

La Benelli 250-2C tiene aspecto de máquina confortable y bien terminada.

LAS siglas 2C creemos que deben tener su razón en los dos cilindros de esta cuarto de litro que hoy traemos a nuestro ensayo quincenal; pero no por ello deberemos olvidarnos que tiene, asimismo, dos carburadores, dos culatas, dos cubiertas, dos cigüeñales..., etcétera. Fuera de toda broma, esta dos cilindros realizada por Benelli, desde la entrada del señor De Tomaso, debe tomarse como otra de las respuestas de la sociedad a la supremacía nipona; no en vano nos recuerda mucho a las Yamaha bicilíndricas en muchísimos aspectos técnicos: carencia de potencia a bajo régimen, agradable potencia entre 6.000 y 8.000 r. p. m., embrague suave, cambio mal escalonado, desarrollo demasiado largo, ruido prácticamente idéntico... Con todo ello no queremos decir que sea una copia de la japonesa, pero sí que nos atrevemos a decir que sigue la misma línea general.

UNA ESTABILIDAD "MADE IN ITALY"

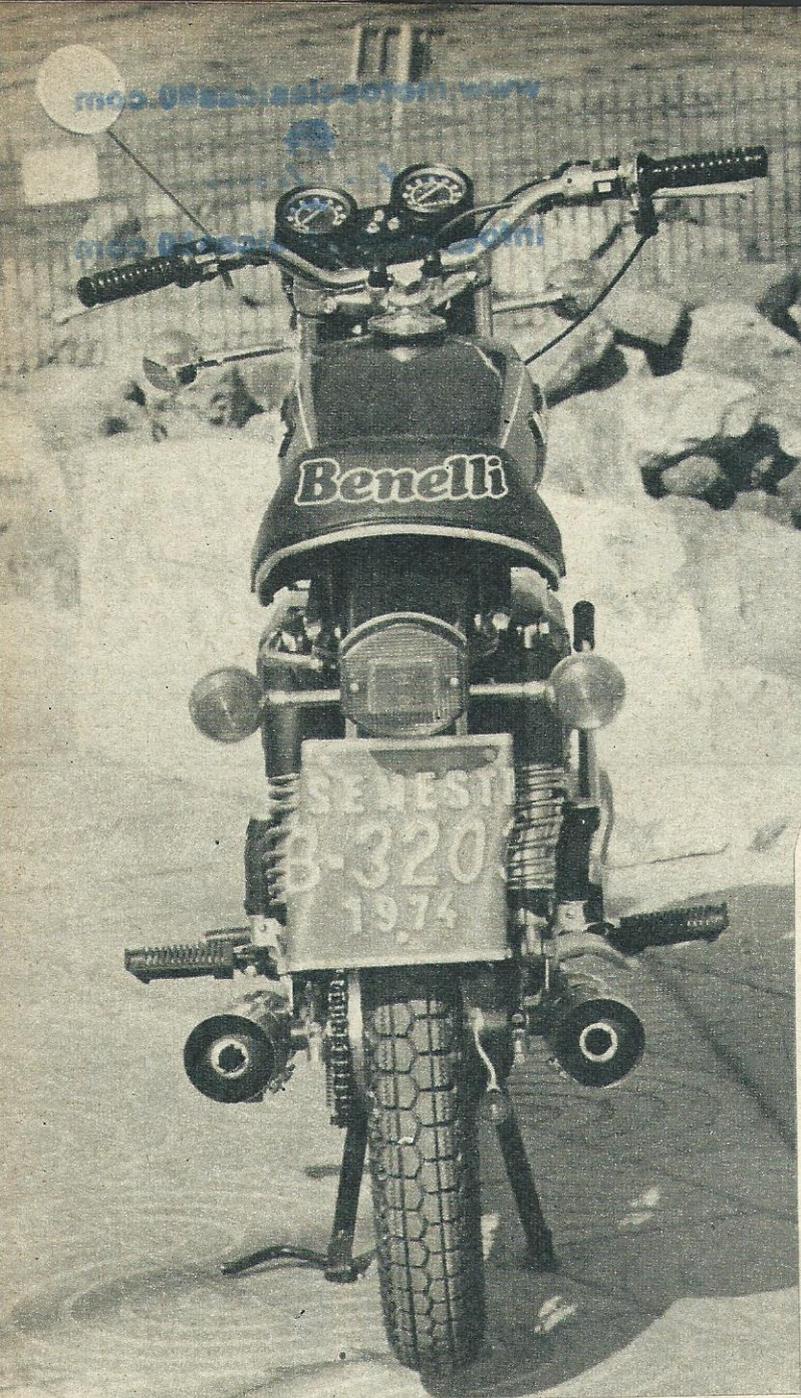
Desde hace muchos años (cuando los tricolores mediterráneos ganaban la

