PRUEBA
MOTOCICLISMO
A FONDO

Ww.....otosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

Benelli 654 Sport

La otra «four» de España

Como continuación a la serie de modificaciones y mejoras sobre la base mecánica del motor «four», Benelli completa su gama con una versión deportiva de la 654 de turismo. Una italiana a la japonesa que en muchos aspectos puede ser considerada una alternativa a la Yamaha XJ 650.

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

COMO siempre en las pruebas a fondo de MOTOCICLISMO, he hecho más de dos mil kilómetros con la moto de esta prueba, 2.567 para ser exacto, incluyendo un viaje Barcelona-Madrid-Barcelona, y salvo el habitual fallo de las Benelli (retenes de horquilla reventados) la moto se comportó de maravilla.

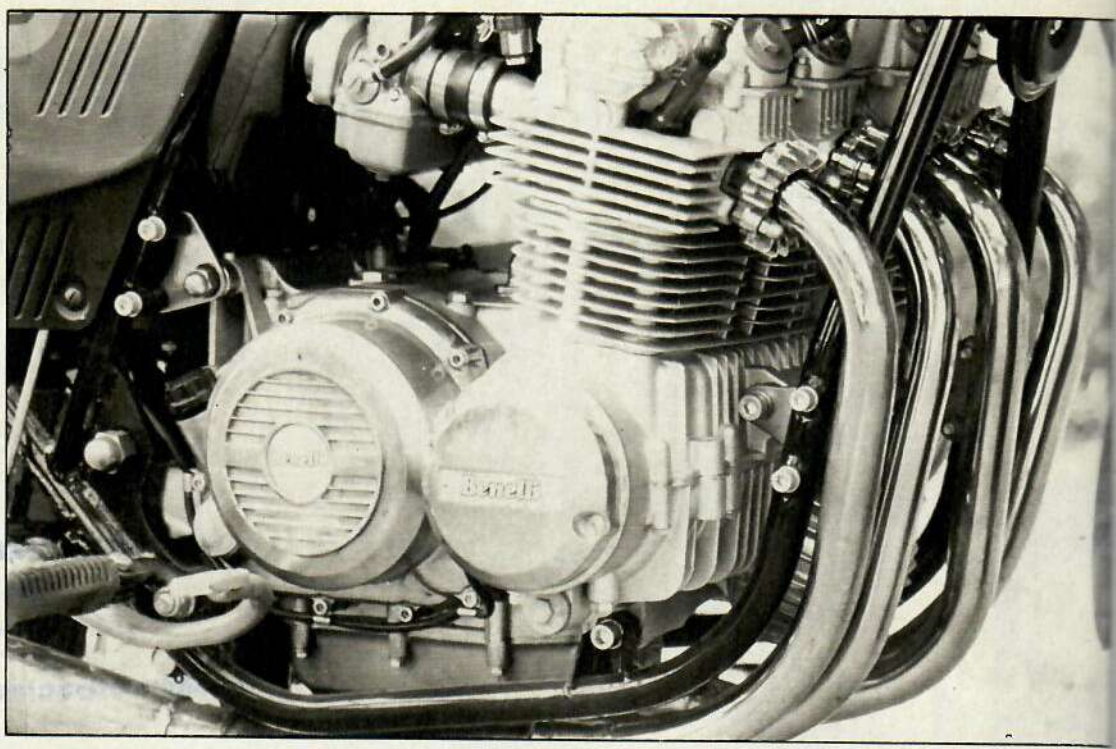
Con una moto rodada se podría hacer una prueba bastante completa con menos de 200 kilómetros, suficientes para comprobar la estabilidad, consumo y prestaciones, pero no suficientes para llegar a conocerla.

Al devolver la 654 Sport a Corver me di cuenta que mis primeras impresiones no habían cambiado, pero que un par de semanas de convivencia con la Benelli me habían hecho apreciar más sus calidades sin criticarla tanto por su falta de carácter propio

Pero en el fondo, la Benelli 654 Sport, como todas las Benelli de cuatro cilindros, es una copia descarada, aunque bastante bien hecha,de la Honda CB 500 de 1970. Y la Honda Four, aunque ya se considera como una de las motos más importantes en la historia de la evolución de la motocicleta comercial, nunca fue «una gran moto». La 750 y la 500 Four eran potentes, robustas, pero nada del otro mundo en lo que a estabilidad se refiere. La Benelli «quattro» de 500 c.c., ya pasada a 603 c.c., es menos potente, pero más ágil y con mejor frenado que la actual Honda CB 650 (626 c.c.), y en comparación con la Honda, la Benelli es muy pobre de acabados y detalles, poseyendo más vibraciones a alto régimen.

