

Linhai 300 Mainstreet **Diapasones chinos**

1er. Contacto ESTE TÍTULO TIENE MÁS SENTIDO SI TE CONTAMOS QUE LINHAI ES UNA MARCA CHINA QUE TIENE UNA JOINT VENTURE CON YAMAHA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y VENTA DE MOTOCICLETAS EN DISTINTOS PAÍSES, Y AÚN LO ENTENDERÁS MEJOR SI TE DECIMOS QUE EL MAINSTREET TIENE EL BASTIDOR Y EL MOTOR -AGRANDADO- DEL VETERANO YAMAHA MAJESTY 250. ¿QUIERES SABER QUÉ TAL SUENAN LOS DIAPASONES CHINOS? ¡PUES SIGUE LEYENDO!

Laura Bartolomé
Fotos Xavier Pladellorens / Santi Díaz (estudio)



Nada más arrancar el Linhai 300 Mainstreet sabes que vas a disfrutar de una buena respuesta. La calidad del motor y del bastidor del veterano Yamaha Majesty 250 se hace notar en su comportamiento dinámico. Y es que, desde 1994, Linhai goza de una joint venture con Yamaha (Jiangsu Linhai Yamaha Motor Co. Ltd.) que le ha permitido construir varios modelos con la tecnología de la firma nipona. A cambio, Yamaha está incrementando indirectamente su presencia en el mercado, pues Linhai comercializa sus motos en distintos países del sureste de Asia, así como en África, América y Europa.

El modelo que nos ocupa es una versión agrandada del anterior Linhai 260 Mainstreet, que montaba un motor de Majesty de 257 c.c. Unos retoques han permitido que el propulsor crezca hasta los 275 c.c. reales para ofrecer unas prestaciones un poco superiores. Ahora, este monocilíndrico 4T refrigerado por líquido brinda unos máximos de 22 CV de potencia (dos más que el Majesty 250) y 21 Nm de par. Los dos caballitos de más se aprecian, sobre todo, al acelerar cuando ya circulas a un ritmo vivo, por ejemplo, para adelantar. Desde parado, percibí un pequeñísimo retraso en la reacción del gas que quizás estuviera relacionado con el tensado del cable. Fuera de esto, en ciudad, el Linhai es rápido y bastante ágil. Se ve algo penalizado por su gran distancia entre ejes, pero la compensa bastante bien con un giro de dirección muy cerrado.

EJECUTIVO NO AGRESIVO

El Linhai 300 es un scooter de ejecutivo, elegante y muy atractivo. Desde atrás, las ópticas de diseño con tintes automovilísticos y el respaldo del pasajero le aportan más clase y aplomo. Por delante, encontramos un frontal algo afilado pero con ópticas redondeadas que huyen de la tendencia actual a diseñar faros agresivos. Las luces de cruce están en un faro y las largas en el otro. Esto es algo que estéticamente no me entusiasma (prefiero que brillen siempre los dos "ojos"), pero que no afecta a la buena iluminación de sus bombillas halógenas en faros Multiconvex.

Encontramos algunos detalles cromados repartidos por toda la superficie (levas, contrapesos del manillar, molduras frontales, tapa del escape...). En general, el diseño recuerda bastante al del Majesty que le da origen, pero no carece de personalidad propia.

En el aspecto práctico, el Linhai está bastante bien pensado. Tiene dos guanteras en el interior del escudo y un inmenso hueco bajo el depósito con espacio para dos cascos integrales y un par de impermeables o un bolso. Tanto espacio de carga compensa la falta de un suelo plano para transportar algo entre los pies y la ausencia de un gancho portabolsas. El asiento se abre desde el contacto, pero no se levanta entero. Sólo puedes abrir la parte del conductor, porque la del pasajero queda fija, aunque tienes todo el espacio de debajo hueco para poner un casco o cualquier cosa de dimensiones parecidas. Las guanteras son buenas aliadas para dejar el móvil, unas llaves o cualquier objeto pequeño durante el trayecto. Pero su acabado y su encaje no resulta muy bueno (algo habitual en plásticos tan expuestos), y será mejor que no dejes nada de valor en ellas cuando aparques el scooter, porque los amigos de lo ajeno lo tienen muy fácil para abrirlos. De hecho, dos de los principales defectos de este modelo son precisamente la calidad y el montaje de los plásticos. Supongo que el precio del scooter es fruto de haber escatimado un poco en este apartado, pero es una lástima que las tapas (de las guanteras y del tapón de gasolina) y las molduras del escudo no encajen mejor.

¿UN SILLÓN CON RUEDAS?

Al primer vistazo parece que el Mainstreet 300 (con ese gran asiento doble tan amplio y mullido) debe ser tan confortable como el sofá de casa. Efectivamente, lo es. El conductor disfruta de respaldo gracias al aprovechamiento del desnivel con el asiento del pasajero. Además, la postura de conducción es amplia y la buena distancia de las rodillas con el manillar permitirá que vayan cómodos incluso los scooters más altos, que podrán poner las piernas como quieran (estiradas a lo custom, plegadas en ángulo recto o en un punto intermedio). El parabrisas cumple muy bien con su cometido, no flanea ni siquiera en días de viento y aparta bien el aire de la cara, excepto por cierto rebufo bajo el rostro del conductor. A veces, el manillar transmite algo de vibración a alta velocidad, pero nada exagerado.

