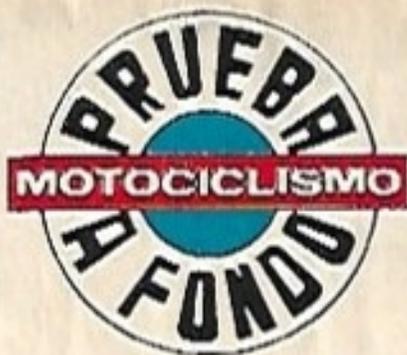


www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

6,5,4...



Benelli 654

la polivalencia





TENEIS ante vosotros la Prueba a Fondo de la Benelli 654..., una moto capaz de hacer unos 180 Km/h reales en condiciones favorables y con una aceleración sensiblemente más excitante que todas sus rivales en precio y cilindrada del mercado español, con la probable excepción de la Ducati Pantah, cuya prueba podréis leer en el próximo extra.

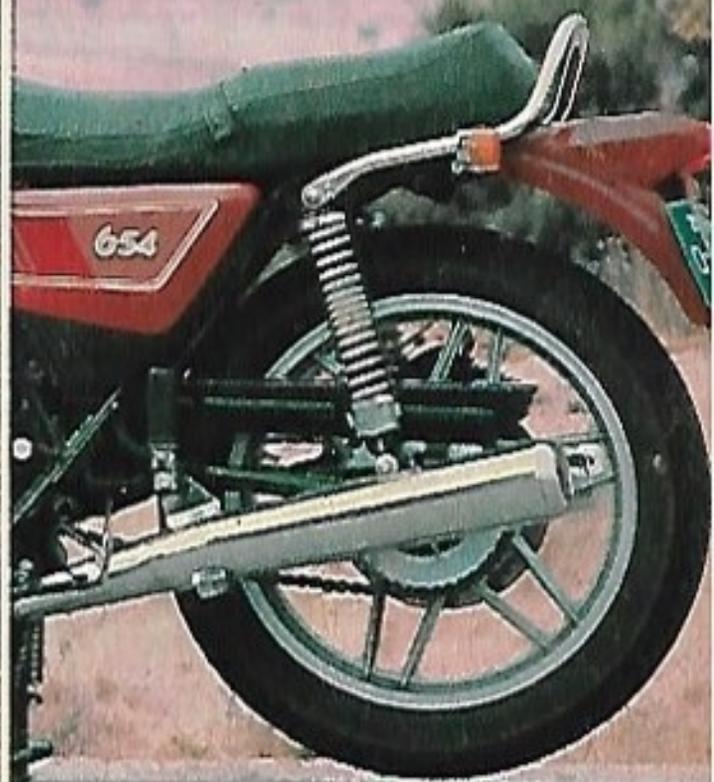
Ver el nombre Benelli sobre un depósito que tiene debajo un motor que no es otra cosa que un tetracilíndrico copiado de Honda me hace pensar en la falta de originalidad de esta fábrica desde que su máximo mandatario es Alessandro de Tomaso.

La moto es buena, pero hay más de Honda que de Benelli en su diseño.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas


info@motosclasicas80.com



Erase una vez una marca italiana llamada Benelli, una fábrica de cinco hermanos con ideas nuevas. En 1940 ya existía una Benelli tetracilíndrica de G. P. y en 1969 la marca del león dorado sobre el depósito verde ganó, en manos de Kel Carruthers, el Campeonato del Mundo de 250 c.c. delante de las Yamaha de Andersson y Gould y la Ossa monocasco de Santi Herrero.

Todavía me acuerdo del bramar furioso de los cuatro megafonos de las verdes Benelli de Renzo Pasolini y Carruthers en la isla de Man en 1970. He intentado encontrar en el grito de la Benelli 654 de esta prueba a fondo alguna huella acústica de aquellas «pura sangre» que luchaban en «la isla» contra la roja MV de Agostini.

Pero no queda nada de la gran tradición Benelli en este motor tetracilíndrico. Cuando Alessandro Tomaso entró en Benelli, rompió con 60 años de historia y se olvidó de las famosas Benelli «4» para hacer una copia casi exacta del motor de la Honda CB 500 «Four».

Cada marca tiene su «ruido patentado» que forma parte de su individualidad y personalidad. ¿Quién podría confundir los roncados tonos de una Laverda tricilíndrica? El sonido BMW es inconfundible. También lo es el sonido único de la Harley-Davidson... y aún después de la eliminación de su clásica sirena de grupos cónicos de distribución, los escapes de la nueva Ducati Pantah todavía hablan el lenguaje de Fabio Tagliani.

Pero el tacto y sonido del motor Benelli es 100 por 100 Honda. Mejos de hacerme pensar en el Tourist Trophy de 1970, la 654 me hacía acordarme de un largo viaje de 17.000 km que hice en el verano de 1977... sobre una Honda CB 400 «Four».

Sin la iniciativa de De Tomaso, la fábrica Benelli hubiera caído; pero aun con la ayuda del Gobierno italiano y bajo el mando del polémico industrial italoargentino, lo que fue Benelli ha desaparecido, y lo que tenemos es una «Honda italiana» que en algunos aspectos es mejor que la antigua Honda CB 500. Frena algo mejor, aunque el frenado integral no parece dar los mismos resultados con el centro de gravedad alto de la Benelli que con las pajitas Guzzi. Pesa unos 15 kg menos y parece más rígida de astidor, pero aun con el aumen-

to de cilindrada, la 654 (que cubica 604 c.c.) no es más rápida ni más potente que la CB 500, mientras que sus acabados son claramente inferiores.

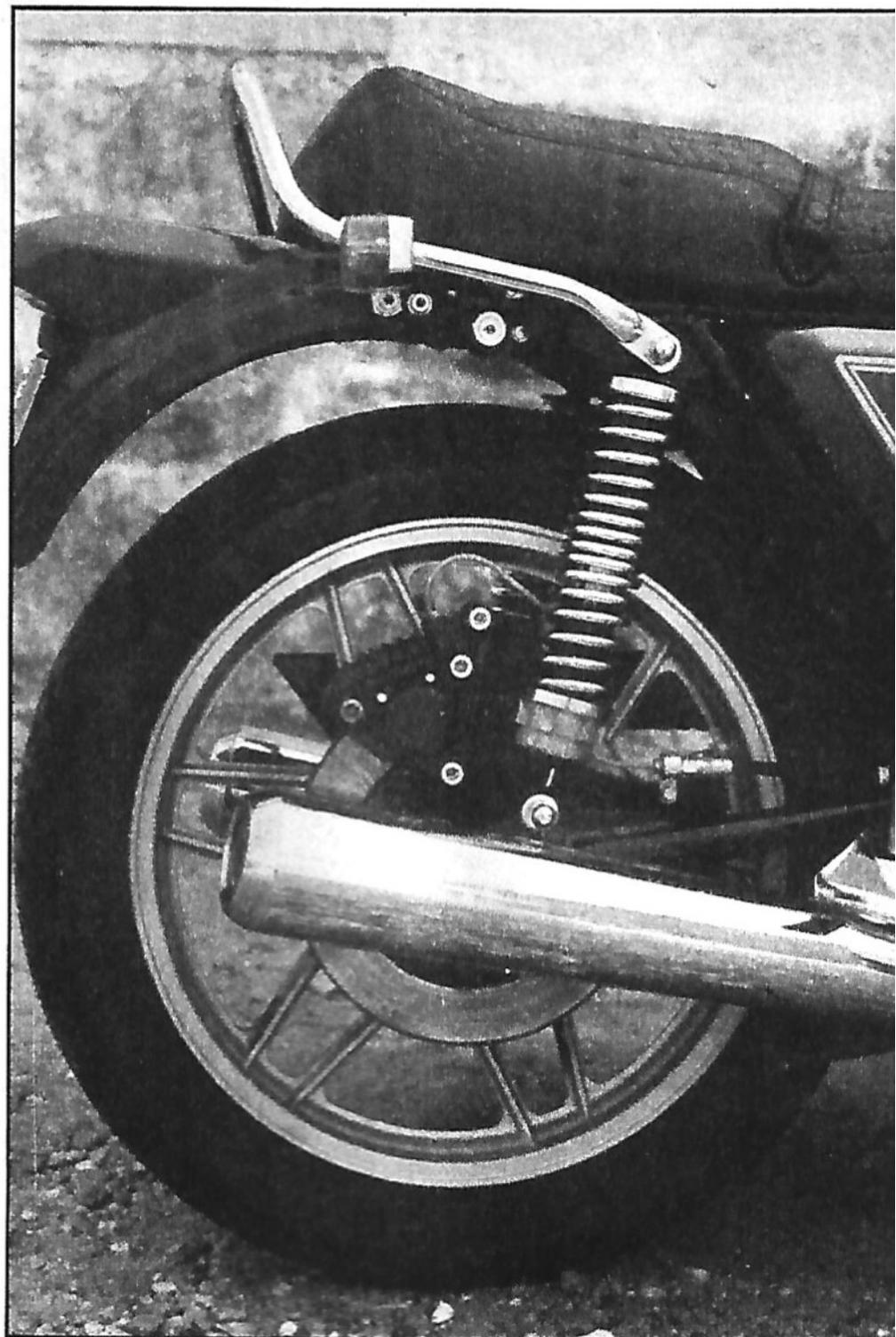
Dejando aparte consideraciones de precio, podemos decir que la Benelli es comparable, hasta favorablemente comparable, con la Honda CB 500, aunque queda bastante descolgada en cualquier comparación con la nueva Honda CB 650 (628 c.c.), una versión aumentada de la CB 500.