Y la Honda CB 650 es hoy en día una moto mediocre y a punto de desaparecer de la gama de la marca.

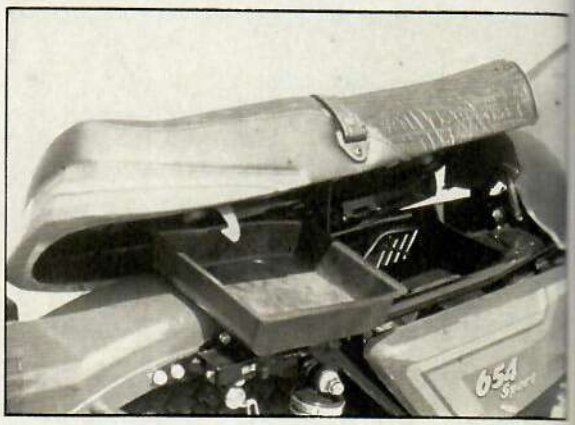
La Benelli es una copia de una Honda CB 500 de 1970 y actualmente la Honda CB 650 se vende en Londres por 318.000 pesetas, mientras la Benelli 654 Sport se vende por 418.000 pesetas. Esta diferencia de 100.000 pesetas significa que la Benelli es una moto virtualmente sin clientela fuera de Italia y,



El motor es una fiel copia de la Honda CB 500, ya pasada a 603 c.c. y con embrague y caja de cambios de diseño Benelli.

El motor es bastante más ancho a nivel de tapas laterales que el de la Yamaha XJ 650. Es idéntica a la ya conocida 654 T, con el mismo «cupolino», pero ya con semi-manillares y reposapiés corridos hacia atrás.

Elementos comunes para toda la gama Benelli-Guzzi intermitentes, faro posterior...



El sillín es plegable y lleva cierre con llave.

sobre todo, España y esta diferencia en precio es una prueba elocuente del fracaso de la política de plagio industrial de De Tomaso.

Pero hasta la entrada de Yamaha en España, Benelli ha gozado de una especie de monopolio en España, siendo la única marca que ofrecía tetracilíndricas de cilindrada media. Hasta ahora la Benelli ha sido la única opción para el motociCista que quería una cuatro cilindros. Pero ahora la Benelli 654 Sport se encuentra enfrentada con la potente Yamaha XJ 650, una japonesa polivalente y capaz de aceleraciones y prestaciones realmente sorprendentes en una moto de su cilindrada.

¿Qué argumentos hay para justificar la Benelli ante una moto como la Yamaha? Pues la Benelli pesa unos 25 kilogramos menos y se vende por 50.000 pesetas menos. La Yamaha corre 20 Km/h. más, tiene cardán mejores instrumentos y acabados y tiene un motor menos ancho y mucho más potente.

Tal vez la mejor ventaja de la Benelli es su sencillez mecánica. La revisión del reglaje de «taqués» es cosa de media hora como máximo, y el mismo usuario, con destornillador, llave fija y galgas, puede hacerlo él mismo sin recurrir al servicio oficial.

Pero es bastante difícil encontrar argumentos convincentes para justificar la compra de una Benelli, ya que tenemos las Yamaha XJ 650 a nuestro alcance. La Yamaha es más moto, y la diferencia en precio entre la Benelli y la Yamaha no es suficientemente grande para hacernos considerar la Benelli como una ganga.

Pero actualmente es bastante difícil encontrar una Yamaha XJ 650 en las tiendas, y aunque habrá una nueva remesa de 200 unidades, el cupo no permite a Yamaha traer suficientes XJ para satisfacer los demanda que existe para las polivaleentes tetracilíndricas. Y el que quiere una moto con finura japonesa y motor cuatro en línea transversal bien puede encontrar en la Benelli y por 50.000 pesetas menos una alternativa aceptable y sin lista de espera.

De Yamaha a Benelli

Hemos devuelto la Yamaha XJ 650 de prueba, después de 5.000 kilómetros hechos en un mes. Cuando firmé la prueba, la moto tenía 3.000 kilómetros, pero cuando la devolví al nuevo centro de distribución Yamaha de Hospitalet ya había logrado gastar del todo el neumático trasero.

Entre la prueba de la Yamaha y el viaje a Barcelona para devolverla hemos probado la Pantah 600, y al volver a coger la Yamaha después de la Ducati la encontré mucho menos estable y menos ágil, pero no deja de ser una moto de comportamiento bastante sano. La horquilla delantera deja algo que desear en carreteras sinuosas y bacheadas y los amortiguadores traseros de la Yamaha, con 5.000 kilómetros de vida, ya habían perdido algo de la eficacia que tenían a los 3.000 kilómetros.