En parado, el conductor no tiene problemas para mover sus 150 kg de peso, sobre todo gracias a los 780 mm de altura del asiento.

Como en muchos scooters grandes, el pasajero queda algo abandonado a su suerte en un asiento demasiado alto. También dispone de un cómodo respaldo, y su confort de marcha es elevado. Eso sí, los reposapiés integrados en la carrocería pueden resultar algo incómodos para los más bajitos.

La cuestión es que, quizás por la combinación de la distancia entre ejes tan larga y la colocación del pasajero de forma casi ajena al scooter, cualquier movimiento un poco extraño del acompañante se hace notar en la estabilidad del conjunto y llega a ser algo desconcertante. Por supuesto, el problema se arregla diciendo al pasajero que haga el favor de estarse quietecito (rematando la frase con un "¡jolin!" o algo peor).

La respuesta del motor es viva a cualquier régimen; resulta ágil en ciudad y acelera bien por carretera





La espartana instrumentación cuenta con lo justo e imprescindible.



La frenada es correcta, pero le falta mordiente y algo de tacto.



Atractivo trasero con dos bloques de ópticas traslúcidas desdoblados.



La ubicación del tapón y depósito de gasolina es en el túnel central.



El conjunto de faros es de diseño automovilístico, bastante atractivo.



Las guanteras del contraescudo son prácticas, pero no muy seguras.



El espacio bajo el asiento permite dejar dos cascos y algo más.



El lugar del pasajero se ha cuidado bastante y dispone de un respaldo.

- + A FAVOR**
- ↑ Respuesta motor
 - ↑ Bastidor estable
 - ↑ Confort marcha
 - ↑ Precio ajustado
 - ↑ Hueco asiento

- EN CONTRA**
- ↓ Suspensiones blandas
 - ↓ Reposapiés pasajero
 - ↓ Acabados



Bajo el asiento hay mucho espacio: para dos cascos y un bolso pequeño o un par de impermeables

De hecho, esto último no hace sino evidenciar algo habitual en muchos scooters chinos: el recorte de costes en la parte ciclo para poder ofrecer precios competitivos. Incluso en este caso, en el que encontramos un motor y un bastidor de ingeniería nipona más que contrastada, presenta unas gomas, unas suspensiones y unos frenos que podrían estar más a la altura.

COSILLAS SUPERABLES

La calidad de los neumáticos no supone un gran problema, ya que se comportan correctamente (no de maravilla) y podemos agotar su vida útil aprovechando el momento de cambiarlos para optar por marcas de mayor calidad (algo muy recomendable). En el apartado de frenos y suspensiones, sólo podemos hacer algunos reajustes que, eso sí, merecen mucho la pena.

No es que el Linhai vaya mal, pero lo cierto es que la amortiguación es algo blanda y el scooter resulta demasiado rebotón. Los baches se hacen notar demasiado en los riñones del conductor y, cuando los ocupantes son dos, la cosa aún se percibe con más intensidad. La inestabilidad se aprecia sobre todo en curvas, pero no en vías rápidas con virajes poco marcados, en las que el scooter se muestra estable incluso con viento fuerte. En ciudad, los cambios de dirección serán fáciles, sobre todo al circular en solitario, pese a que girar a gran velocidad sobre suelos irregulares puede afectar a la estabilidad del conjunto. Seguramente, un ajuste en la suspensión posterior podría suavizar las reacciones del Mainstreet.

La frenada es correcta, aunque un poco esponjosa si tienes que hacer una detención rápida a alta velocidad. En gran parte, lo podemos solucionar montando pastillas de freno de mayor calidad en la primera revisión, algo que tampoco supone un gran gasto. Dispone de disco en ambos ejes, y eso debería bastar para detener en condiciones el scooter ante cualquier situación.

Otro aspecto que habría que solucionar es el pitido de intermitencias. Se te quitan las ganas de activar los indicadores, porque es tan estridente, que te taladra un poco la cabeza. Yo, personalmente, me lo haría desconectar lo antes posible. Bastaría con que en Linhai rebajaran su volumen a la mitad... ¡o a una cuarta parte!

En definitiva, este scooter tiene algunos puntos flacos que podemos solventar en poco tiempo y con una inversión mínima. ¡Pues perfecto! Porque, si lo hacemos, disfrutaremos de una máquina veloz (alcancé unos 130 km/h en el marcador de su espartana instrumentación), confortable para conductor y pasajero, con una capacidad de carga envidiable y una autonomía considerable de 300 km.



Suzuki Burgman 400
348,74€

Yamaha X-Max 250
283,97€

Honda Scoopy 125i
253,33€

¿NO HABREMOS IDO DEMASIADO LEJOS?