Honda sabe hacer Hondas mejor que Benelli... y hace tiempo que Benelli ha dejado de hacer Benellis.

Lo que esto significa es que tenemos ya una generación de dueños de Benelli que están experimentando día a día la sensación de llevar una CB 500. También tenemos miles de españoles a los mandos de las Sanglas 400 «Y» que ya se han acostumbrado al tacto japonés y a la fiabilidad del motor Yamaha XS-400. No hace falta que ninguna fábrica japonesa haga estudios de marketing en nuestro país. España no es tan diferente, y si las marcas japonesas copan hasta el 90 por 100 de ventas entre 250 y 1.000 c.c. en los demás países de Europa, es lógico suponer que pasará lo mismo en España tan pronto como se levanten las barreras.

Yo he tenido dos máquinas tetracilíndricas japonesas y nunca tuve ningún problema mecánico. Hice viajes largos, carreras, recados... y durante los tres años que duró mi «período japonés», me iba olvidando de lo que es tener que sacar las herramientas al lado de la carretera. Por razones de gustos personales he vuelto a las caprichosas y artesanales italianas, pero reconozco que la moto italiana es para ese 10 por 100 que busca algo más que la fiabilidad y la utilidad..., y desde luego algo más que potencia máxima. Para el motociclista medio que busca una moto de cilindrada media sin grandes pretensiones deportivas y sin los problemas tontos (y algunas veces no tan «tontos») que suelen darse en las motos «con personalidad», la moto ideal es siempre la robusta japonesa... y de las japonesas, la marca más grande es Honda.

La única Benelli que realmente tiene personalidad propia es la extravagante «Sei», y para mí, especialmente la 750 con seis escapes... la moto que parece un órgano y suena como la Honda



La estética trasera está muy bien resuelta. Los amortiguadores llegan a su tope en dos plazas, aunque se ponga el muelle en la posición más dura.

La pequeña cúpula de origen Guzzi es una ayuda para el piloto cuando se trata de hacer largos trayectos por autopista a velocidades elevadas.





La horquilla delantera, con un comportamiento simplemente aceptable, comenzó a tener fugas de aceite a los 3.500 km.

El cuadro de instrumentos está colocado muy vertical y ofrece buena lectura, aunque el cuentarrevoluciones no se muestra capaz de digerir el nervio de este motor, y su aguja oscila en exceso.



seis de Hailwood. La «Sei» era una gran bofetada para Honda. De Tomaso no solamente se atrevió a copiarles la CB 500, sino que tuvo la audacia y la visión de convertirla en una «Sei» antes de que Honda decidiese comercializar un «six». Y para mí, la Benelli «Sei» 900 es una moto más excitante y agradable de llevar que la misma Honda CBX (sin hablar de la lamentable Kawasaki Z-1300).

POSIBILIDADES DEPORTIVAS

Si nos olvidamos del hecho de que copiar el motor de otra fábrica sin permiso es una forma de plagio industrial, veremos que tal vez este motor, copiado de la Honda, de más satisfacciones en el ligero y rígido bastidor italiano que en el más pesado y menos rígido bastidor de la CB 500. He hecho muchos kilómetros con las Honda de cilindrada media y os aseguro que para conducción deportiva una Benelli es muy superior. Llevar la Benelli es como llevar alguna de aquellas híbridas inglesas de los años setenta..., como la Rickman Honda o la Dresda Honda.

Como moto de turismo la Benelli es buena, pero subiendo el Montseny tuve la impresión de que tiene unas posibilidades deportivas que la fábrica todavía no ha hecho lucir. Para ir deprisa con la Benelli es preciso inclinar poco y colgarte mucho, porque arrastrar el caballete, escapes y reposapiés en curvas es sumamente fácil. Yo nunca me encuentro bien con una moto que no tiene suficiente distancia entre los bajos y el suelo. Algunas de las caídas más gordas que he tenido fueron motivadas por escapes bajos que levantaron la rueda en una inclinación fuerte. Por eso me costó mucho encontrarme a gusto en conducción deportiva con la Benelli. Los neumáticos Michelin MI 38 tampoco inspiran mucha confianza en una moto medianamente potente. Sobre suelo seco son casi adecuados durante las sesiones de conducción deportiva, pero si hay agua, son tan malos como los Avon Roadrunner.

La culpa no la tiene Michelin, porque estas cubiertas fueron concebidas para motos menos potentes que la Benelli 654. Con una Ducati Vento no van nada mal, menos en agua, pero con bicilíndricas y tetracilíndricas de

más de 40 CV limitan las posibilidades del piloto y de la moto.

Lo que le falta a Benelli es imaginación. Si realmente quieren aprovechar este ligero y compacto conjunto deben añadir una versión deportiva a la gama. Podrían hacer una moto deliciosa con un cuatro en uno, reposapiés altos y traseros, depósito y sillín estrechos, semi-manillares y un «cupolino» de línea más deportiva.

Pero estoy olvidando que De Tomaso sigue fiel a su actitud anti-carreras. No solamente piensa que es una pérdida de dinero y tiempo participar en carreras de velocidad; también quiere apartar la imagen agresiva. En Guzzi, los técnicos han tenido que luchar para poder comercializar kits de carreras para las Le Mans, y para correr en algunos «rounds» de resistencia siempre han tenido que contar con los sacrificios y el entusiasmo de pequeñas escuderías y de algún que otro importador.

Esperar una versión realmente deportiva de la Benelli 654 es esperar en vano. Es una lástima, porque un peso de 182 kg es muy ligero para una tetracilíndrica de 604 c.c.