La potencia había decaído un poco también por falta de una puesta a punto. La misma Yamaha XJ 650, que llegó a sobrepasar los 200 Km/h. con viento favorable (promedio 196 ida y vuelta), no llegaba a 200 Km/h. ni en bajada al final de la prueba, pero seguía siendo capaz de pasar de 190 Km/h. sobre asfalto llano.

La Yamaha XJ 650 que entregué a Semsa al final de 5.000 kilómetros de pruebas y viajes ya era algo menos fina que la que nos entregaron hace un mes, pero con un cambio de amortiguadores traseros, de neumáticos y con una buena puesta a punto volvería a ser la misma máquina de antes. Si la comparas con motos superdeportivas como la Guzzi Le Mans o la Ducati Pantah vamos a encontrar defectos de suspensiones y estabilidad, pero la Yamaha no pretende ser una máquina superdeportiva. Es polivalente y apta para una clientela muy amplia. El «quemado» diría que sólo tiene potencia buena por encima de 6.000 r.p.m. (y en parte es cierto, pero sólo en las marchas largas), pero en marchas cortas la Yamaha responde desde 2.000 r.p.m. con potencia dosificable.

La Benelli, en el fondo, está dirigida a la misma clientela «normal» de la Yamaha y para poner en perspectiva las dos tetracilíndricas bastaría decir que la Yamaha es una 650 c.c., con el peso, tacto y prestaciones de una 750 c.c., mientras la Benelli es una 603 c.c. con tacto y perfomances de una 500 c.c., pero con más potencia a bajo y medio régimen que una 500 c.c. de cuatro cilindros.

«Una moto con finura japonesa y que no se hace esperar en la tienda»

Ninguna de las dos se puede comparar favorablemente con máquinas deportivas de verdad como la Le Mans o la Pantah, y la verdad es que la diferencia entre la Benelli 654 de manillar plano y la 654 Sport de semimanillares es puramente cosmética, con cambio de estriberas, postura y colores nada más. Si comparamos la Benelli con japonesas tetracilíndricas de su cilindrada acabaremos elogiando la Benelli por su agilidad, dejándola como moto «estable y divertida», mientras una comparación entre la Benelli y una italiana deportiva de verdad nos obliga a encontrar muchos defectos... Se mueve en curvas rápidas y el caballete, pata de cabra y los silenciosos tocan el suelo demasiado temprano.

La Benelli 654 es divertida en la montaña y apta para conducción semideportiva, pero no quiere saber nada de pilotaje realmente al límite. En conducción al límite se mueve y acusa problemas de suspensiones, igual que la Yamaha, pero con la Yamaha se puede ir más deprisa no solamente por el más potente motor, sino por la distancia entre el suelo y los escapes, estriberas y caballete.

El viaje a Barcelona con la Yamaha fue facilísimo, con viento favorable, cielos azules y calor. Pero el viaje de regreso a Madrid con la roja Benelli fue toda una ayentura.

Entre mi primer viaje de ida y uuelta entre las dos ciudades más grandes de España hecho en 1970 con una BSA 500 c.c. y el viaje con la Yamaha XV 750 hace dos días, ya he hecho este recorrido ida y vuelta (1.250 kilómetros) nada menos que 52 veces. He quedado tirado varias veces, casi siempre allá por los Monegros, pero en solamente una ocasión he tenido que pedir auxilio para llegar al fin delcamino. Varias veces he llegado «cojeando» una vez con una BMW 650 que no salía de la tercera marcha, otra vez con una Laverda 1.000 tricilíndrica que se convirtió en bicilíndrica al pasar por Zaragoza, y hace tan sólo dos días con la Yamaha XV 750 que empezó a hacer ruidos «feos» en la culata trasera, bajo una lluvia torrencial... ¡por los Monegros! (Todavía no sé si ha sido un muelle de válvula o un problema de árbol de levas o de balancín... ya os lo diré en la prueba de la XV 750.)

De algunos de estos 52 viajes ida y vuelta ni me acuerdo, aunque tengo notas escritas sobre todos, pero el viaje Barcelona-Madrid con la Benelli ha sido algo especial, por ser de noche, con rayos y truenos, y sin llevar mono de agua.

