

Se cumplen veinte años desde el inicio de su fabricación

Un efímero torbellino

El 21 de julio de 1999, Benelli resurgía de sus cenizas gracias a un apasionado industrial italiano, que relanzaba la marca con un atrevido y revolucionario modelo que causó sensación, la Tornado 900 Tre, que justo este año cumple dos décadas desde que se comenzó a fabricar.



El empresario italiano Andrea Merloni compró Benelli en 1995 para resucitarla con la Tornado 900 Tre.



Benelli Tornado 900 Tre (2002)

Potencia

98 CV

Peso (llenos)

140 kg

Carnet

A

Año

2002

**Antonio Regidor**

No es muy habitual que un industrial dedicado a fabricar electrodomésticos se meta a recrear y revivir una marca de motos. Pues esta fue la cuna de la Benelli Tornado 900 Tre, la empresa del multimillonario Andrea Merloni –de 31 años en aquel entonces–, que entre otras marcas fabricaba los afamados electrodomésticos Indesit. Así, entre fogones, literalmente, nació una de las motos más controvertidas de finales del siglo xx.

Puesta de largo el 21 de julio de 1999 en la Villa Merloni, en una fiesta de la alta sociedad, se desvelaron sus planes: en 2001 se comenzaría a fabricar (fue un año más tarde) y participarían en el Mundial de SBK con el piloto australiano Peter Goddard (en 2001 y 2002 sin resultados de mención). Merloni se gastó mucho dinero en promocionar la Tornado, regalando pósters que enviaba a todo aquel que lo solicitase a través de la web oficial –yo todavía conservo el mío–, y la presentación oficial se retransmitió por Internet, algo inusual en aquel momento.

La Benelli Tornado se concibió desde cero, sin tomar base de ninguna otra moto. El corazón de la Tornado es el motor tricilíndrico en línea transversal –4T, LC, 12V, IE– creado por Ricardo Rosa, exingeniero de Ferrari y también involucrado en el desarrollo de la MV Agusta F4. Esta configuración se escogió por su estrechez y por la gran cantidad de par motor que entrega. Con el cigüeñal calado a 120º, tenía un rugido como de motor Ferrari, gutural y agresivo. El porqué de su cilindrada de 900 c.c. es porque en aquel momento ese era el límite de cilindrada para las motos tricilíndricas en el Mundial de SBK. Pero si esto ya es notorio, lo es más su refrigeración, ya que el radiador estaba colocado bajo el asiento del piloto. El aire de refrigeración se dirigía con unos conductos que partían del frontal, discurrían por los laterales y desembocaban en el radiador. Para extraer el aire caliente se montaron dos grandes ventiladores en el colín, que lo convirtieron en una de las peculiaridades más extravagantes de esta moto. Este detalle también permitió acercar más el motor a la rueda delantera, para cargar más peso delante y para hacer la moto más corta, que lo era.

En la parte ciclo, el bastidor era un multitubular de acero con pletinas de fundición de aluminio en la zona de anclaje del basculante –asimétrico de doble brazo de fundición de aluminio y muy sobredimensionado–. Las llantas eran de aleación ligera de radios tangenciales delgados y el doble disco delantero flotante era Brembo Oro, con pinzas de cuatro pistones opuestos. La suspensión delantera se encomendaba a una horquilla invertida Marzocchi con barras de 46 mm, multiajustable en precarga, compresión y extensión. El amortiguador trasero era de gas con botella separada y también multiajustable.

El carenado integral envolvente, con una cúpula estrecha y baja, en cuyos laterales se hallaban dos enormes aberturas destinadas a la refrigeración. El carenado se enlaza con el colín



Benelli resucitó en 1999 gracias al millonario Andrea Merloni, que creó una moto totalmente nueva partiendo de cero

a la altura de las piernas del piloto, que mantienen una línea de diseño casi Aero. El colín es rechoncho, redondeado, y alberga el par de ventiladores como hemos comentado. En el puesto de conducción, muy deportivo, se colocaron un par de semimanillares situados por debajo de la tija y una instrumentación con doble esfera analógica de fondo amarillo para cuentavueeltas y temperatura del refrigerante, además de una pequeña pantalla LCD para el velocímetro.