Así, aunque la Benelli es rígida, ligera y con una estabilidad buena, la única manera de disfrutar de sus posibilidades deportivas es adoptar un estilo de conducción que cuesta tiempo asimilar. Y cuando se lleva pasajero, los escapes y el caballete dan en el suelo en inclinaciones de menos de 20 grados, aun con los amortiguadores en la posición más dura.

MENOS TIRON, MAS BAJOS

Las Benelli 500 LS y 504 Sport tienen una falta de bajos y un gran tirón por encima de 6.500 r.p.m. Por la ciudad se puede salir de los semáforos a 3.000 r.p.m., pero hay un bajón a medio régimen que nos obliga siempre a bajar una marcha para acelerar realmente deprisa.

Con el aumento de cilindradas conseguido al adoptar las medidas de diámetro/carrera de la 900 Sei (60 x 53,4 mm) apreciamos una diferencia importante en la tetracilíndrica. Hay una gama de potencia mucho más amplia. Si queremos acelerar muy deprisa en cuarta o quinta desde medio régimen, todavía es preciso bajar una marcha para colocarse a más de 6.000 r.p.m., pero ya no

hay aquella zona «muerta» entre 5.000 y 6.000.

Al ganar bajos y gama se pierde la sensación de tirón. No es que la 654 acelere menos que la 500. De hecho, la aceleración es su punto fuerte. Las vueltas aumentan rápidamente desde 6.500 hasta 9.500 r.p.m., pero el comienzo de la entrega de CV es menos violento, más gradual. Por eso hay menos sensación de tirón.

Cuidado con este motor cuando se está acercando a su zona de par máximo. Sobre suelo mojado y con neumáticos de origen hay posibilidad de derrapajes inesperados.

Hay vibraciones como en todo motor que no sea un seis transversal o un V-8, pero en comparación con una bicilíndrica como la Laverda, el motor Benelli tiene la suavidad de una turbina. Por eso tuve que confirmar varias veces los cronos en las pruebas de aceleración. La 654 se mostró un segundo y medio más rápida sobre el kilómetro salida-parada que la Laverda 500 y la Benelli 500 LS.

Si la velocidad máxima fue un poco decepcionante, es porque el cambio de desarrollo no ha sido suficiente para compensar el régimen más bajo de potencia máxima. El cuentavuelvas de nuestra moto de pruebas era defectuoso y tuve que cambiar de «oído», pero estoy seguro de que el desarrollo es algo corto. Para mejorar la velocidad máxima sería preciso sacrificar algo de esta mejorada aceleración.

CAMBIO Y EMBRAGUE

El embrague resistió repetidos ataques contra el kilómetro salida parada sin desfallecimientos y sin sobrecalentarse. El tacto es suave y agradable. Sin embargo, el cambio sigue teniendo un tacto duro y desagradable aún después de bajar la posición de la palanca para colocarla al nivel de la estribera.

Algunas veces la palanca ha sido lenta en volver a su posición central después de un cambio, y durante la primera parte de esta super prueba tuve muchos puntos muertos falsos. Durante la segunda parte, 4.000 km, metí las marchas con más precisión y lentitud.

En general, esta moto es más agradable de llevar a alto régimen. El motor da gusto por enci-

ma de 6.000 r.p.m. y el cambio parece funcionar más eficazmente a régimen alto. En parte se debe a la falta de inercia del cigüeñal. El problema de sincronizar el cambio y el motor es especialmente molesto si coges un punto muerto falso entre las marchas largas. Es un cambio muy semejante al de la Honda CB 500, por razones obvias.

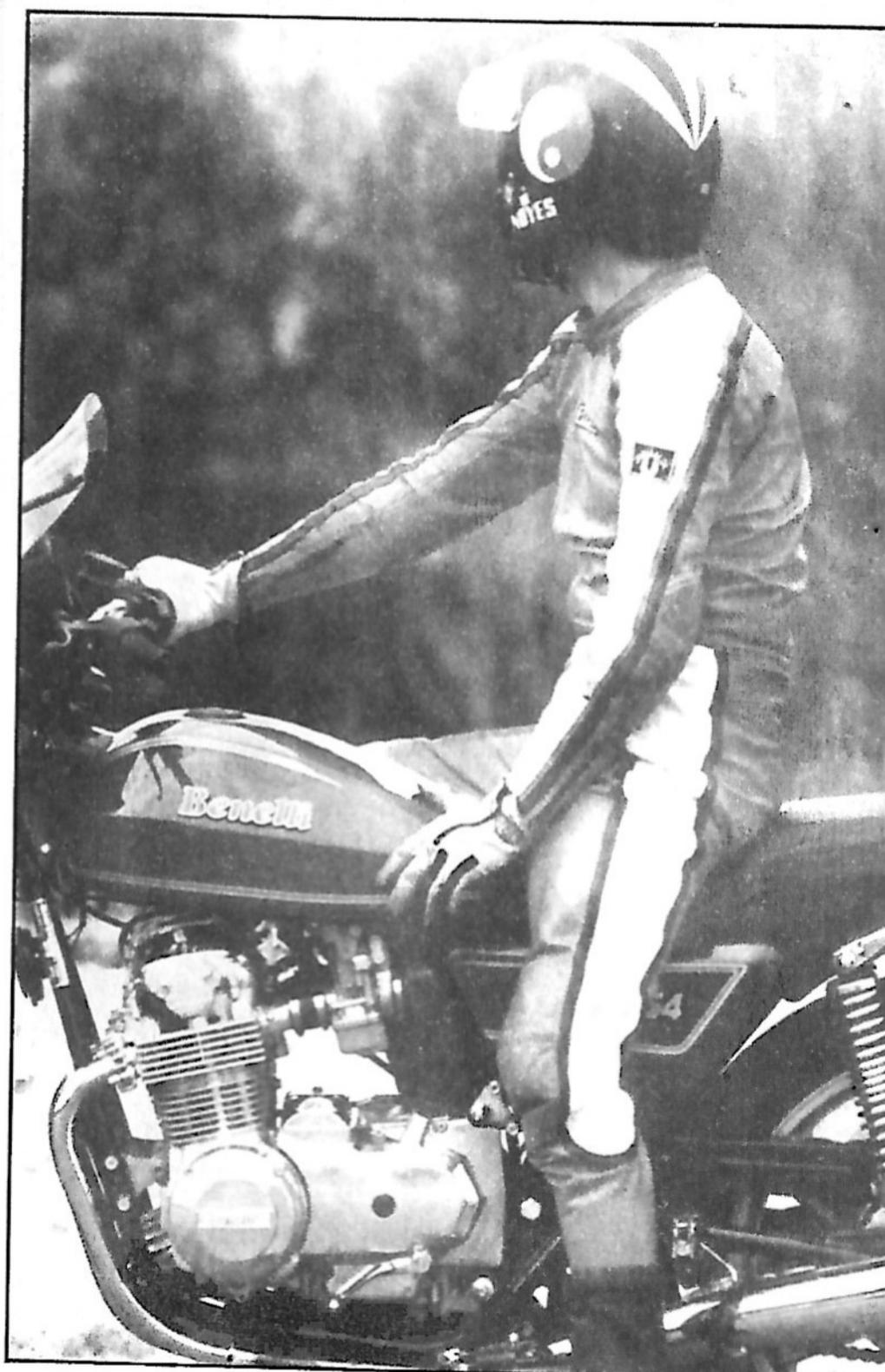
SUSPENSIONES

La primera vez que probé una Benelli se rompieron los retenes de las dos botellas de la horquilla y pensé que fue cosa de la moto de prueba, algo raro. Pero en cada prueba que he hecho con una Benelli me ha pasado lo mismo. Es un defecto congénito de la marca, y en la 654 las fugas comenzaron durante los primeros 400 km. No sé si realmente se «rompen» las juntas o simplemente dejan pasar aceite, pero viene a ser lo mismo. Delante, el hundimiento es rápido y poco progresivo a veces, pero en línea recta sobre autopista, la moto pisaba bien con una rigidez admirable. A una velocidad cronometrada de más de 180, la Benelli se mostró muy rígida, sensiblemente mejor que la más deportiva Laverda 500, que aun con la combinación correcta de neumáticos suele sacudir la cabeza ligeramente a velocidades por encima de 170 km/h reales.