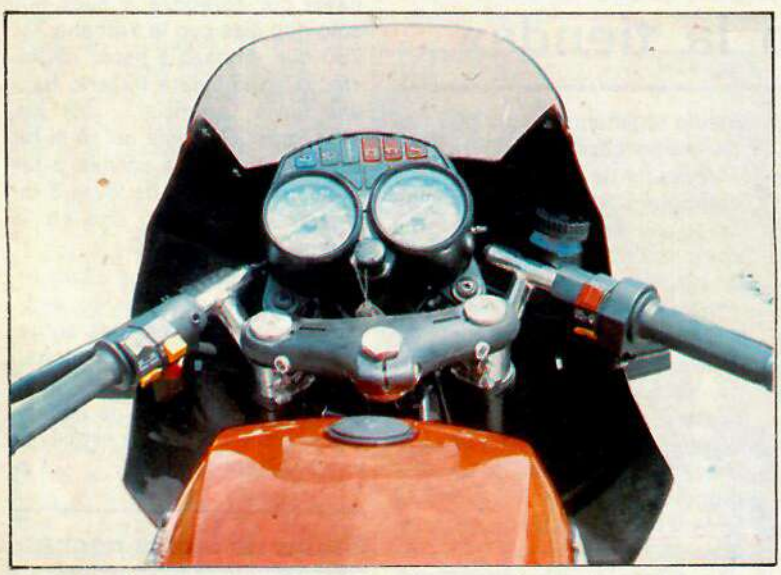
Sprint de media noche

Mi primer contacto con la 654 Sport sucedió un domingo por la mañana cuando la llevé a Calafat, donde probé la Ducati 600 de fábrica. En Calafat no hubo ni suspiro de viento y la temperatura era de unos 38 grados, pero volviendo a Barcelona con la Benelli después de toda una mañana dando vueltas al circuito con dos Pantah y la bella Norton 750 «carrera corta» de Moto Art, noté un cambio de atmósfera.

Cuando estás a 630 kilómetros de casa y sobre una moto, el tiempo no es un tema frívolo.

Es una moto compacta, aunque un poco «gorda» de línea. Su peso real es de tan sólo 182 kilos en seco.

Los amortiguadores traseros son regulabl El disco trasero está activado conjuntamer con uno de los discos delanteros por el sis ma de frenado integral.



El cockpit de la Benelli..., con relojes muy poco exactos y conmutadores mal colocados en algunos casos.

Como siempre en las Benelli, los retenes de la horquilla se rever ron durante los primeros 1.000 kilómetros. La horquilla peca blanda durante conducción deportiva.

En invierno siempre voy preparado, con ropa abundante en la mochila, botas de recambio, dos o tres pares de guantes y hasta manoplas para frío intenso. Pero, confiado en el buen tiempo de julio, había salido de Madrid sin más que la ropa que llevaba puesta... ni tenía mono de agua.

Al llegar de Calafat llamé a MOTOCICLISMO y me dijeron que llovía fuerte y que me esperaban en la redacción el lunes al mediodía con el texto y carretes que Carlos Domínguez me había entregado.

Mi plan original era salir el lunes a primera hora para llegar a Madrid al mediodía. Pero no quería hacer 630 kilómetros bajo el agua sin equipo. Según Radio Torrejón (Westher Squadron 31, Section 12), los que casi nunca te fallan sobre el tiempo, venía desde Madrid hacia la costa catalana un frente de lluvia fuerte y con viento fuerte.

Viajar en moto es como ser aviador en los días primitivos de la aviación, pero sin la libertad de buscar la tranquilidad atmosférica a grandes altitudes. Tuve que decidir entre quedarme «en tierra», esperando que las lluvias no llegasen, y viajar por la mañana, o poner en marcha la «operación túnel». Los antiguos aviadores solían despegar y volar a todo cisco hacia las tormentas, para aterrizar justo antes del frente y dejar que el mal tiempo pasara por encima. Mi suegro, piloto de aviones de caza durante la guerra, y mi tío, piloto de un Boeing B-29 bombardeo también durante guerra, me han contado mi una aventuras de carreras co viento. Pienso mucho en relatos cuando estoy viaja en moto, estudiando el horiz te de noche.

Algunas veces he calcul mal las cosas, y una vez encontré sin equipo de agu «condenado» a resistir ve cuatro horas seguidas bajo lluvia fría e intensa. Algu veces me despierto tembla

de frío y me doy cuenta que he estado soñando en aquel viaje de pesadilla... Brands Hatch-Barcelona, con una Honda 400 «4».

Mis compatriotas de Radio Torrejón habían dicho que la lluvia llegaría a Zaragoza sobre las doce de la noche. Estuve en Barcelona, agotado después de una cálida jornada de pruebas en Calafat, y eran ya las ocho treinta.