SEGURO A TERCEROS
+ ROBO + INCENDIO
+ ASISTENCIA KmCero

902 887 991

*Precio de seguro a Terceros + Robo + Incendio + Asistencia KmCero, calculados para un conductor de 30 años con 11 años de antigüedad de carné, residente en Barcelona o Madrid e intermediado por Euroloyd (0.05. 2-1170)

seguro **scooter**.com

FICHA TECNICA

MOTOR	Linhai 300 Mainstreet
Motor tipo	1 cil. 4T LC SOHC 2 V
Cilindrada	275 c.c.
Diám. x carrera	72,4 x 66,8 mm
Rel. compresión	N.d.
Alimentación	Carburador
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	Electrónico digital CDI
Embrague	Automático centrífugo en seco
Cambio	Variador automático
Transmisión	Por correa trapezoidal

PARTE CICLO

Tipo chasis	Tubular, doble cuna en acero
Geometrías	N.d.
Basculante	Grupo motopropulsor oscilante
Susp. delantera	Horquilla telehidráulica

Susp. trasera	Dos amortiguadores, ajustables en precarga de muelle
---------------	--

Freno delantero	Disco de 240 mm, pinza 2 pist.
Freno trasero	Disco de 220 mm, pinza 2 pist.
Neumáticos	110/90 x 12" y 130/90 x 12"
Largo total	2.110 mm
Distancia ejes	N.d.
Altura asiento	780 mm

PESOS

Peso declarado	150 kg
Peso real seco	168 kg
Reparto de pesos	38,9/61,1 %
Rel. peso/potencia	8,24 kg/CV
Radio de giro	1.850 mm

GUÍA DEL COMPRADOR

Precio	3.360 e
Garantía	2 años piezas y M.O.
Importador	Renania Trust 93 415 32 61

PRESTACIONES

	Linhai 300 Mainstreet
Velocidad máxima real	115,1 km/h
Aceleración 50 km/h	2,9 s/27 m
Aceleración 90 km/h	10,6 s/184 m
Aceleración 0-100 m	7,0 s/75,1 km/h
Aceleración 0-200 m	11,2 s/92,5 km/h
Aceleración 0-400 m	18,3 s/109,1 km/h
Aceleración 0-1000 m	37,2 s/114,7 km/h

CONSUMOS

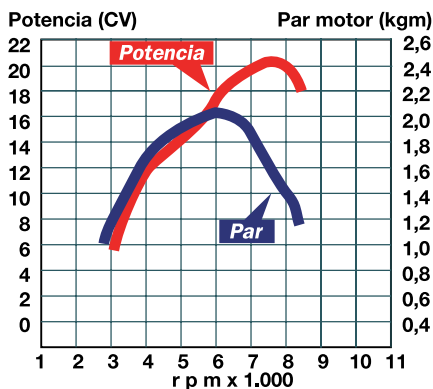
Medio	4,0 l/100 km
Capacidad de gasolina	12,2 l
Autonomía	305 km

BANCO DE POTENCIA

	Linhai 300 Mainstreet
Potencia declarada	22,0 CV/7.500 rpm
Potencia en rueda	18,0 CV/7.300 rpm
Potencia motor	20,4 CV/7.300 rpm
Par declarado	2,14 kgm/6.000 rpm
Par motor máximo	2,03 kgm/6.100 rpm

Guía equipamiento

Cofre bajo asiento	Sí
Capacidad cofre	2 cascos integrales
Apertura cofre	Contacto
Luz de cortesia	No
Guantera	Sí
Toma de corriente	No
Plataforma plana	No
Gancho	No
Parrilla portabultos	No
Indicador gasolina	Sí
Reloj horario	No
Retrovisores	2
Caballote	Sí
Faro	2 Multiconvex
Bombillas	2 Halógenas
Estriberas pasajero	Fijas
Asas pasajero	Sí
Amortiguador ajustable	Sí
Freno estacionamiento	No
Sistema de seguridad	Bloqueo dirección



Sus rivales

Ahora que son tantos los que aprovechan la convalidación de permisos B-A1, también suele ser habitual que quienes prueban un scooter de 125 se dejen picar por el bicho de las dos ruedas y acaben deseando más velocidad, más confort o más prestaciones al poco tiempo. El salto más natural es hacia los 250 o, como en este caso, los 300 c.c. (275 c.c. reales). Estos scooters ofrecen más velocidad y aceleración sin exigir habilidades especiales a sus compradores.

Daelim S2 250	2.999
Kymco Grand Dink 250	3.200
Linhai 300 Mainstreet	3.360
Piaggio X8 250ie	3.799
Malaguti Madison 250 3	3.913
Aprilia Arrecife 250	3.999
Piaggio X9 250 Evolution	3.999
Peugeot Satelis 250 P	3.999
Kymco Xciting 250	3.680
Yamaha X-Max 250i	4.199
Suzuki Burgman 250	4.599
Honda Jazz NSS 250	5.149
Honda Jazz NSS 250 ABS	6.039

El confort está asegurado gracias al amplio y mullido asiento doble y al cómodo respaldo para el pasajero