BENELLI 250-2C

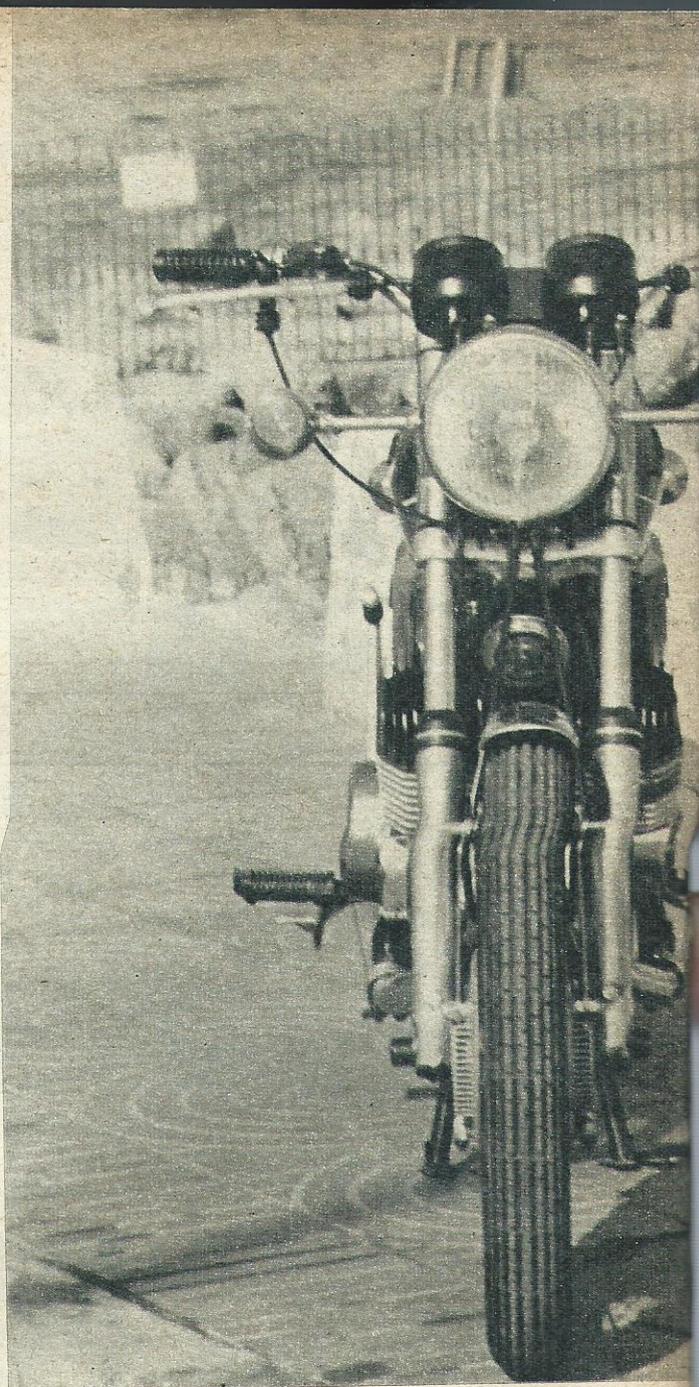
mayoría de títulos mundiales de velocidad) existe la fama de la estabilidad de las motos italianas, cuya receta guardan celosamente los constructores clásicos, de la misma forma que sus abuelas han guardado la de los suculentos "spaghetti". Pues bien, esta prestigiosa estabilidad la ha desempolvado Benelli para la 250-2C, permitien-

do que sea la mejor característica de la moto.

Sea cual sea el estado del piso, el tipo de curvas y la velocidad, el comportamiento de esta moto es de lo más noble y preciso que se pueda imaginar; nos atrevemos a compararla con un tranvía (sin descarrilar) que sigue fielmente el trazado impuesto por las vías.



Vista trasera.



Aspecto recogido, con línea moderna y sin adornos innecesarios.

BENELLI 250-2C

No hay nada que haga variar su trayectoria, a menos que no sea el propio piloto que lo provoque expresamente.

En la célebre carretera de Santa Fe del Montseny, donde se celebran varias carreras en cuesta (autos y motos), pudimos apreciar lo mejor de esta virtud, llegando incluso a tocar el asfalto con el tubo de escape en alguna inclinada excesiva (nota del autor: es una de las pocas veces que me ha ocurrido). En las paellas más cerradas se puede inclinar tanto como se quiera y acelerar a voluntad, que la moto no acusará la más mínima reacción. En los balanceamientos de las eses conse-

