



BENELLI
500/4

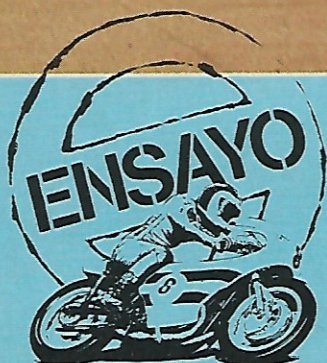




www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Pros

- Buenos acabados.
- Buena estabilidad.
- Frenos.
- Potencia.

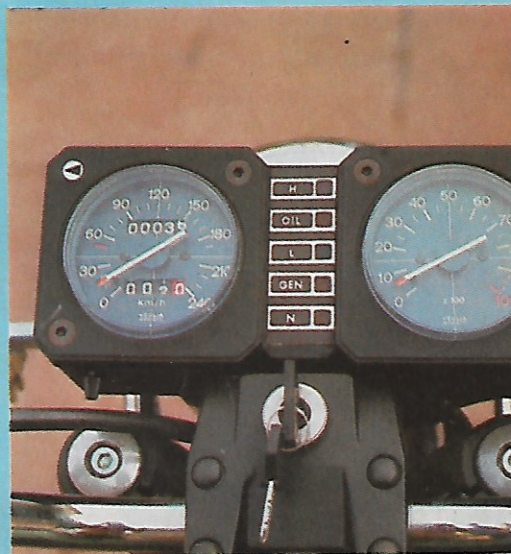
Contras

- Amortiguadores traseros.
- Estriberas anchas.
- Consumo elevado.
- Embrague (duro de accionar)

Esta moto es uno de los productos que más prestigio ha dado al grupo De Tomaso. No cabe duda que Alessandro De Tomaso ha tenido siempre un gusto refinado y exquisito por las mejores mecánicas, por todo lo que son vehículos de motor bellos y con unos detalles muy cuidados. Las cualidades estéticas siempre han sido una premisa importante en todas las empresas de este dinámico italo-argentino.

Muchos pensaban que De Tomaso estaba acabado cuando tuvo que ceder su fábrica de automóviles, pero al poco tiempo sorprendió a todos con la compra de dos grandes marcas, Benelli y Guzzi, presentando desde entonces gran batalla a los japoneses con unas armas muy semejantes que en algunos casos han llegado a superarles.

El modelo que presentamos hoy es básicamente el que apareció hace unos dos años pero que ha sufrido algunas pequeñas modificaciones tales como la adopción de un freno de disco delantero, caballete lateral, llave de contacto en el tablier, sustitución de la palanca de puesta en marcha (kick) y abrazadera en la parte trasera del asiento.





Toma de contacto

Como siempre, tras unos breves consejos del importador (en este caso Corver) se nos entregó el nuevo modelo de Benelli.

Ya de entrada salta a la vista su acertada estética y buenos acabados que no tienen nada que envidiar de las mejores motos japonesas.

Una vez sentado en ella se tiene la agradable sensación de ver que está todo correctamente emplazado: manillar, estriberas, etc...; es como si la hubieran hecho a medida.

Puesta en marcha

El arranque eléctrico en esta moto no ofrece ningún problema; es más, a la mínima solicitud sobre el botón se oye un leve sonido del motor de arranque (de 0,4 CV) y en unas décimas de segundo ya tenemos el 4 cilindros ronroneando; esta operación la hemos efectuado varias veces tanto en frío como en caliente mostrándose supeza eficaz. Quizás debido a su perfecto comportamiento se ha suprimido la palanca de puesta en marcha (kick).

Como única observación hay que decir que este motor necesita algún tiempo para estar a su temperatura adecuada, por lo tanto no se deberá partir hasta que el motor aguante el ralenti o bien partir sin sobrepasar de las 4.000 r.p.m. y teniendo la precaución de aguantar el ralenti, de lo contrario cada vez que se pare en un semáforo se calará.