Evidentemente la combinación de horquilla y amortiguadores funciona bien sobre las irregularidades encontradas en autopista, pero con pasajero y/o equipaje sobre carreteras menos planas, los amortiguadores llegan a tope aun en la posición dura, a la vez que el hundimiento delantero llega a ser molesto.

Creo que he definido la moto lo suficientemente bien como para que «el quemado» ya haya perdido interés. Benelli nunca ha pensado mucho en «el quemado» ni en el piloto maduro que tiene como hobby la conducción deportiva. Benelli ha ido hacia el piloto normal, del 90 por 100.

Tal vez el error de enfoque de muchas pruebas es probar la moto como si fuera para hacer subidas en cuesta o carreras de velocidad en vez de tratarla como moto ruter. Pero aunque la Benelli cumple perfectamente como moto de turismo, no sería muy difícil descubrir también su faceta deportiva..., como algunos due-



El aspecto del motor revela claramente su origen: el plagio de Honda. El selector del cambio es poco agradable, apareciendo demasiados falsos puntos muertos.

ños han hecho con modificaciones de horquilla de las 900 «Sei».

EL FRENADO INTEGRAL

El frenado integral no es ni nuevo ni revolucionario. Es una idea automovilística que fue probada en motos muchas veces, incluso en motos de carreras. Los técnicos de Guzzi, trabajando en conjunto con los de Brembo, han conseguido grandes cosas. Los dueños de las Le Mans escuchan con una sonrisa cuando se les dice que el frenado integral no sirve para conducción deportiva. Y Andrés Pérez Rubio ha rodado tan de prisa en el Jarama con su invento de frenado integral sobre una Yamaha Siroko que los críti-

cos del sistema han tenido que callar... porque fue el primer español que rodó en 1'38" en el Jarama con una 250.

Pero con la Benelli hay un rebote molesto durante la conducción deportiva. Y no es porque no tuve tiempo de acostumbrarme al frenado integral. Con 4.000 km. ya estaba bien entrenado. En Montseny pude subir mi tramo habitual de 6 kilómetros de prueba más deprisa que con todas las motos de 500 y 650 c.c. probadas hasta la fecha, pero en dos o tres ocasiones me encontré con la rueda trasera rebotando. Creo que el problema viene del hecho de que las Guzzi tienen el centro de gravedad más bajo que las Benelli. Con tanta transferencia de peso hacia delante, el proble-

ma del rebote es difícil de evitar totalmente. Pero este problema sólo ocurre en conducción muy brusca y deportiva. No es un factor de importancia para uso normal.

Para el piloto acostumbrado a frenar primero con el pie y después con la mano, contando con la maneta para dosificar el frenado fuerte, la experiencia de llevar frenado integral es un despiste.

Funciona. Cuesta tiempo. No es del agrado de todos, pero tiene el inconveniente de engendrar un estilo de frenar que sólo te sirve para llevar las Guzzi, las Benelli... y la Siroko de Pérez Rubio.

DETALLES, ESTETICA Y ACABADOS

Es una moto bella, con línea acertada. Su equipo original de frenos Brembo y ruedas de aluminio dan a la Benelli un sabor sumamente italiano y la separa de la más voluminosa Honda. De hecho, la 654 tiene el tacto más parecido a la Honda CB 400 Four que a ninguna de las japonesas de 550 hasta 650 c.c. Y esto es un piropo fuerte.

Los conmutadores y relojes son los de la Guzzi V-50 II. Su tacto es normal, aunque es difícil pasar de un extremo al otro bus-

cando el «punto muerto» de los intermitentes. El tablero de instrumentos está levantado a un ángulo pronunciado y los relojes son de fácil lectura, aunque el cuentavuelts baila erráticamente durante las aceleraciones. Lo que pasa con este cuentavuelts, que cumple perfectamente en la Guzzi V-50, es que la bicilíndrica no sube de vueltas tan deprisa como la Benelli tetracilíndrica. Al acoplar instrumentos de una moto en otra encontramos frecuentemente problemas de este tipo. Lo mismo ha ocurrido con el cuentavuelts Walker que puede con el motor monocilíndrico de la Sanglas, pero que baila como John Travolta cuando está acoplado al explosivo motor Yamaha de la 400 Y.

El cierre del sillín era difícil abrir y cerrar.

El tapón de gasolina es de plástico y también es difícil abrir y cerrar con la llave de contacto. Además, en la moto de pruebas perdía con el depósito lleno.

El cromado de los escapes tiene rugosidades e imperfecciones, mientras vi oxidación en la salida de los silenciosos después de 4.000 km.

Los intermitentes traseros dejaron de funcionar durante los primeros kilómetros y en dos ocasiones el faro se apagó mientras rodaba deprisa y de noche.

Al final de la prueba había ya una fuga de aceite por el lado derecho de la culata.

El semi-carenado adaptado de la Guzzi es bello y protege al piloto cuando va semi-agachado en autopista.

LA BENELLI EN CARRETERA

Hice viajes a Alicante y a Madrid con esta moto. Mi primera sensación es que iba muy alta de vueltas, pero la causa de ésta se encuentra en un cuentavuelts muy caprichoso y con tendencia a exagerar.

Con motos bicilíndricas es fácil mantener un ritmo regular de cruce sólo a base de sentir las vibraciones y escuchar el ruido de los escapes, pero con una tetracilíndrica hay un tacto algo eléctrico en el motor.

Por eso con la 654 tuve que mirar frecuentemente al velocímetro para seguir a una velocidad constante. Gracias al pequeño carenado pude aguantar velocidades constantes de cruce de más de 145/150 km/h. reales, pero me encontré más a gusto a 140 km/h.

Cogí la moto con «0» kilómetros y tuve que hacer el rodaje en autopista, variando el ritmo con frecuencia. Durante algunos kiló-

metros, rumbo a Valencia, viajaba en compañía de una pareja española con una CBX y más tarde con otra pareja con Benelli 500 LS, pero después de unas breves excursiones hacia 130 km/h. reales con menos que 400 km. de vida, bajé el ritmo para hacer un rodaje tranquilo.

La única incidencia del primer viaje a Jávea fue que en el peaje me quedé sin batería y tuve que arrancar a empujón, cosa que seguí haciendo en cada gasolinera y cada mañana hasta la vuelta a Barcelona, donde me cambiaron la batería defectuosa. Una vez sustituida siempre arrancaba a la primera... y siempre con la ayuda del stárter.

En comparación con la BMW R-65, la Benelli es menos apta para llevar equipaje y pasajero en largos viajes. Bajé de la Benelli más cansado después del viaje Madrid-Barcelona que cuando terminé un largo viaje Bélgica-Barcelona con la R-65.

La BMW es más sólida y su motor bicilíndrico gira a regímenes más bajos, dos factores que hacen más agradable la conducción de la alemana.