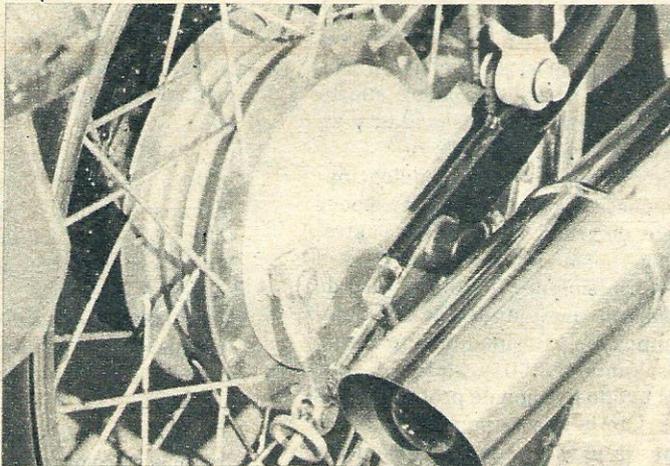
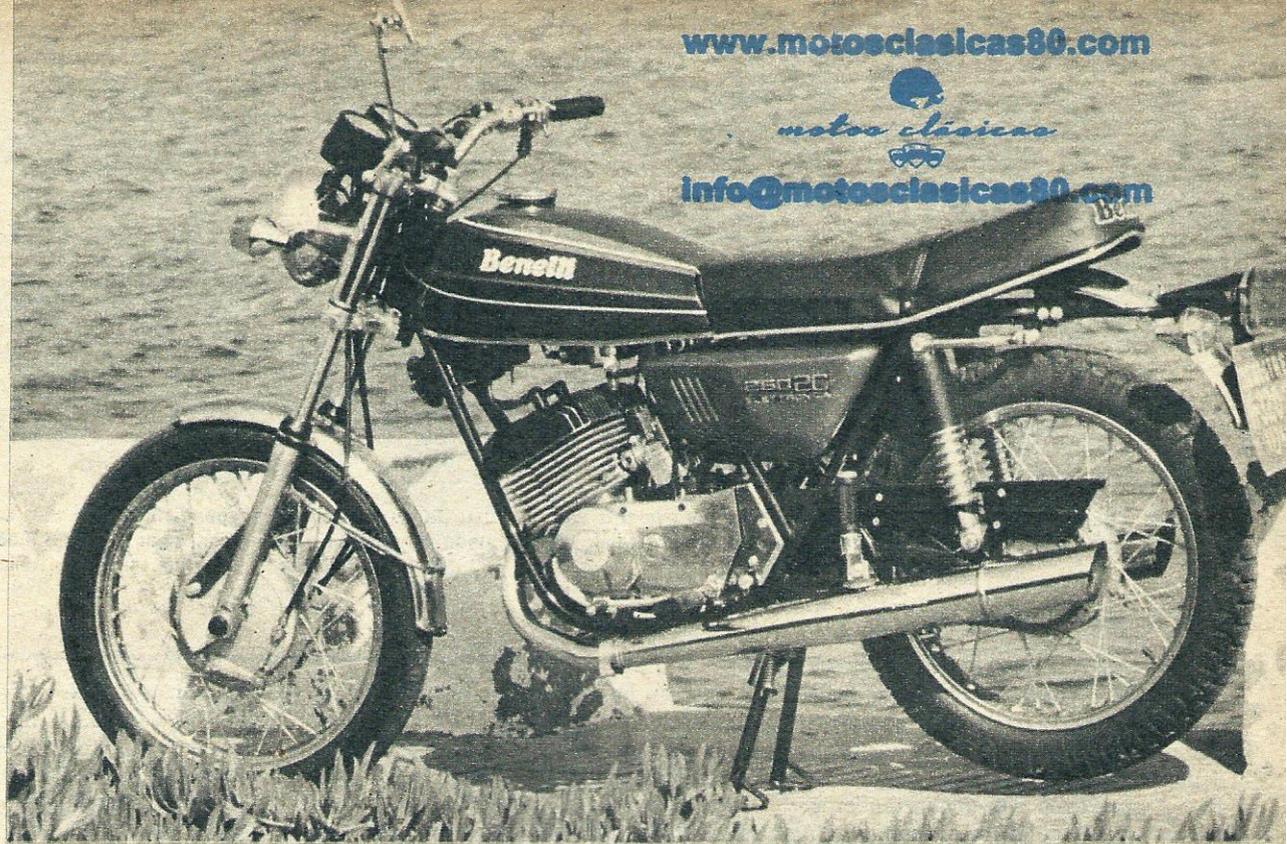
cutivas (zigzag) se puede variar el sentido de inclinación con la brusquedad que se nos antoje, la moto sigue fielmente el deseo del piloto con una precisión fuera de lo habitual.

Apurando alguna frenada más de lo común, para poner a prueba tanta maravilla de estabilidad, se nos confirmó todavía más esta particularidad. Llegando al extremo de clavar la rueda trasera y hacer chirriar la delantera, no apreciábamos ningún movimiento extraño ni los clásicos rebotes de suspensión; todo trabajaba correctamente y la moto seguía su trayectoria recta.

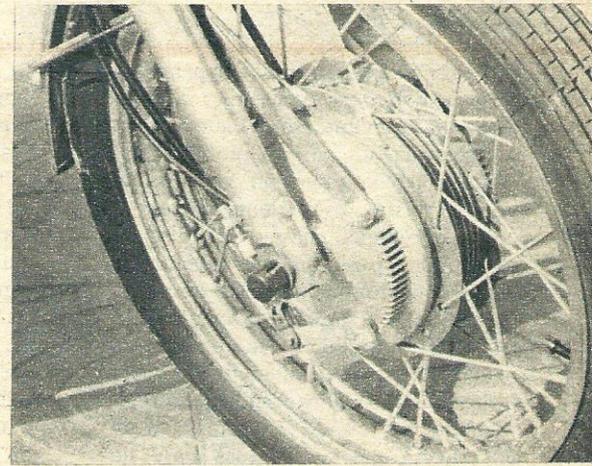
Buscándole algún punto deficiente, apuramos las pruebas en un piso

ondulado. Allí se manifestó un evidente rebote de la suspensión trasera (en su posición más blanda), pero las ruedas seguían pegadas al suelo y no se consiguió ninguna clase de variación en el trazado, ni tan sólo el más mínimo intento de derrape; en suma, una perfecta maravilla en cuanto concierne a estabilidad.