Ni un momento para dudar. Tenía que estar en Madrid al día siguiente para entregar textos. «¡Operación túnel!»

Apenas me despedí de los amigos. Con la bolsa atada con pulpos a la Benelli y el depósito lleno, me lancé hacia Zaragoza, exactamente hacia el hotel Pepa, a unos 30 kilómetros al este de Zaragoza, en la N-II. Opté por ir hasta Lérida por la N-II y después meterme en la autopista para el «sprint» final.

Todos mis prejuicios anti-Benelli (debido al plagio de De Tomaso) desaparecieron y me encontraba hablando a la Benelli en tonos dulces: «No me falles, querida, no me falles.»

Mucho tráfico en Barcelona. Brasileños por todas partes, con banderas, bailando, seguros del triunfo. Gente bella, simpatica; pero toqué el claxon y puse mala cara cuando un grupo de ellos cruzó el paseo de Gracia con un semáforo en rojo, haciéndome perder unos preciosos instantes.

El aire estaba ya cargado con electricidad, cambio en el barómetro y tormentas acercándose a Zaragoza desde el Oeste. Por fin me hallé fuera de Barcelona y viajando a 125 kilómetros por hora, respetando un motor con tan sólo 400 kilómetros de rodaje, pasando las formaciones surrealistas de piedra de Montserrat, agachado sobre el depósito, rumbo al hotel Pepa, viendo ya esporádicos y lejanos rayos hacia el Oeste.

Llené el depósito en Mollerusa, ya en la penumbra.

Y después de Lérida me metí en la autopista, de noche y con rayos a lo lejos, truenos y un horizonte negro, aunque todavía rodaba bajo cielo despejado y luna llena sobre una moto roja.

Pero al salir del peaje noté algo raro con el cambio. No, no era el cambio. Era la maldita cadena. Todavía se montan en Benelli cadenas primitivas..., cadenas que se estiran durante viajes rápidos. ¡Maldita sea! No quise correr el riesgo de una rotura de cadena y una caída en caso de que la cadena se saltara de la corona.

Paré y abrí el sillín esperando ver una bolsa de heramientas. Pero alguien en Corver me había quitado las llaves.

Antes yo viajaba siempre con mis propias herramientas, pero con los años las motos han mejorado y ya sólo llevo mis cinco kilos de llaves, martillos, cinta y recambios cuando me lanzo al extranjero en un viaje realmente largo.

Pero siempre cuento con las pocas herramientas de la moto.

Ahora, con la cadena muy suelta, tuve que aflojar un poco el ritmo y evitar cambios de marcha. Rodando ya a 115 Km/h. y respirando el olor de lluvia, viajando ya contra un fuerte viento frontal, empezaba a mentalizarme para pasarlo mal. La Luna ya me había dejado en la oscuridad. Los rayos ya caían cerca y el intervalo entre rayo y trueno ya era de dos segundos...; mala señal, según los viejos aviadores que volaban «contra» el mal tiempo.

Al pasar la salida de Bujaraloz vi charcos al lado de la autopista. Los primeros chubascos ya habían pasado por allí y el centro de la tormenta estaba muy cerca... Rayos truenos y yo ¡sin mono de agua!

Fue entonces cuando me di cuenta que la idea de mojarme no me preocupaba tanto... Ya es verano y en el peor de los casos pasaría un cuarto de hora bajo el agua antes de llegar al hotel. Lo que me preocupaba era la posibilidad de encontrarme ¡con el hotel completo! ¡Con todos los hoteles completos! Los camioneros suelen parar en verano entre las diez y las once y sólo haría falta que un autobús de hinchas de fútbol rumbo a Madrid hubiesen reservado medio hotel.

Llegué al hotel cuando las primeras gotitas empezaron a golpear la visera del casco.

—¿Hay habitaciones?

—Lo siento, no quedan... No, espere, ¡sí que hay una habitación!

¡Qué susto!

«Al salir del peaje noté algo raro en el cambio. No, no era el cambio; era la maldita cadena»

Y todavía se servía cena. Cuando salí para meter la moto en el garaje llovía fuerte... Rayos, truenos, charcos, una verdadera inundación, y me sentía como Bogart en aquella película de aviadores en Argentina, aunque me faltaba una Jean Harlow esperando en el casino.

Pero la Benelli me había sido fiel y cuando has viajado en condiciones adversas con una moto sientes cariño hacia ella. No tiene la potencia de la Yamaha, pero salvo el susto de la cadena, el viaje, de noche y contra viento, no lo hubiera hecho mucho más deprisa con ninguna otra 650.