PRESTACIONES REALES

Desde la primera Prueba a Fondo he llevado todas las motos



UNA Benelli «cuatro» de verdad. Kel Carruthers, actual mánager de Kenny Roberts, lleva la Benelli 350 c.c. en el G. P. de Yugoslavia de 1970. Carruthers, campeón mundial de 250 en 1969 con la Benelli 250, quedó segundo en Opatija en 1970 detrás de la MV 350 de Agostini. Las Benelli actuales deben todo al motor Honda y nada al gran motor Benelli de G. P.

Lástima, pero así lo ha querido Alessandro de Tomaso, un ejecutivo que autoriza la imitación de sus rivales mientras simultáneamente les acusa de ¡falta de originalidad!

de prueba al mismo tramo de autopista para cronometrar pasos en doble sentido (ida y vuelta sobre un mismo recorrido base). Algunas veces han existido grandes discrepancias entre las prestaciones del catálogo y las que he podido obtener. Siempre llevo la moto de prueba al taller oficial del importador o fabricante para una puesta a punto antes de comenzar las «pruebas de fuego» y creo que en las 30 «Pruebas a Fondo» realizadas entre julio de

1978 y la fecha actual (un total de casi 66.000 km.) todas las motos han alcanzado prestaciones que representan fielmente sus posibilidades, siendo las cifras de velocidad máxima, consumo y aceleración de las «Pruebas a Fondo» totalmente dignas de confianza y orientativas.

No debe sorprender a nadie que nuestras velocidades máximas siempre sean más bajas que las del catálogo. No es solamente porque hay tendencia a exagerar

las prestaciones de los anuncios, sino porque hacemos siempre la prueba de doble sentido para anular el factor del viento, y sobre un mismo recorrido base.

Benelli anuncia una velocidad máxima de 180 km/h. y he podido confirmar esta cifra con viento favorable, ya que con viento «a popa» la 654 hizo el kilómetro (con dos kilómetros de lanzamiento) a un promedio de 180,9 km/h. en la mejor de sus tres pasadas. Contra viento el promedio bajó a un

respetable 163,6 km/h., para darnos un promedio orientativo de 172,25 km/h.

Las pruebas de aceleración se hacen de la misma manera, y en la prueba sobre el kilómetro desde salida parada descubrimos lo que realmente han conseguido en Benelli con el aumento en cilindrada. La velocidad máxima es ligeramente superior, pero donde se nota más el incremento en cilindrada es en aceleración. El promedio de 27,5 segundos da a la 654 una ventaja notable sobre la 500 LS... y la LS es la más rápida, tanto en aceleración como en velocidad máxima, de todas las «medio litro» que han pasado por nuestras páginas hasta el presente en la serie de Pruebas a Fondo.

Sin célula fotoeléctrica sería algo arriesgado hablar de cronos en los 400 metros, pero tengo la sensación de que gran parte de la ventaja de la 654 se produce en la misma arrancada, ya que el aumento de cilindrada significa más bajos y menos necesidad de estirar el embrague.

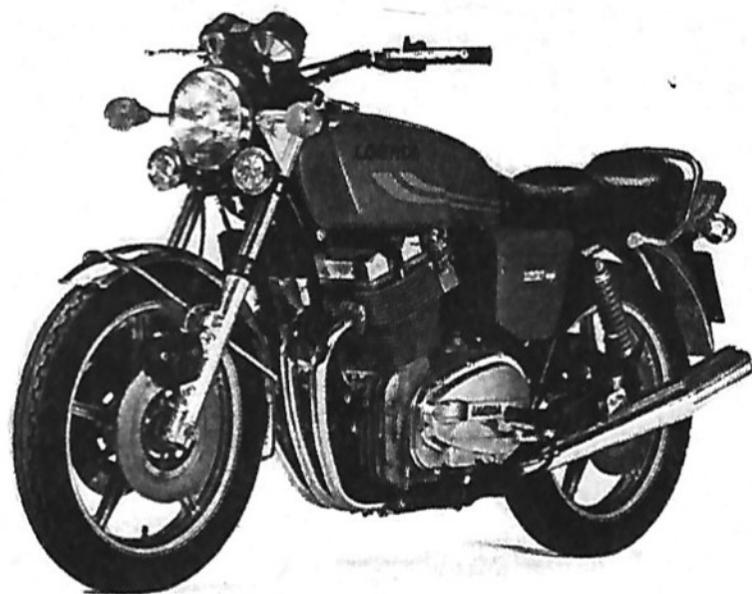
La diferencia principal entre la LS y la 654 se encuentra en la gama de potencia más amplia y menos puntiaguda de la moto de mayor cilindrada. A pesar de llevar un desarrollo más largo, la 654 no gira al régimen de la 500 y su ventaja en velocidad máxima es poco apreciable. Lo mismo ocurrió cuando Norton aumentó el diámetro de su 750 c.c. para llegar a los 828 c.c. Lo que se suele conseguir con un incremento en cilindrada sin cambios de carburación, forma de la cámara de combustión, relación de compresión y perfil de árboles de levas, es un aumento en «bajos» y una mejora en aceleración.

Así la Benelli 654 es más rápida y acelera mejor que la LS y la 504 Sport, pero es sensiblemente menos rápida que otras motos como la Kawasaki 650, Honda 650 y la nueva y explosiva Yamaha XJ-650. Mientras estuve en Inglaterra este verano tuve ocasión de probar una Honda CB 650 (628 c.c.) y medí un promedio de 184 km/h. después de dos pasadas sobre un mismo recorrido de «motorway» británica... en plena psicosis de límite de velocidad.

Es bien seguro que tanto la Kawasaki 650 como la Yamaha XJ-650 corren más que la Honda. Así vemos que la Benelli no ofrece las prestaciones que lógicamente tendríamos derecho a es-

¿QUIERES UNA GRAN RUTERA CON GRANDES PRESTACIONES?

L A V E R D A TE LO OFRECE CON SU MODELO 1.200



L A V E R D A TE OFRECE UN PRECIO MUY INTERESANTE

L A V E R D A HACE QUE TU MOTO USADA VALGA MAS

L A V E R D A TE DA GRANDES FACILIDADES

¡VEN Y COMPRUEBALO!

La Boutique de la Moto

DISTRIBUIDOR OFICIAL EN MADRID DE **L A V E R D A** Benelli

C/. Mejía Lequerica, 16 - Telf.: 447 49 99 - Madrid 4

¡AH! Y ADEMÁS DE LAS DOS REVISIONES DE FABRICA, NUESTRO

SERVICIO TECNICO CORTES E HIJOS TE HARAN UNA REVISION

GRATIS A LOS 10.000 KM.

perar de una tetracilíndrica de 604 c.c. y «60 CV» de catálogo.

Rodando por carreteras secundarias o acelerando desde los semáforos, la Benelli parece muy potente, pero con carretera recta por delante se queda corta de respiración.

Pero si la Benelli no es de por sí una moto de Gran Turismo ni tampoco una moto rabiosamente deportiva, representa un compromiso inteligente. Se puede disfrutar los fines de semana mientras se respeta el límite de inclinación impuesto por las estriberas, cabalette y silenciosos, y también se pueden hacer viajes de gran envergadura.

El consumo sólo llegó a los 7,5 litros a los 100 km. durante un viaje por autopista a un ritmo fuerte, allá por los 155 km/h. A 100 km/h. reales medí 6 litros, mientras a 120 km/h. constantes y en doble sentido, el consumo era de 6,5 litros, algo menos que la Benelli 500 LS (cosa lógica ya que la LS tiene desarrollo más corto y llega a par máximo y potencia máxima a un régimen más alto).