Al lado de esta gran y principal virtud, debemos hacer hincapié en el confort, otro de los puntos buenos de la Benelli 250-2C. Partiendo de la base que es una moto turística, que no pretende ninguna faceta deportiva, obtenemos una posición de conducción agradable, relajante, cómoda, y que



El freno trasero, de 158 milímetros de diámetro, cumple perfectamente su misión de colaborar con el delantero.



El freno delantero es doble con cuatro zapatas y tomas de aire de refrigeración. Sólo se le puede criticar una falta de progresividad.

permite compaginar perfectamente la ciudad con la carretera, siempre y cuando no se intenten buscar grandes velocidades.

Veamos la razón de ello: la posición de las estriberas, en función del manillar y del asiento es la adecuada; no están ni demasiado atrás ni excesivamente avanzadas, como en otras motos inglesas de corte turístico. El tamaño, posición y altura del manillar es excelente para el uso ciudadano, sin molestar en conducción rápida por carretera sinuosa, y permitiendo mantener una posición del cuerpo muy descansada en viaje. El único problema que presenta es la gran resistencia que

el cuerpo ofrece al aire al estar completamente erguido; con ello la velocidad máxima disminuye en unos 15 km/h. con relación a la posición completamente horizontal. Como ya veremos más adelante, el desarrollo y la desmultiplicación de la quinta velocidad impiden pasar de 115-120 km/h. en posición normal.

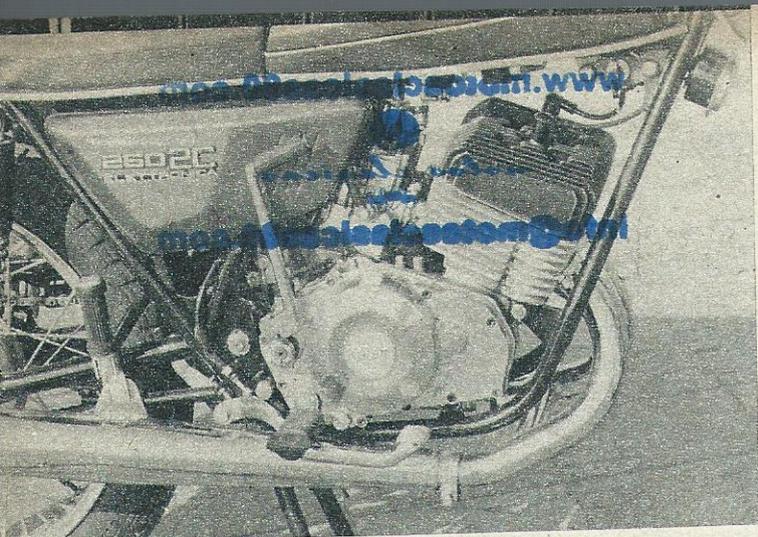
El asiento proporciona un mullido adecuado, que sin ser demasiado duro, es lo suficiente terso para evitar que el cuerpo se hunda en la gomaespuma, lo que también es pernicioso para el buen confort.

La totalidad de los mandos están al alcance de los miembros que deban

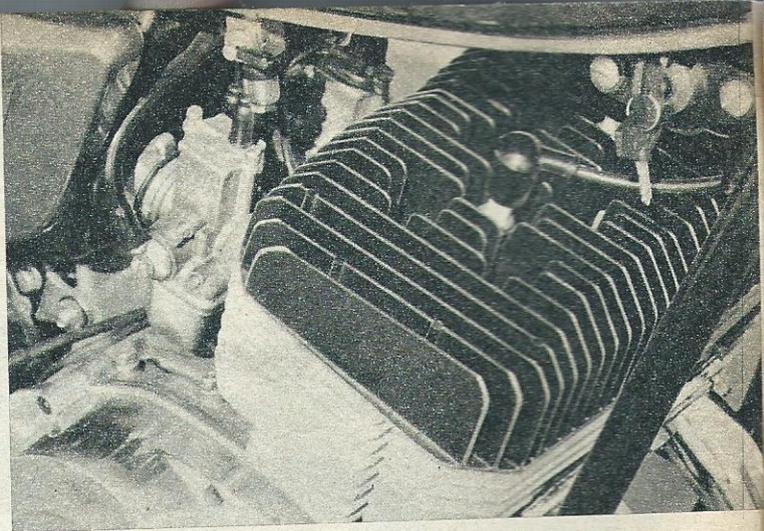
accionarlos, a excepción de la palanca de cambios, que es ligeramente larga para poderla manejar con soltura, manteniendo el pie en la estribera (este defecto es desgraciadamente muy común en las motos actuales).