Al escribir estas líneas ya he hecho 2.567 kilómetros con la Benelli, y salvo la necesidad de apretar la cadena tres veces, la moto se ha comportado de maravilla. Arranca siempre a la primera, acelera muy bien, se encuentra cómoda a cruceros de 140 Km/h.

Dormí bien, escuchando el agua en el tejado, y por la mañana vi el cielo azul y despejado, y sol rojo sobre el desierto. La «operación túnel» había sido un éxito. Y para asegurarme de ello llamé a un profesor de inglés, muy madrugador, que vive en Barcelona.

—Buenos días, soy Dennis. ¿Llueve?

—Mucho. Hiciste bien en sal anoche —me dijo—.

Y «despegué» del hotel Pep tan sonriente como Euxpery lle vando el correo a Patagonia volando entre las cumbres d los Alpes, con buen tiempo viento en popa.

Motor

No se trata de un simpl aumento del diámetro de lo pistones para conseguir un cilindrada mayor. La Benelli 65 tiene pistones de 60 mm. carrera de 53,4 mm., mientras l 504 tiene pistones de 56 mm. carrera de 50,6. (La Honda C 650, que cubica 626 c.c., es d 59,8 × 55,8 mm.)

Pero aparte de las variacione de diámetro/carrera, la 654 e idéntica a la 504. El monoárbo de levas en culata está manda do por cadena central, el encen dido es por platinos y la caja d cambios es de cinco marchas.

La potencia anunciada por e fabricante es de 60 CV a 8.70 rpm.,con un peso en seco de ta sólo 182 Kg. En las básculas de Jarama, sin embargo, el peso e vacío fue de 190 Kg.

Así, a pesar de rendir, segú fabrica, 13 CV menos que l Yamaha XJ 650, la relació peso/potencia de la Benelli e semejante... 3,17 Kg/CV para l italiana, contre 3,01 Kg/C para la japonesa.

La Benelli 500 tiene relació de compresión de 10,2:1 carrera corta, rindiendo s potencia máxima a 9.000 r.p.m. con falta de respuesta en mar chas largas por debajo de 6.00 r.p.m. La 654 con relación d comprensión de 9,3:1 y co entrega del último de los 60 C a 8.700 r.p.m. tiene «punch desde régimen medio. No pued decir a ciencia cierta desde qu régimen hay potencia utilizabl en marchas largas, porque e cuenta vueltas de la moto d prueba bailaba locament durante las aceleraciones. Cre que hay CV de verdad desd 5.500 en directa, mientras po ciudad, en marchas cortas, s puede circular a menos de 3.00 r.p.m. con buena aceleración d reserva.

El bloque de cuatro Dell Orto 22 mm., de cuerpo cuadrado

control de aire al lado izquierdo del carburador izquierdo, no puede mandar mucho «caldo» al motor tetracilíndrico. Aun las más turísticas tetracilíndricas japonesas de la misma cilindrada respiran a través de carburadores de 26 mm. En pruebas de consumo a 120 Km/h. reales, la Benelli sólo llegaba a 6,3 litros/100, seis décimas de litro menos que la 504, que gira a regímenes más altos (lógico), y dos décimas de litro menos que la 654 T, cuyos manillares más altos obligan a una postura erguida que perjudica ligeramente la penetración aerodinámica de la moto.

Estabilidad

La Benelli no es una 650 c.c., es una 603 c.c. con tacto de 500 c.c., y se comporta como una 500 c.c. Entra fácilmente en las curvas, y lo que la limita como moto deportiva es que en curvas de izquierdas la pata de cabra y cabellete tocan demasiado temprano, mientras en curvas de derechas no es difícil llegar a tocar el cabellete.

Para ser una «deportiva» de verdad habría que levantar los estribos, bajar el sillín y reducir drásticamente su anchura, así como la del depósito. Pero Benelli la llama Sport, no Super Sport, y han confeccionado una moto de postura cómoda y más turística que «racing».

El cambio, un punto negro de las primeras Benelli «quattro» es suave y rápido, aunque la primera marcha es muy corta y sólo nos sirve para la ciudad. El motor tira desde bajo régimen en segundacasi desde parado, y la primera sólo se necesita para arrancar.

Los amortiguadores traseros, blandos aun en la posición dura, llegan a tope con pasajero sobre baches «a la española», pero en general la moto tiene buen tacto, sin hundimiento excesivo en frenadas, gracias a una horquilla que, por fin, al menos en nuestra moto de prueba, no ha reventado sus retenes durante los primeros 1.500 kilómetros de prueba.

Lo difícil ya está hecho, ya he llevado la Benellí de prisa por los baches criminales de la carretera secundaria de Torrelaguna a Guadalajara.