UN COMPROMISO PRACTICO

Si todos tuviéramos el poder adquisitivo de olvidarnos del precio, no tendríamos que buscar compromisos. Para la carretera podríamos escoger una moto de gran cilindrada con cardan y carenado, mientras que para conducción deportiva tomaríamos una deportiva italiana. Y para disfrutar de aceleración relámpago compraríamos una japonesa de más de 1.000 c.c. y con cuatro o seis cilindros. Para la ciudad una ligera «dos y medio».

La Benelli nos ofrece por menos de medio millón de pesetas una moto que hace de todo sin ser excepcional en ningún apartado específico. Benelli no ha dirigido la moto hacia ningún sector concreto del mercado, sino hacia una clientela amplia y sin manías. El dueño ideal de la 654 la usaría por la ciudad a diario sin tener nunca motivo de quejas por su peso (aunque sí se quejaría de su radio de giro) y cuando llegue el verano puede contar con ella para hacer aquel viaje largo a la playa o a la montaña. Para aquellas mañanas en que se pueda escapar del trabajo y la ciudad, puede disfrutar «jugando a las carreras» en carreteras montañosas. Todo con una misma moto.

La Benelli 654 jamás será recordada como una gran moto, porque es una serie de compromisos edificados sobre la base de un motor copiado.

Pero el veredicto de la historia poco tiene que ver con las realidades de la España de 1980. Si por un lado es cierto que la Benelli 654 jamás será recordada como una gran moto, por otro, mediocre en el mercado libre, es actualmente una de las motos más atractivas tanto por prestaciones como por precio del mercado español.

Por «medio kilo» no hay otra tan rápida ni tan apta para largos viajes. Es una moto polivalente sin ningún campo exclusivo donde destacar. Como moto de turismo es adecuada, pero menos cómoda que la BMW R-65, y como moto deportiva es menos ágil y agresiva que la Laverda 500... y está a años luz de la Ducati Pantah, próxima moto que aparecerá en nuestra serie de Pruebas a Fondo.

Andrés Ruiz terminó su análisis de la BMW R-65 del extra anterior diciendo que es: «la mejor 500 que nunca he probado», con lo cual ha querido decir que aquella BMW ofreció las prestaciones que normalmente esperaríamos de una medio-litro. Pues la Benelli 654 es otra «medio litro» en muchos sentidos. Pesa igual que su hermana menor y no corre mucho más en velocidad máxima, aunque sí se notan los 100 c.c. extra a la hora de hacer pruebas de aceleración sobre el kilómetro salida parada.

¿Por qué se llama «654» cuando sólo cubica 604 c.c.? Pregúntaselo a De Tomaso.

Por el momento todavía no hay en nuestro mercado motos equivalentes a las japonesas de cilindrada media, pero si no estás dispuesto a esperar no sabemos cuántos años para la llegada de las motos japonesas, aquí tienes la única tetracilíndrica media que te dejan comprar.

Con una velocidad máxima que llega a los 180 km/h en condiciones favorables y con una aceleración mejor que todas las «medio litro» del mercado nacional, la Benelli 654 llena un hueco importante entre las 500 y las motos de gran cilindrada. Dentro de poco habrá también una versión «sport» de la 654, pero será la misma moto con algunos cambios estéticos.

Para el que quiera una moto ligera y realmente deportiva será



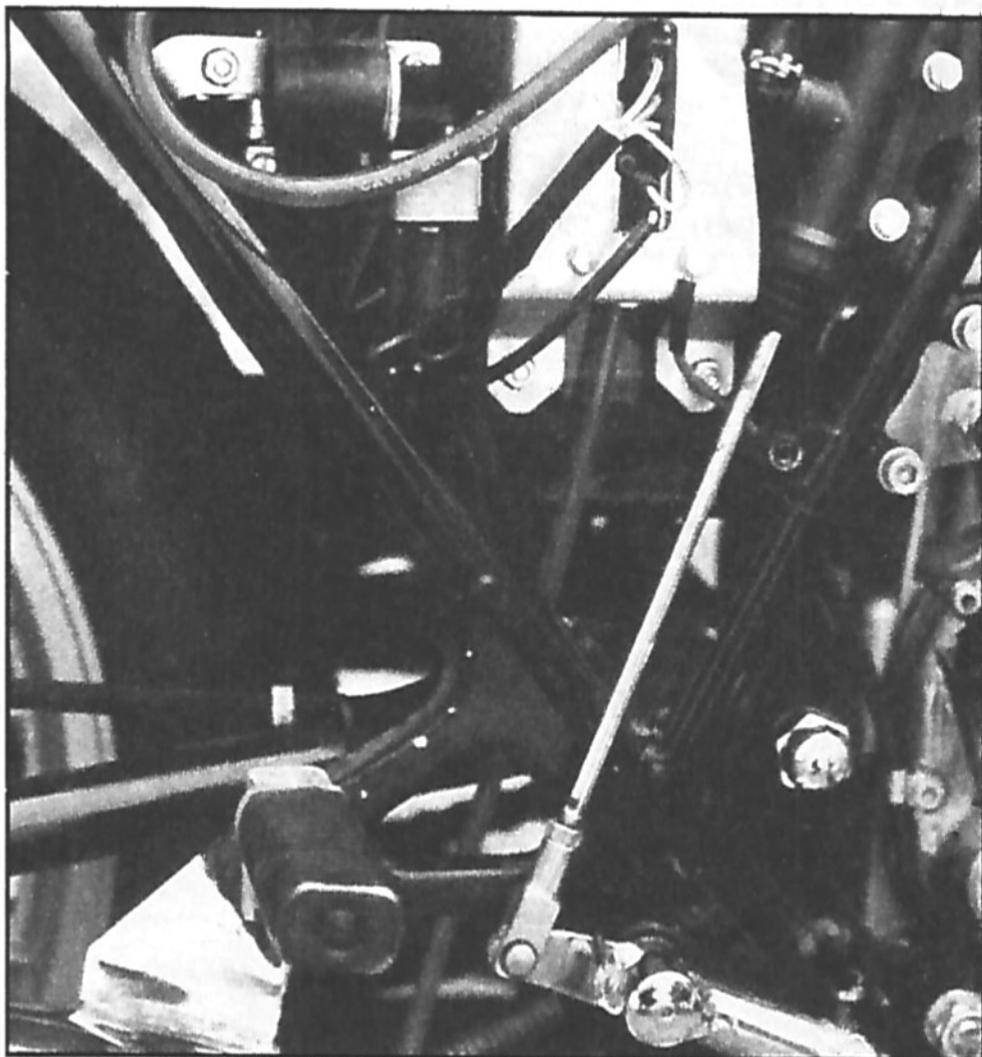
Para circular fuerte en las curvas, la 654 necesita una conducción muy colgada, a fin de inclinar poco la moto y evitar los roces con el suelo.

mejor esperar hasta el próximo Extra para ver si la Ducati Pantah es tan buena como nos han dicho, pero para el motociclista mas tranquilo, que busca una po-

livalente con tacto japonés, la Benelli no decepciona.

Dennis NOYES

Fotos: Valentín Requera



Instalación eléctrica y de freno, siendo éste de sistema integral, como en las Guzzi, aunque en este caso su comportamiento no es tan correcto.

FICHA TECNICA

Motor: Cuatro cilindros transversales, cuatro tiempos, monoárbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro. Cárters divididos horizontalmente.

Cilindrada: 604 c.c.

Diámetro/Carrera: 60 × 53,4 mm.

Relación de compresión: 9,3:1.

Carburadores: Cuatro Del'Orto VHB 22 D.

Transmisión: Primaria y secundaria por cadena.