**MOTOR: EXCELENTE,
DE 6.000 A 8.000 R. P. M.**

La potencia de este bicilíndrico es muy adecuada para un 250 c. c.; el catálogo nos habla de 30 CV. a 8.000 r. p. m., y nuestra propia experiencia nos ha indicado que esta cifra puede ser real, con una tolerancia de un 10 por 100. Pero lo que no nos dice el catálogo es dónde están estos



El aspecto general del motor y de los escapes tiene un evidente aire japonés, reflejando los gustos actuales del público mundial.



Vista de las dos culatas independientes para cada cilindro. Encima se puede ver la llave de contacto, lugar un tanto incómodo, pero muy popularizado entre las máquinas italianas.

BENELLI 250-2C

30 CV., ni a partir de cuándo se pueden empezar a utilizar. Para aclararlo hemos hecho muchos kilómetros de pruebas, pudiendo ahora hacer una buena exposición del comportamiento del motor, en el apartado potencia y relaciones, ya sean de cambio como de desarrollo secundario.

Las aceleraciones con salida parada son realmente fulgurantes. En primera, la rueda delantera tiene una marcada tendencia a levantarse del suelo (aunque sólo sea un par de centímetros); cambiando con celeridad se consigue mantener esta aceleración en segunda, ya que el régimen no ha descendido de las 6.000 r. p. m. En pocos segundos vemos el cuentavuelvas en la zona roja de las 8.000 r. p. m., y si repetimos la operación anterior se incrementa la velocidad considerablemente cuando se engrana la tercera y se llega al régimen máximo citado. La sensación de aceleración que nos da esta moto, en las tres primeras relaciones, es realmente excelente; pero empieza a terminarse cuando se pasa la cuarta; el régimen desciende desmesuradamente a las 5.000 (aproximadamente), siendo entonces necesario esperar mucho tiempo para llegar a las 8.000 r. p. m. (jamás se consigue en subida), perdiendo toda sensación de velocidad. En las pocas veces que se consiguió este régimen en cuarta (en bajada) todo se vino abajo al entrar la quinta; el régimen del motor descendió a las 4.500 revoluciones por minuto, y sólo aprovechando el desnivel favorable se podía incrementar muy lentamente hasta conseguir una velocidad del orden de los 120-125 km/h.

Para conseguir los 140 km/h., que anuncia el fabricante, es necesario agacharse exageradamente al poner cuarta y mantener la misma posición en quinta. Durante nuestra prueba se

logró llegar a esta cifra, completamente acostado sobre la moto y apoyando los pies en los intermitentes traseros; sólo así se consiguió la cota de los 140. Al recuperar la posición normal, el cuentarrevoluciones descendía rápidamente y, conjuntamente con él, el velocímetro, hasta situarse en los 120 km/h., siempre que fuera en terreno llano, ya que si se acercaba una ligera subida se debía poner cuarta para evitar pérdida de velocidad y un desagradable ahogo del motor.

Todo ello tiene una fácil explicación: los japoneses son amantes de poder alardear de grandes velocidades extremas con poca cilindrada, pero para conseguirlo siempre han hecho uso de un desarrollo muy largo y de una quinta, asimismo, extremadamente larga. En las Yamaha 250 y 350 c. c., que hemos tenido ocasión de probar, hemos encontrado la misma particularidad, y en una de ellas pudimos ver cómo se solucionaba enormemente el problema con acortar el desarrollo secundario, a base de poner una corona trasera con tres dientes más. En caso de querer hacer lo mismo en esta Benelli se podría probar una corona con tres dientes más y otra con cuatro, pero en ambos casos nos encontraríamos con una primera demasiado corta, que sólo sería utilizable en ciudad y para arrancar. A pesar de ello, esta ligera modificación se la recomendamos a todos aquellos usuarios de Benelli 250-2C que quieran disponer de una velocidad máxima, algo más reducida (que los 140 tan difícilmente conseguibles), pero utilizable de una forma mucho más constante.

Otro problema que acarrea el campo de potencia, situado entre las seis y las ocho mil vueltas, es la necesidad de hacer constantes reducciones en cada frenada, o simplemente en un amágo

de cortar los gases, ya que por debajo de las 6.000 r. p. m. no encontramos aceleraciones agradables. No obstante, hay muchos usuarios que desprecian estas deportivas aceleraciones y buscan una suavidad de marcha más regular, que este motor también ofrece a partir de 2.000 r. p. m., pero con menos de la mitad de la potencia anunciada, convirtiéndose entonces en un vehículo mucho más tranquilo y "burgués".