Una vez ha tomado la temperatura adecuada, da gusto escuchar el suave y preciso ralenti pues no tiene los acos-



El disco de 300 mm. de diámetro con su pinza. Este freno se ha mostrado muy eficaz no fatigándose en ningún momento aunque se le solicite mucho. No obstante los más exigentes tienen la posibilidad de montar un "doble disco" pues la moto viene preparada para ello.

tumbados altibajos de muchas "Superbikes".

Descripción conjunto motor

El motor es un cuatro tiempos, cuatro cilindros supercuadrado; su cilindrada total es de 498,51 c.c. y su potencia máxima es de 47 CV a 9.500 r.p.m. La alimentación corre a cargo de 4 Dell'Orto de 22 mm. de diámetro. La lubricación es por bomba tipo "Eaton" con señalizador de falta de presión.

Embrague

El embrague es a discos múltiples en baño de aceite. Su funcionamiento es suave y preciso, no dando ningún tipo de tirón ni mostrando síntomas de fatiga aunque se le solicite mucho. Por contra diré que su dureza aumenta considerablemente cuando el motor está caliente.

Cambio

El cambio es un cinco marchas comandadas con el pie izquierdo como viene siendo norma en todas las motocicletas, debido a las exigencias americanas. Las marchas están bien escalonadas sin existir ningún bache entre ellas. Es suave, preciso y silenciosos, no emitiendo en ningún momento el desagradable "clock" cuando se engrana la primera velocidad. También se puede decir que es bastante rápido, cosa que agradecerá el usuario que la quiera utilizar en un plan deportivo, pues en este caso se deberá usar constantemente.

Comportamiento

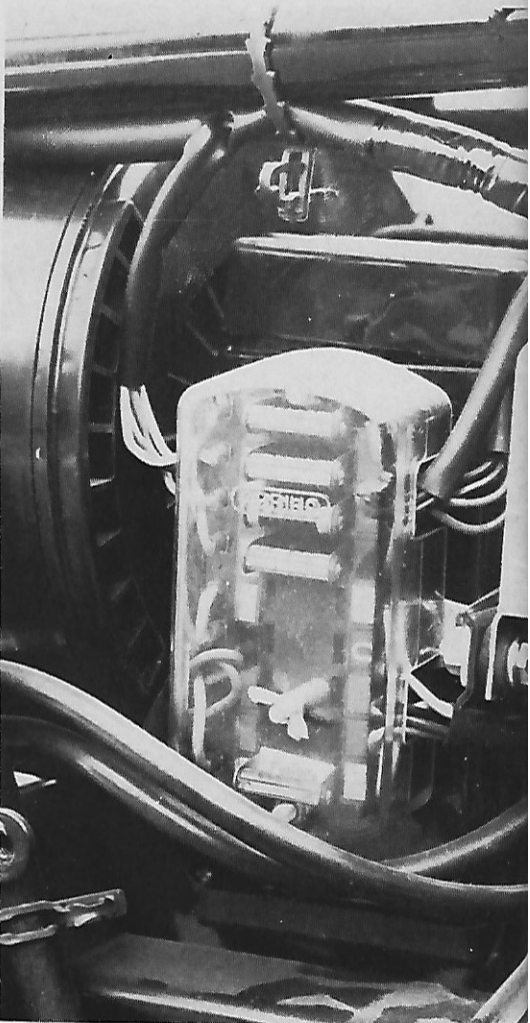
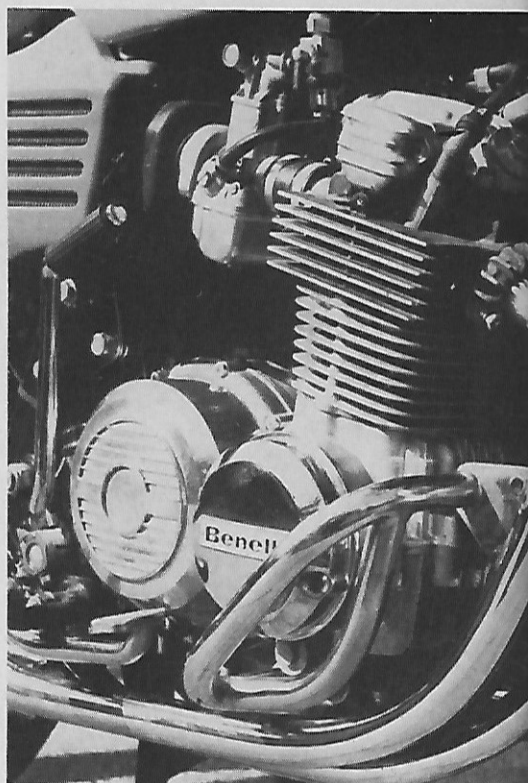
Podríamos decir que es una moto muy apta para una utilización mixta —entendiéndose por ello ciudad-carretera— pues se acopla muy bien a las distintas formas de conducción.