Caja de cambios: Cinco relaciones: 1.^a 1:2,454; 2.^a 1:1,666; 3.^a 1:1,277; 4.^a 1:1,050; 5.^a 1:0,900.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Encendido: Batería 12 volios, platinos, bobinas y alternador.

Frenos: Dos discos delante de 260 mm, un disco atrás de 260 mm. El freno delantero del lado izquierdo y el freno trasero están actuados por el pedal, mientras el disco derecho está mandado por la maneta.

Bastidor: Doble cuna cerrada.

Peso en seco: (según fábrica), 182 kilos.

Potencia máxima: (según fábrica), 60 CV a 8.700 r.p.m.

Suspensiones: Horquilla delante y amortiguadores de tres posiciones atrás.

Distancia entre ejes: 1.410 mm.

RESULTADOS DE LA PRUEBA

ERROR DE VELOCIMETRO

Leída	Real	Error
80	76	4
100	96	4
120	113	7
140	133	7
160	152	8

Tendencia al baile de aguja a más de 160 km/h.

CONSUMO

Itinerario fijo: Barcelona, Sant Cugat, autopista hasta Sant Celoni, subida a Montseny y vuelta por autopista hasta La Floresta: «conducción deportiva» 148 km. con 10,7 litros. Consumo, 7,2 a los 100 km.
Consumo a 100 km/h.: 6,0 l.
Consumo a 120 km/h.: 6,5 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 172 km/h. (promedio ida y vuelta) (1).
Mejor velocidad conseguida con viento favorable: 180,9 km/h.
Mejor velocidad conseguida con viento en contra: 163,6 km/h.
1.000 metros desde salida-parada: 27,5 (2).
Incidencias: Cambio de batería defectuosa; rotura juntas de las dos botellas de la horquilla delantera; fuga de aceite por junta de culata a los 3.150 km. de prueba; fallo de faro y de intermitentes a los 1.500 km.

(1) Velocidad máxima conseguida con el depósito casi lleno y el piloto llevando mono de cuero y agachado. Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base.
(2) La arrancada en pruebas de aceleración se ha realizado sin someter el embrague a esfuerzos anormales. Se han buscado los mejores resultados obtenibles con una conducción deportiva sin exageraciones.

Realidades económicas

SUPONIENDO que el precio franco fábrica sea igual tanto para los importadores ingleses como para los importadores españoles, veamos la relación que existe entre precios ingleses y españoles para las mismas motos. La diferencia se debe a tres factores: aranceles, impuestos de lujo y el conjunto de beneficios y comisiones. Los dos primeros son constantes, mientras beneficios y comisiones cambian entre importador e importador. Los siguientes precios son del 12 de septiembre de 1980.

MOTOS ENTRE 375.000 PESETAS Y 625.000 PESETAS

Marca modelo	Precio español	Precio inglés	Diferencia pesetas
Morini 350 Sport.....	420.000	259.000	161.000
Morini 500.....	432.000	279.000	153.000
Benelli 504.....	480.000	306.000	174.000
Guzzi V-50 II.....	467.000	226.000	241.000
Laverda 500.....	457.000	340.000	117.000
Benelli 654.....	496.000	340.000	156.000
BMW R-45.....	502.000	323.000	179.000
Ducati Pantah 500.....	525.000	371.000	154.000
Laverda 1000.....	558.000	493.000	65.000
Ducati Darmah 900.....	571.000	425.000	146.000
Guzzi 850 T-III.....	586.000	425.000	161.000
BMW R-65.....	609.000	367.000	242.000
Benelli 900 Sei.....	613.000	510.000	103.000
Guzzi Le Mans 850.....	623.000	425.000	198.000
Laverda 1200.....	625.000	510.000	115.000

(Precios calculados a 170 pesetas la libra esterlina.)

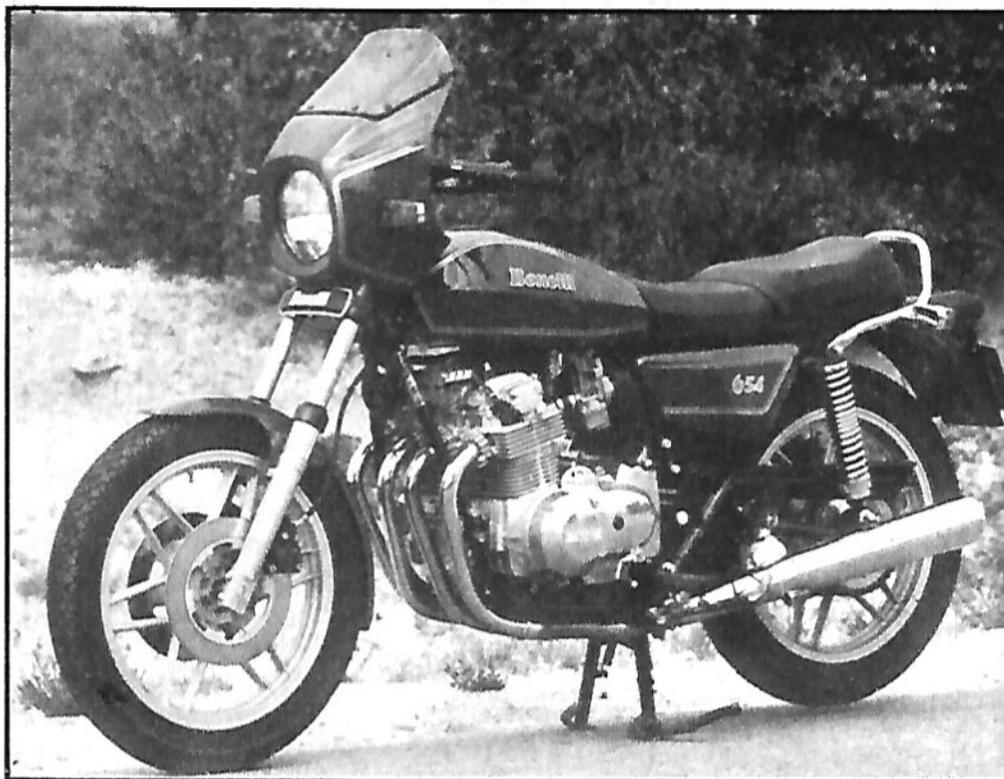
Así vemos que la Benelli 654, una moto cara y difícil de vender en Inglaterra y los demás mercados europeos, se convierte en España

en una alternativa muy atractiva. Para mí es curioso encontrarme ante otra prueba de la 654, ya que hace poco escribí una para la pren-