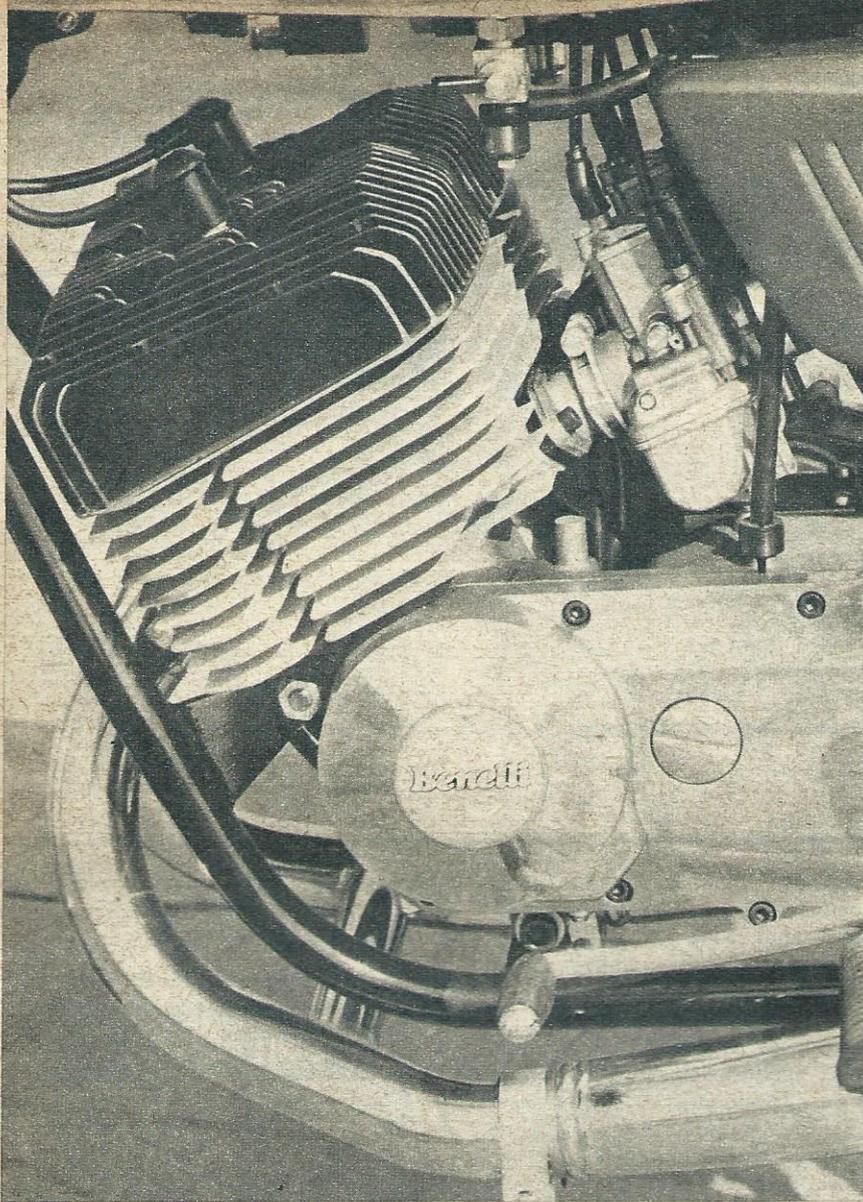
La utilización en ciudad es una verdadera maravilla. Gracias a estas rapidísimas arrancadas, a su poco peso (138 kg.) y a la gran manejabilidad, se puede circular con una ligereza que pocas "superbikes" nos ofrecerán. Todo ello sin olvidar el excelente confort que confiere la posición de conducción anteriormente relatada.

El consumo, calculado entre ciudad y carretera, utilizando siempre el motor a su régimen máximo, ha sido de 7,6 litros a los 100 km.

LOS FRENOS, DE ACORDE A LA POTENCIA

Otro punto que siempre sufre un riguroso examen en nuestras pruebas son los frenos, y que en esta ocasión nos han satisfecho plenamente.

El delantero se trata de un doble freno de cuatro mordazas y simple leva por lado, que tiene la grata virtud de detener perfectamente la moto a cualquier velocidad, aunque en algunas ocasiones sea algo brusco. Por si fuera poco, el trasero es, asimismo, muy eficaz y potente, lo que permite unas excelentes dosificaciones de las frenadas en cualquier circunstancia, especialmente sobre mojado, donde es tan necesaria la suavidad y la repartición de la frenada en ambas ruedas.

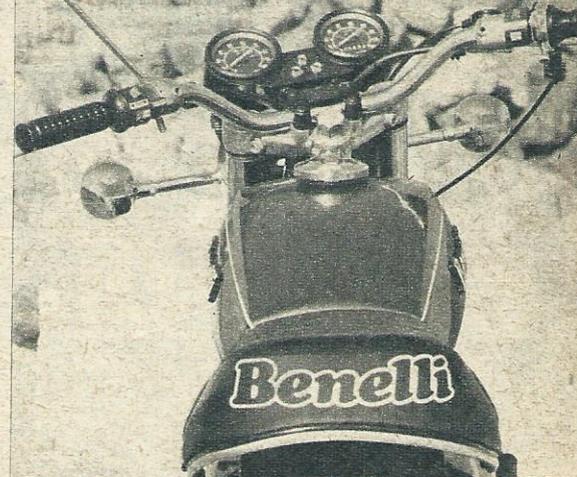


Buena presencia de este 250 centímetros cúbicos "twin" vertical de dos tiempos y de los carburadores Dell'Orto de 25 milímetros de difusor.