En el prototipo mostrado a la prensa, las suspensiones eran Öhlins; el colín, monoplaça; la instrumentación variaba la colocación de la pantalla LCD; los electroventiladores del colín no tenían rejillas de protección y el silencioso de escape era un Arrow de carbono. En la versión final todo esto se cambió, pero aprovecharon para lanzar una serie limitada a 150 ejemplares, la Benelli Tornado 900 Tre Limited Edition. La LE equipaba suspensiones Öhlins, llantas forjadas Marchesini, componentes de la carrocería y guardabarros de fibra de carbono, placa identificativa de la edición limitada, silencioso de escape de titanio, y estaba decorada con los colores históricos de Benelli, el verde y el plata, una combinación muy elegante.

Comenzó a fabricarse en las nuevas instalaciones de Pesaro a mediados del año 2002 y nosotros la probamos en agosto de

2003. En aquel momento, la Tornado tenía un precio de 17.900 euros –el mismo que el de una Aprilia RSV 1000 o una Ducati 999–, y la LE subía hasta unos increíbles 39.800 euros. Curiosamente Rieju tenía los derechos de importación de la marca a nuestro país.

Las primeras unidades se vendieron a un precio muy elevado, pero ello no fue óbice para que dieran muchos problemas de motor, por tolerancias y embrague, temas que se solventaron en garantía, pero que mermaron la reputación de la Tornado. Para solventarlo se comenzó a trabajar en un nuevo motor con la cilindrada elevada hasta los 1.130 c.c. Así, en 2004 nacería la Tornado 1130 con 160 CV, y sin ningún problema serio, pero su mala fama, su elevada rumorosidad mecánica y su elevado consumo no fueron buenos motivos de compra. Al mismo tiempo crearon la TnT 1130, la primera naked derivada de la Tornado 1130, que acusaba los mismos defectos, pero tampoco tuvo éxito. Tras estar en el mercado solamente tres años, se acabó la Tornado tricilíndrica y el sueño de Andrea Merloni, pero siempre recordaremos el bramar gutural de ese motor tricilíndrico con el radiador en el culo... Un Tornado que fue en realidad una tormenta de verano, un efímero torbellino de pasión.

Un poco de historia

Fundada en Pesaro, una pequeña villa del Adriático que en aquel entonces contaba con 40.000 habitantes, la fábrica Benelli, que en sus inicios había fabricado bicicletas y reparado vehículos, comenzó a funcionar como marca fabricante de motos a partir de 1921. Su primera moto fue una pequeña utilitaria, el Velomotore, dotado de un pequeño monocilíndrico de 98 c.c. y ciclo 2T, y que en 1923 alcanzaría los 147 c.c. Todo era diseñado y fabricado entre aquellas cuatro paredes de Pesaro, todo se quedaba en casa. Los hermanos Benelli, Giuseppe, Giovanni, Francesco, Filippo, Domenico y Antonio –cariñosamente apodado Tonino se encargaban de todo.

En 1926, la marca da un gran salto tecnológico, ya que Giuseppe diseña un motor monocilíndrico de ciclo 4T de 175 c.c., su primer 4T, con distribución por cascada de engranajes –una configuración innovadora–, muy avanzado para su época, con el que Tonino será campeón italiano en cuatro ocasiones. Sobre esta base, en 1931 se pone a la venta la Gran Sport Monza 175, primera 4T de serie de Benelli. Se inaugura una segunda fábrica en Via Mameli, pero durante la II Guerra Mundial las fábricas son bombardeadas y destruidas. No sería hasta 1948 cuando los hermanos Benelli retoman la fabricación de motos, primero reconstruyendo y convirtiendo las motos militares abandonadas, principalmente británicas y alemanas, y luego construyendo nuevamente, aunque pronto los dejaría Giuseppe para fundar su propia marca, Motobi.

En 1950 llegaría el primer Campeonato del Mundo y la segunda victoria en el TT, de la mano de Ambrosini, un título que no se repetiría hasta 1969 de la mano de Carruthers y la asombrosa Benelli 250 de cuatro cilindros. Pero la moto más exitosa llegaría en 1951, con la Leoncino 125 2T de la que se producirían 32.000 unidades y estaría en producción hasta 1962.

