te dice que llevas un bicilíndrico. En todo caso nunca es un molesto hormigueo ni una convulsiva trepidación.

El motor Pantah es muy silencioso gracias a las correas dentadas y los engranajes helicoidales, por lo que son los ruidos de admisión los que se manifiestan de una forma más ostensible, a pesar de encontrarse la entrada del filtro debajo del asiento. Los tubos de escape, idénticos a los de su hermana mayor, no parecen ahogar la respuesta de motor y ofrecen todo el encanto del bicilíndrico sin cambiar una nota pero con un reducido volumen.

Ya hemos comentado que el carenado amplifica y estanca los ruidos del motor. Circulando sin él no notaremos a nuestro alrededor más que el susurro del viento pasando por encima de nuestra cabeza.

Buen momento

La llegada de la Cagiva Alazzurra 350 ha cogido un buen momento

para la marca en nuestro país, en el cual tiene un gran nombre gracias a la temporada que hizo Garriga el pasado año. También ha coincidido con la aparición de la Paso de Ducati y con el verano..., la época ideal para viajar.

Actualmente son las trail las motos que más viajan junto con las BMW, quedando las modernas superbikes reducidas a un ámbito más estrecho. Las opciones que se le ofrecen entonces al amante de las motos de carretera con pocas posibilidades económicas se le cierran por tanto a la pareja de cuatrocientos japonesas, a la Guzzi Monza o V-50, y a esta Cagiva Alazzurra 350, que con menos cilindrada que las demás, es la más adecuada para viajar, restándosele cualidades en el uso diario por la ciudad.

Los únicos puntos que a nuestro entender merecen una crítica desde cualquier posición son, en general, los mandos del manillar, la calidad de la pintura que pierde su brillo en contacto con la gasolina, la manejabilidad y dureza de la dirección para una 350, y poco más; detalles todos ellos que se te van rápido de la cabeza una vez te enteras del precio. □

Carlos FECED
Fotos: Emilio JIMÉNEZ