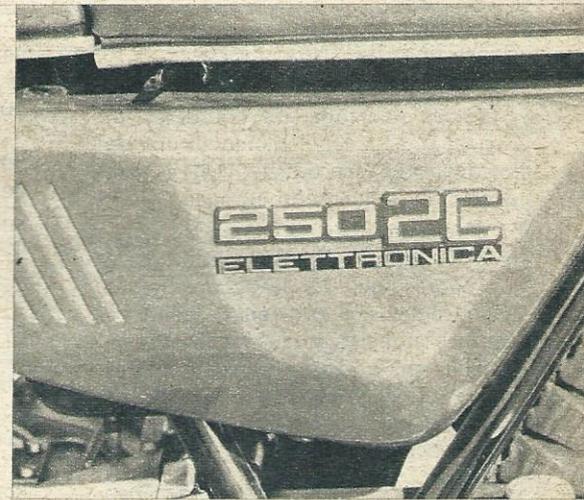
www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com



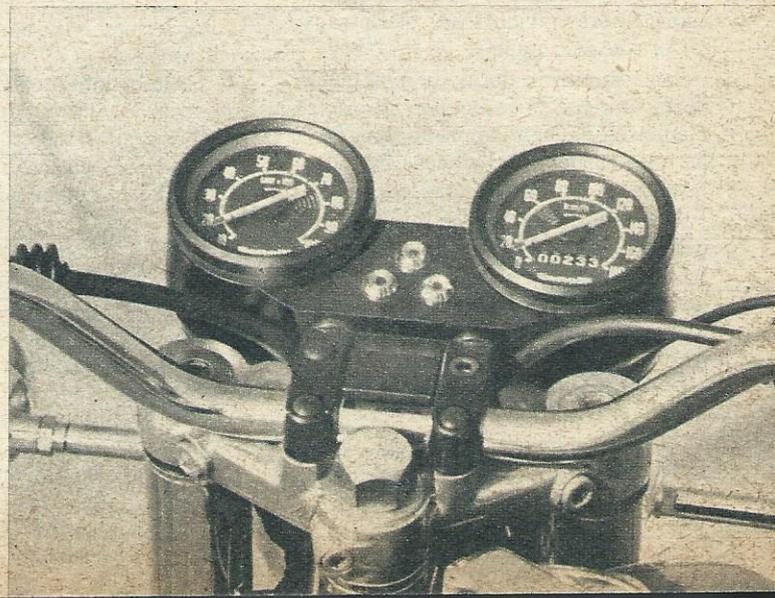
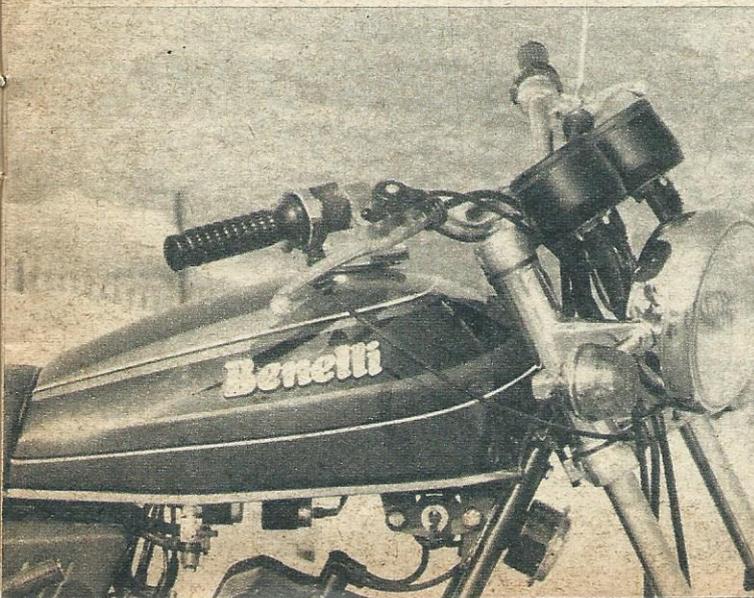
Aspecto del tablero de instrumentos y de la magnitud del manillar, que se monta también en los modelos 650 y 500.