Es un motor muy suave y elástico y ello permite circular por ciudad con una punta de gas sin sufrir en lo más mínimo. Cuando abres el gas se obtiene una respuesta inmediata, partiendo progresivamente hasta las 7.000 revoluciones, tope normal en ciudad. Pero si se desea sentir la verdadera sensación de este motor hay que seguir dando gas, y a partir de estas 7.000 r.p.m. hasta el régimen máximo admisible de 9.500 r.p.m. se notará una llegada de los caballos, dando la moto un tirón; es en este régimen donde se deberá mantener, no olvidando la buena utilización de la caja de cambios que se tendrá que emplear constantemente para mantenerse en este régimen, resultando con ello una moto sumamente divertida.

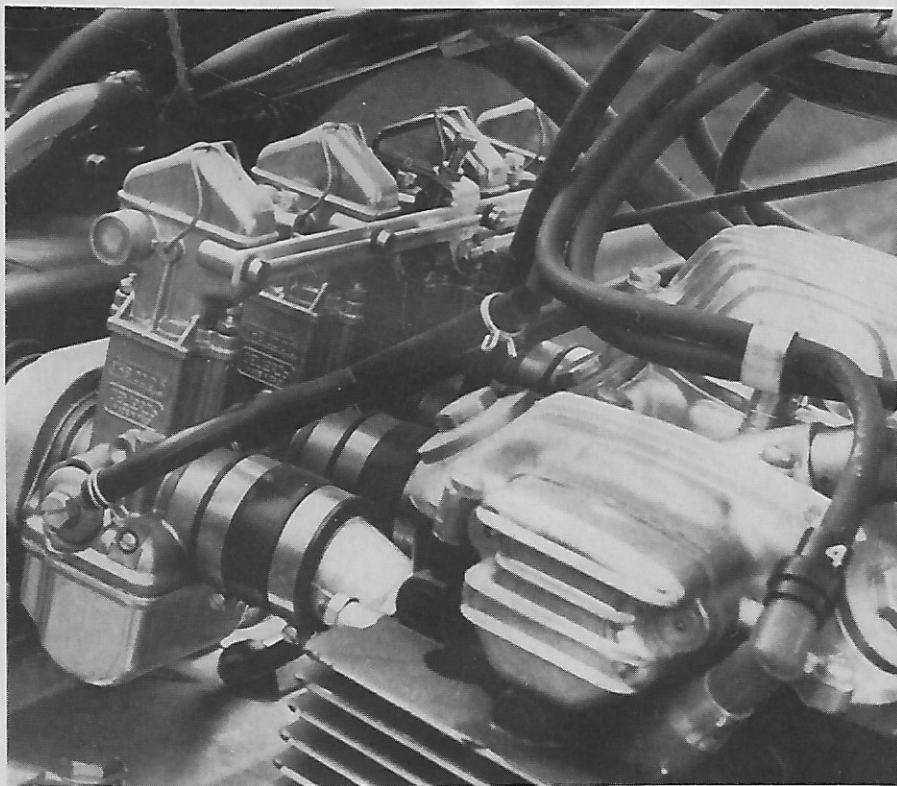
En cuanto a la manejabilidad, solo se puede decir "olé", pues a pesar de ser un 4 cilindros no es muy ancha y por ciudad se desenvuelve con gran facilidad, casi casi me atrevería a decir que como una 250. Por carreteras sinuosas el resultado es el mismo, pues su buena posición de conducción y su buen reparto de pesos la hacen muy ágil.