Puesto que Benelli la llama 654, nos encontramos obligados a compararla directamente con la Yamaha XJ 650, pero no es una comparación lógica. La Yamaha tiene el peso, tacto y potencia de una 750 c.c., y de hecho la Yamaha Seca XJ 750 es una versión directamente derivada de la XJ 650.

La Yamaha de nuestra prueba llegó a los 200 Km/h. durante las pruebas de prestaciones con viento favorable, pero al final de los 5.000 kilómetos el motor había perdido algo de su joven alegría, llegando difícilmente a los 195 Km/h. Pero con una buena puesta a punto, sin retrovisores y con un piloto agachado del todo y llevando mono de cuero, la Yamaha es una moto que llega, muy justo, y en circunstancias favorables, a los 200 km/h. Es deir: una 650 muy rápida.

La Benelli 654 Sport llegó a 181 Km/h. con viento favorable, pero contra el mismo viento no subía de vueltas y el promedio ida y vuelta quedó en los 175 Km/h., tres Km/h. mejor que la 654 T que probamos hace dos años. Una diferencia tan pequeña no merece comentario, ya que, entre modelos idénticos en teoría, diferencias del orden de tres km/h. son normales y diferencias de hasta siete Km/h. no sorprenden a los fabricantes.

Tanto en velocidad máxima como en aceleración sobre el kilómetro desde salida, parada la Benelli queda bastante descolgada detrás de la potente Yamaha, pero en carreteras de curvas enlazadas probablemente se podría compensar por la falta de rabia del motor Benelli, ya que pesa nada menos que 28 kilogramos menos con el depósito lleno.

«Llegó a 181 Km/h. con viento favorable»

Frenado integral

Esta Benelli ha llegado con los mismos frenos Brembo de siempre, pero con nuevos discos taladrados y con, al parecer, un tratamiento de cambio.

El sistema de frenado integral de la Guzzi ha sido aplicado a las Benelli de cuatro tiempos y, puesto que esta vez no hemos ido perdiendo aceite de horquilla por los retenes, el comportamiento ha sido a favor. Pero aún así, esta moto todavía causa la molesta tendencia de sufrir torsiones de horquilla cuando se frena solamente con uno de los discos delanteros.

Como casi todos sabéis, en las Guzzi y Benelli el pedal actuado por el pie derecho activa el disco trasero y uno de los dos delanteros, mientras el otro disco delantero está activado por la maneta en el manillar derecho.

Resulta virtualmente imposible bloquear el freno trasero, salvo a paso de tortuga, pero hasta que aprendes a dosificar la presión sobre el pedal vas a entrar algunas curvas con la rueda trasera rebotando... aunque esto sólo va a ocurrir durante conducción deportiva.

Cada vez que me toca una Guzzi o una Benelli me cuesta muchos kilómetros volver a «creer» en el frenado integral. Y en momentos de «pánico de cinco estrellas» siempre me encuentro frenado muy fuerte con la maneta y menos fuerte con el pedal.

Para ir bien con el frenado integral tienes que olvidar todos los hábitos de años y años de frenar fuerte con la mano y menos fuerte con el pedal.

La más importante ventaja para mí es que el tiempo de reacción en invierno con las manos frías es lenta, especialmente cuando llevas muchas horas a los mandos. El pie derecho habitualmente descansa sobre el pedal y en un momento de susto y emergencia activará el sistema integral más de prisa que la mano derecha llegara a la maneta.

Pero no deja de ser un despiste en conducción deportiva y tiene la desventaja teórica de obligarte a frenar con uno de los discos delanteros aún cuando no quieres hacerlo. Claudio Boet dejó bastante arrugada una Guzzi Le Mans al clavarse el freno delantero en asfalto resbaladizo con agua, y aunque Guzzi y Benelli aseguran que esto es imposible, he visto la moto y ya creo un poco menos en el frenado integral..., aunque nunca me ha hecho a mí una mala jugada este sistema automovilístico.

Y eso sí, la Benelli 654 Sport frena muy bien.

Detalles y acabados

El cuentavueltas bailaba siempre durante aceleraciones. El tablero en general tiene aspecto barato y la colocación de los conmutadores, especialmente el de la luz larga, es ilógica e incómoda. Lo que pasa es que con una moto de prueba las primeras impresiones son las válidas sobre detalles, ya que con el tiempo te acostumbras a todo.

El motor es estanco y los cromados y acabados en general se pueden calificar de típicamente italianos..., es decir, aceptables a primera vista, pero decididamente inferiores a los de motos japonesas.