A finales de los sesenta se comercializa la famosa



Tornado 650 –en la imagen de este recuadro, y que es la inspiradora para el nombre de la 900 Tre–, que sería su primera gran moto bicilíndrica de calle, pero pronto llegó la sequía. En 1972 cambio de rumbo: el industrial argentino Alejandro de Tomaso se hace con la marca, tras construir una nueva fábrica y mostrar el primer prototipo de la espectacular Benelli Sei 750. Los ochenta marcan el principio del fin para la marca y el grupo De Tomaso busca soluciones, como vender modelos Benelli bajo la marca Moto Guzzi. Pero lo inevitable ocurre y en 1988 cierra sus puertas. Andrea Merloni compra la marca en 1995, lanza la Tornado 900 Tre y las TnT, diseñadas por Adrian Morton, pero la cosa no funcionó nuevamente... Y así, en 2005, la empresa china Qianjiang, un gigante con más de 14.000 empleados y que produce anualmente en China 1.200.000 motos, se hace con la marca y relanza el diseño de nuevos y atrevidos modelos, y así continúa hoy en día, por suerte, vivita y colendo y con modelos de éxito como las Leoncino o las TRK502.



En esta imagen pueden apreciarse en negro los conductos laterales –en negro–, que canalizaban el aire desde el frontal de la moto para refrigerar el radiador, situado bajo el asiento.



La instrumentación contaba con dos esferas analógicas con fondo amarillo y una pequeña pantalla LCD rectangular, enmarcada en un soporte de aluminio pulido.



En el colín se instalaron un par de grandes electroventiladores para extraer el aire caliente del radiador.



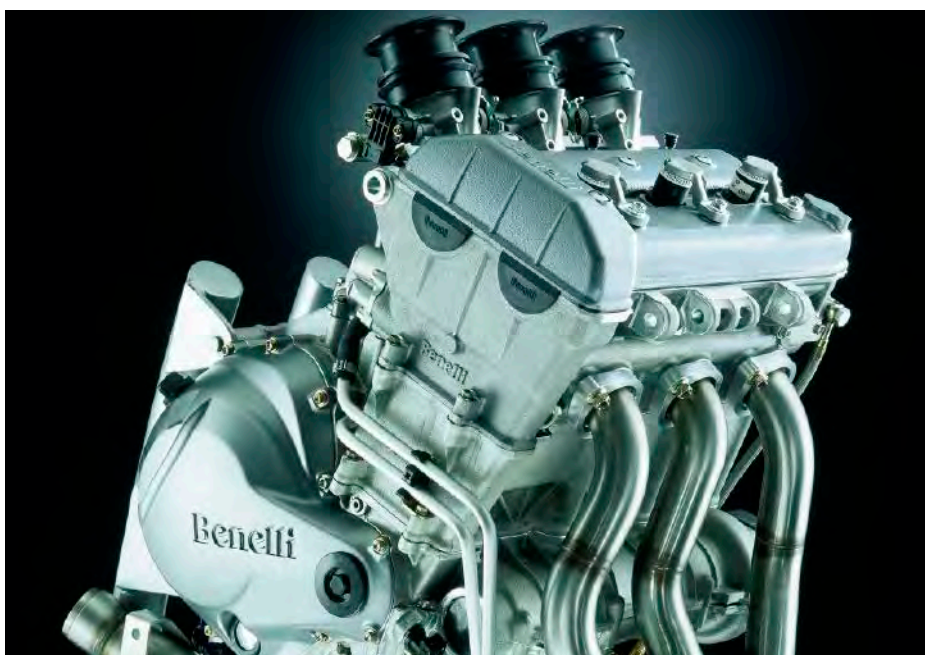
El radiador de refrigeración estaba situado bajo el asiento del piloto, un lugar inusual.



Para frenar incorporaba un equipo de primera en aquella época, doble disco delantero de 320 mm con pinzas Brembo Oro.

FICHA TÉCNICA

Motor: 3 cil. en línea longitudinal, LC, 12V, DOHC
Cilindrada: 898 c.c.
Potencia máxima: 140 CV a 11.500 rpm
Par máximo: N.d.
Alimentación: Inyección electrónica Sagem
Cambio: 6 velocidades y extraíble
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Transmisión: Por cadena sellada
Chasis: Multitubular en tubo de acero con pletinas laterales de aluminio
Suspensión delantera: Horquilla invertida Marzocchi 50 mm multiajustable
Suspensión trasera: Monoamortiguador ajustable
Freno delantero: 2 discos de 320 mm con pinzas Brembo de cuatro pistones
Freno trasero: Disco 280 con pinza de doble pistón
Neumáticos: 120/70 x 17" y 190/50 x 17"
Distancia entre ejes: 1.395 mm
Altura asiento: 810 mm
Depósito de gasolina: 18 l
Peso en seco: 198 kg



El motor tricilíndrico era muy compacto y corto, y tenía un rugido ronco espectacular, fruto del calado de su cigüeñal a 120°.