Chasis y amortiguación

El chasis es un doble cuna de estructura tubular de tubo de acero; es el mis-



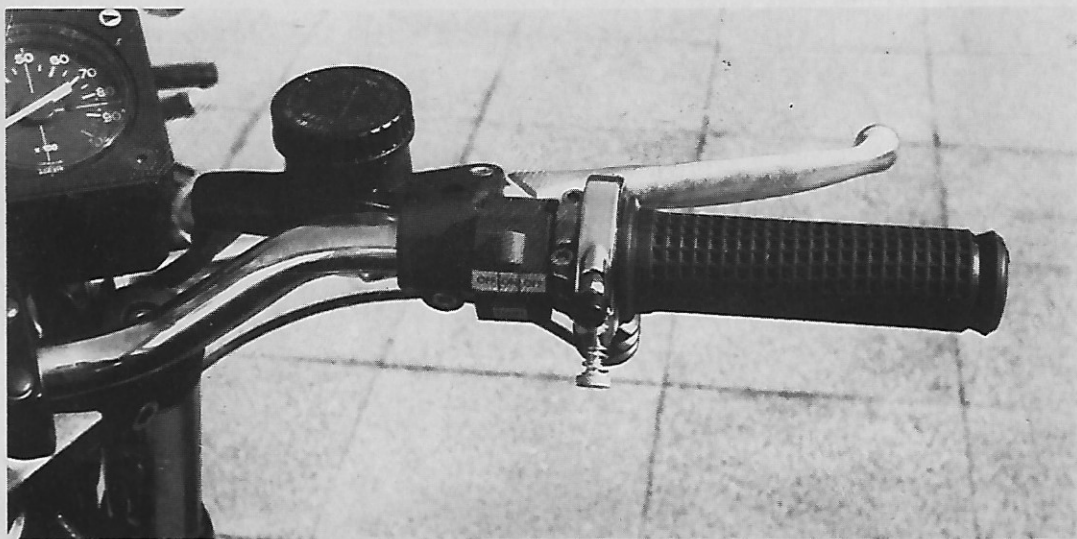
La "mini" central eléctrica con caja de fusibles de muy asiento y la tapa lateral derecha.



Una vista de los 4 carburadores Dell'Orto UHB 22 D, éstos están mandados por un solo cable.



CLASE	Benelli 500 Quattro										Observaciones
VELOCIDAD PUNTA											
ACELERACION											
PESO											190 Kg.
SONORIDAD											
ESTABILIDAD											
CAMBIO											
FRENADO											
Accesibilidad Mecanica											
ACABADO											
CONFORT											
IMPORTADOR:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	P.V.P.
CORVER					*						
					**						



El acceso queda escondida bajo el

Se puede apreciar la bomba con el depósito de líquido de frenos.

mo que alberga el motor de la 750 "sei". Este chasis a la italiana le da al conjunto una estabilidad remarcable, pudiendo inclinar "a gusto del consumidor" sin notar sensaciones extrañas. En el apartado amortiguación se puede decir que la horquilla delantera es buena y cumple sobradamente; es suave, de recuperación rápida no llegando a hacer tope nunca, incluso probando intencionadamente. Los amortiguadores traseros son regulables en 5 posiciones pero se deberán llevar en su punto máximo, pues de lo contrario se mostrarán muy débiles.

Llevando pasajero llegan a hacer tope a la mínima irregularidad del asfalto.

Frenos

Este apartado se ha mejorado mucho respecto al modelo anterior, pues el freno delantero, antes de tambor con doble mordaza, ha sido reemplazado por un disco con mando hidráulico Brembo de 300 mm. de diámetro, que cumple perfectamente para una utilización normal; para los más exigentes se

puede decir que vice preparada para montar otro disco. Es de agradecer esta mejora pues era uno de los pocos defectos que tenía el modelo anterior. El trasero es muy eficaz y potente, y sirve de ayuda al delantero en las apuradas dando con ello una frenada excelente.