Los cuatro escapes no cambiaron de color durante la prueba, a pesar de los largos viajes de verano, pero la cadena de origen es,evidentemente, de corta vida...

Se estira mucho. Con cadenas tan buenas como las Tsubaki y DID disponibles ya no hay justificación para cadenas que nos amarguen la vida. Hace algunos años parecía que las motos de gran y media cilindrada tendrían que recurrir al cardan, pero las cadenas autolubricadas y selladas ya han dado nueva vida a la transmisión secundaria por cadena. La cadena de la Benelli es barata, y su dueño pagará la diferencia durante los primeros 10.000 kilómetros cuando tenga que montar otra.

Los Pirelli Mandrake son neumáticos adecuados, pero en una moto de 60 CV y 190 kg., y además en una moto que se llama Sport, hubiera sido más acertado gastar algo más y

montar un juego de Gordon como primer equipo.

Irónicamente, esta nueva remesa de Benelli ha llegado justo en el momento cuando parece que se han agotado los «stocks» de Yamaha XJ 650, y para muchos que han esperado la paga «extra» de vacaciones para hacer el pago y señal de la Yamaha, éstas ya son difíciles de encontrar.

Algunos comprarán una Benelli porque no quieren esperar para la llegada de la próxima remesa de Yamahas, pero para algunos la Benelli de 60 CV y 182 Kg. por 50.000 pesetas menos representa una alternativa lógica a la más potente, más pesada y más cara Yamaha XJ 650. Pero aunque la Benelli de esta prueba me ha sido fiel y no me ha dado el más mínimo problema, me temo que la marca Benelli está llegando al final del camino y a punto de perder gran parte de su sector del mercado español.

Hasta ahora sólo hay la Yamaha XJ 650 y con un cupo que limita la importación, pero cuando hayan Kawasakis 550 c.c. y 650 c.c., y Hondas de 550 c.c., la «Four» italiana, que es nada más que una copia bien hecha de una Honda «antigua» difícilmente podrá competir. Para Benelli es el momento de renovar o morir, mientras Corve tendrá que luchar para defende el puesto de Benelli en el mercado nacional. Me temo que Benelli, como fábrica, está sin ideas y sin producto con futuro, y que De Tomaso ya sabe que el gran experimento Benelli ha sido un fracaso. No se puede competir con los japoneses a base de copiarles. En el mejor de los casos (la Benelli 654, por ejemplo), sólo se puede ofrecer una moto de inspiración japonesa, pero de «precio europeo». En Europa las Benelli no pueden competir, y con la semiapertura en España, la Yamaha XJ 650, a un precio alto (en relación a su precio franco fábrica), ya se ha llevado gran parte de una clientela, que en otros tiempos probablemente hubiera pensado muy seriamente en la italiana.

Pero por el desierto de los Monegros y con rayos y truenos amenazando, la roja Benelli 654 no me falló, y por eso siempre tendré buenos recuerdos de ella.

Dennis NOYES

Fotos: Carlos Domínguez

La pata de cabra acciona un interruptor que impide la puesta en marcha cuando está desplegada.

Reenvío de la palanca de cambio con reposapiés retrasados. La pata de cabra toca demasiado temprano en curvas.

FICHA TECNICA

Benelli 654 Sport

Motor: Cuatro cilindros transversales, cuatro tiempos, monoárbol de levas en culata. Dos válvulas. Cárteres divididos horizontalmente.
Cilindrada: 604 c.c.
Diámetro carrera: 60 × 53,4 mm.
Relación de compresión: 9,3:1.
Carburadores: Cuatro Dell'Orto VHB 22 D.
Transmisión: Primaria y secundaria por cadena.
Caja de cambios: Cinco relaciones.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Encendido: Batería 12 voltios, platinos, bobinas y alternador.
Frenos: Dos discos delante de 260 mm., un disco atrás de 260 mm.
Bastidor: Doble cuna cerrada.
Peso en seco: Según fábrica, 182 kilos.
Suspensiones: Horquilla delante y amortiguadores de tres posiciones atrás.
Distancia entre ejes: 1,410 mm.

Resultados de la prueba

Velocidad máxima

Promedio ida y vuelta	176 Km/h.

Mejor pasada

(Viento favorable)	181 Km/h.

Aceleración

1.000 metros salida parada	27,4 s.

Consumo (litros/100 Km.)

A 100 Km/h	5,8
A 120 Km/h	6,4
Conducción deportiva	7,1
Barcelona-Madrid-Barcelona	
Crucero de 120 Km/h. en carretera y 140 Km/h. en autopista	6,8