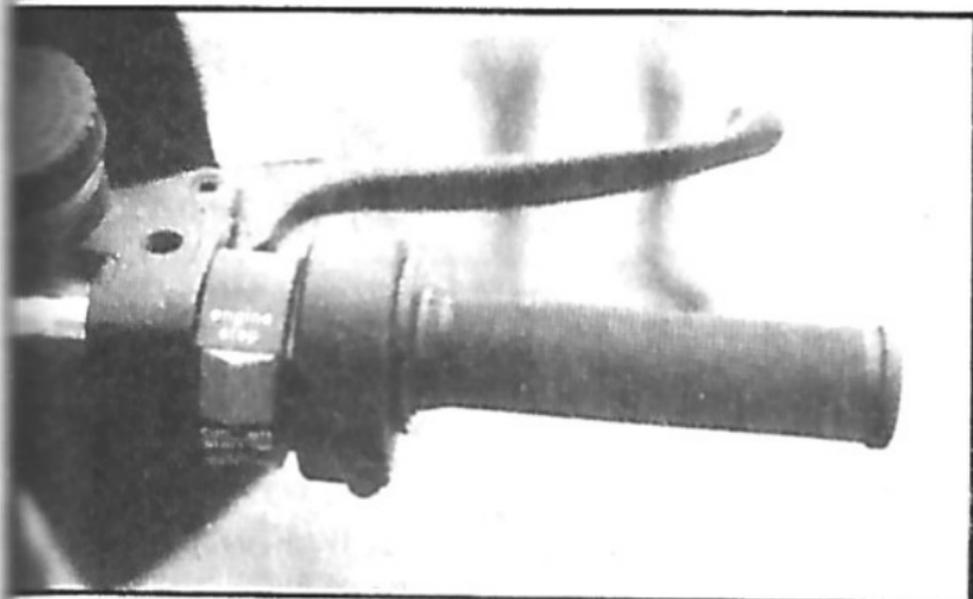
sa inglesa en la cual la Benelli quedó mal. Pero al cambiar de mercado, la misma moto con las mismas prestaciones empieza a parecer una moto de precio razonable. El vuelo Londres-Barcelona dura menos de dos horas, pero en lo que se refiere a las realidades del mercado, las dos ciudades y los dos países están en mundos distintos. Si fuera posible probar motos sin tomar en consideración factores de precio y de competencia directa, podría desempolvar la prueba que hice en inglés..., pero hasta que España se incorpore del todo al Mercado Común, las pruebas escritas

para el público del mercado libre carecerán de validez en España. No porque la Benelli corra más en España que en Inglaterra, sino porque si te ven en Londres con una Benelli 654 con matrícula inglesa te preguntarán por qué has comprado una moto tan cara existiendo opciones superiores en precio y en calidad.

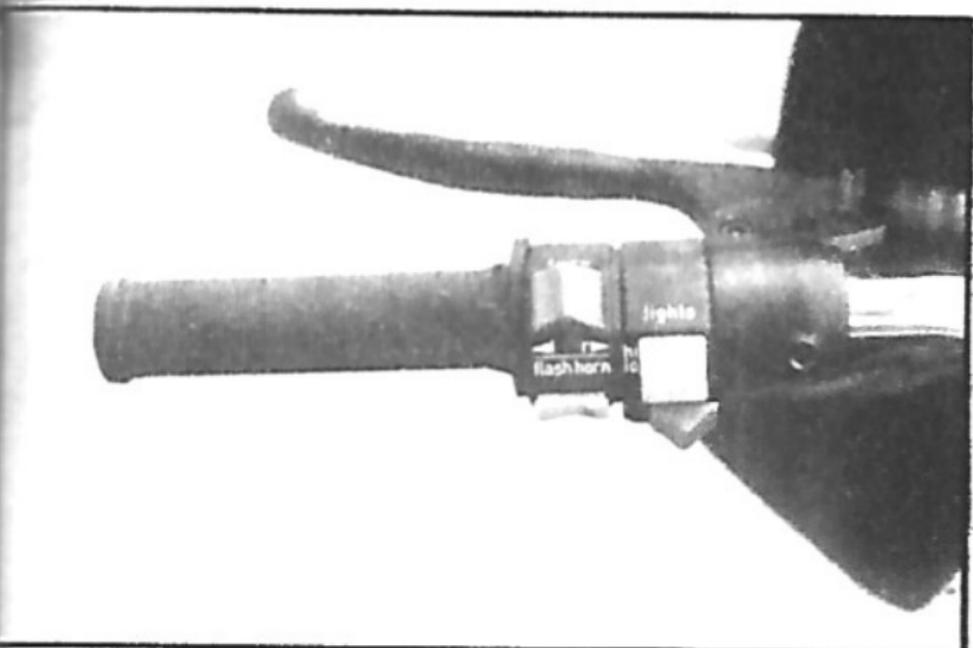
Mientras, en España la Benelli 654 me parece una de las máquinas de cilindrada media más completa y apta para una clientela «normal» que busca una moto práctica, medianamente rápida, estable, cómoda de posición y capaz de llevar



La estética del conjunto es un logro indudable por su discreción y armonía. La calidad de los cromados parece algo justa.



Los conmutadores están bien resueltos, siendo el único «pero» la dificultad para encontrar el punto neutral de la intermitencia.

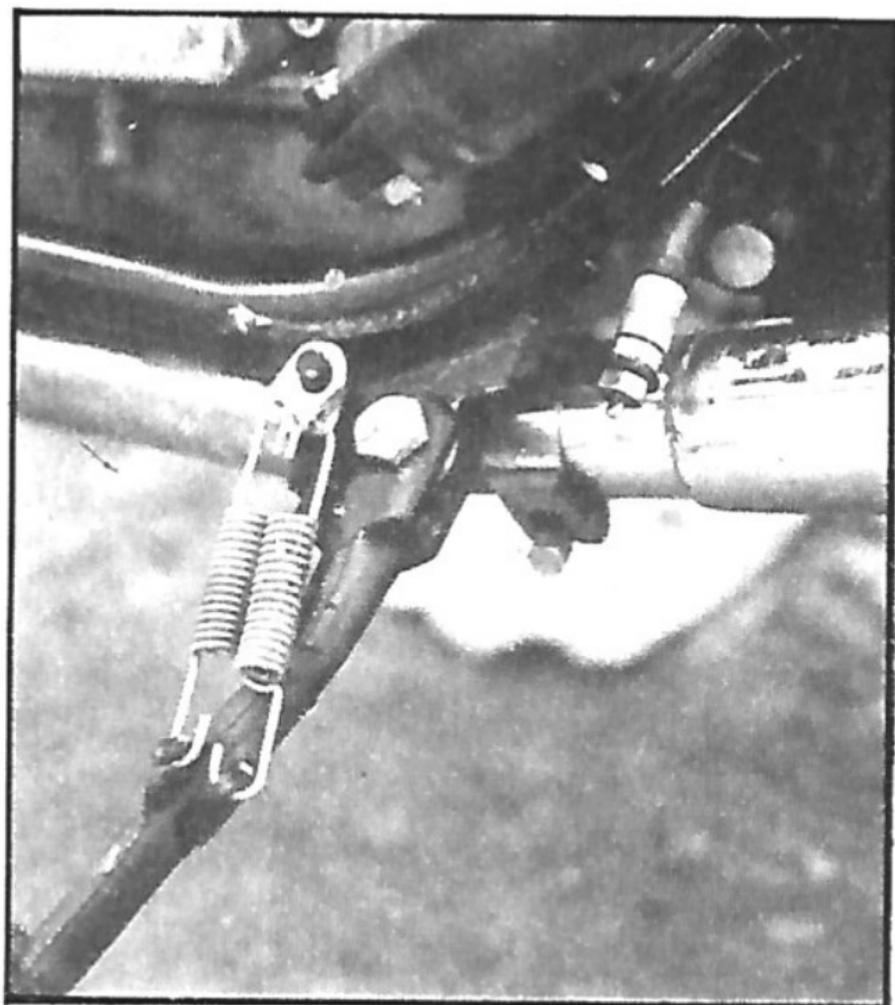


dos personas y su equipaje en largos viajes.

Lo que me da vértigo, como probador, es que la 650 menos aconsejable del mercado europeo (por razones de prestaciones y precio) se convierta por arte de magia y proteccionismo en una moto racional y aconsejable al sur de los Pirineos.

Bueno, estamos en España. Olvidémonos de las Suzuki GSX 1100 que se venden por 475.000 pesetas en Londres y las Yamaha XJ-650 que corren más de 200 km/h. y se venden por 235.000 pesetas.

D. N.



La «pata de cabra» queda asegurada por un doble muelle, y para mayor seguridad se ha montado un interruptor que impide la puesta en marcha mientras no esté recogida.