Estética y acabado

Estéticamente creo que es de líneas modernas, con unos colores agradables que hacen resaltar todo el conjunto. Los acabados son de buena calidad, como la pintura, cromados, etc... Todo está en su justo lugar sin tener cosas superfluas e inútiles en una moto. El cableado de la instalación eléctrica va totalmente escondido (por el manillar no se le ve un cable).

Tiene algunos detalles dignos de mencionar como el asiento articulado lateralmente con cierre a llave, caballete lateral, juego completo de herramientas, instalación eléctrica y batería montado sobre silentbloks antivibración. A propósito de ello, esta moto no tiene ninguna vibración; se nos hizo una demostración que habla por sí sola: Se puso sobre el depósito un cigarrillo verticalmente con el motor en marcha y la moto sobre el caballete, se fué acelerando progresivamente hasta llegar a las 9.000 r.p.m. y el cigarrillo continuó allí manteniendo su verticalidad. Increíble ¿no? pero verdaderamente cierto. Creo que muchas otras marcas deberían tomarlo como ejemplo y al menos intentar eliminar las típicas y molestas vibraciones en el manillar y estriberas.

Mandos

Su distribución es bastante acertada estando al alcance de la mano izquierda el conmutador de luces en sus tres posiciones: larga, cruce y ciudad, teniendo para esta última un curioso sistema de seguridad para evitar que se pueda pasar de las luces de carretera a ciudad por algún posible descuido. Las ráfagas, bocina e intermitentes también se accionan con la mano izquierda.

En la parte central tenemos el velocímetro cuenta kilómetros total o parcial, y el cuenta revoluciones (mecánico) que no se ha mostrado muy eficaz, pues tiene considerables altibajos... Entre estos dos relojes existen 5 chivatos luminosos que indican: luces, luces carretera, intermitentes, presión de aceite, generador y punto muerto.

Por último al alcance de la mano derecha tenemos: el botón de puesta en marcha y el de paro de emergencia (de color rojo).

Confort

A grandes rasgos se puede decir que es una moto comfortable; el asiento es ancho aunque no muy mullido; todos los mandos están colocados correctamente como ya se dijo anteriormente. El manillar de amplias dimensiones es de gran comodidad para utilización turística; ahora bien, si se pretende una utilización más deportiva aconsejaría cortarlo un poco así como las estriberas, pues tocan fácilmente al inclinar.



Características técnicas

Motor: supercuadrado.

Ciclo: 4 tiempos.

Número de cilindros: 4 verticales en el sentido de la marcha.

Diámetro x carrera: 56 x 50,6 mm.

Cilindrada total: 498,51 c.c.

Relación de compresión: 10,2: 1

Potencia máxima: 47 CV.

Par máximo: 4,7 mkg a 8.500 r.p.m.

Régimen máximo: 9.500 r.p.m.

Carburadores: 4 Dell Orto 22 mm. de diámetro.

Lubrificación: Bomba tipo "Eaton" con señalizador de falta de presión.

Encendido: Batería bobina.

Bujías: Bosch K.E. 4774 D.

Puesta en marcha: Arranque eléctrico.

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Cambio: 5 relaciones.

Chasis: Doble cuna en tubo de acero.

Suspensión: Delantera: Horquilla telescópica con muelles helicoidales. Trasera: Horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos.

Neumáticos: Delantero: Pirelli rallado 3,50 H 18". Trasero: Pirelli esculpido 4, 10 H 18.

Frenos: Delantero: Disco hidráulico de 300 mm. de diámetro. Trasero: Tambor 200 mm. de diámetro.

Distancia entre ejes: 1.430 mm.

Altura máxima manillar: 1.050 mm.

Altura máxima asiento: 810 mm.

Peso en vacío: 190 Kgs.

Capacidad depósito: 23 litros.

Reserva: 4,5 litros.

Importador: Corver.

Alfonso Durán