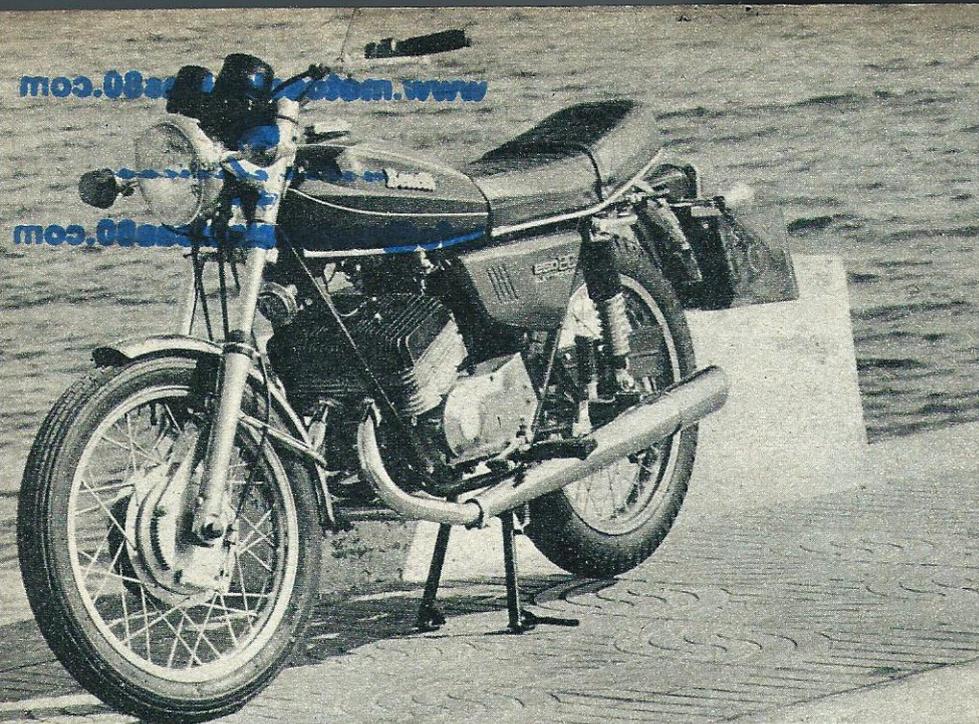


Detalle del carenado debajo del sillín.

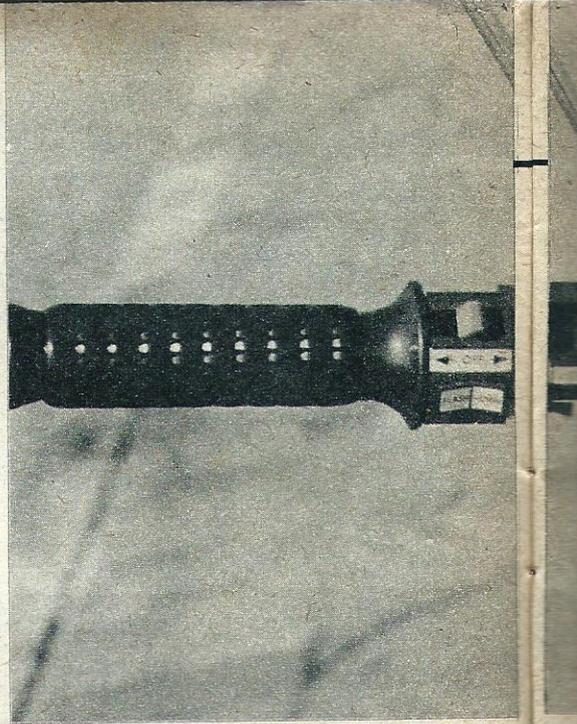
Conjunto de dirección y depósito con la línea de los productos Benelli.

Detalle del cuadro de instrumentos.





Vista tres cuartos de la máquina, donde se aprecia su motor bicilindrico.



BENELLI 250-2C

DETALLES: REFINAMIENTO Y ALGUN FALLO

En el apartado de los detalles, Benelli se está convirtiendo en uno de los mejores especialistas, sobre todo dentro de la geografía europea.

Empezando por los compactos sistemas de conmutadores-interruptores y pulsadores, que son exactamente los mismos de la 500-4, ensayada hace algunos números y que ya en aquella ocasión merecieron nuestros mayores elogios, tanto por su funcionabilidad como por su diseño y que en esta ocasión debemos repetir.

Otro detalle a tener en cuenta es el tapón del aceite del embrague y cambio, que al ser de caucho es de fácil manejo y que, además, dispone de un tubo vaporizador que termina en la cadena (a la altura de la salida del cambio), permitiendo algo de engrase a esta siempre mal lubricada pieza transmisora de la potencia.

Las estriberas del conductor están perfectamente forradas por un grueso bloque de caucho ranurado, que aísla los pies de las vibraciones, discretas, pero persistentes.

El ruido del escape es tan reducido que sólo se oye el producido por la admisión, por lo que se debería silenciar ésta, consiguiéndose una moto casi imperceptible para el sentido del oído, que es por el que los agentes de tráfico nos controlan, especialmente en ciudad.

El tablero de instrumentos es el mismo de la 650 Tornado, donde se dispo-

ne de control luminoso de punto muerto como máximo refinamiento (por tratarse de una 250).

En el apartado de las deficiencias y fallos, debemos mencionar el sistema de articulado del asiento; al estar en la parte trasera se levanta por delante, dejando poco espacio para llegar a la caja de herramientas, y siendo necesario mantenerlo abierto con una mano para evitar que caiga sobre el brazo que está en el interior. El claxon es totalmente ineficaz por el reducido ruido que emite; un doble claxon sería bien venido. La batería, de 6 V y 9 Ah., está a guisa de decoración, o, como máximo, para cumplir las normas de los países que la exigen en sus normas de tráfico, ya que las luces no se alimentan de ella, experimentándose el molesto fenómeno de todas aquellas motos que carecen de ella: al perder vueltas se pierde intensidad de luz, o sea, en las curvas nos quedamos a oscuras...

Finalmente deberemos añadir que los carburadores carecen de excitador, y para remediarlo se les ha montado un mando que cierra el aire, mostrándose insuficiente cuando el motor está muy frío.

LA CONCLUSION

Tratándose de una 250 c. c. bicilíndrica, ofrece unas aceleraciones realmente buenas, siempre y cuando se mantenga el motor en el régimen de 6 a 8.000 r. p. m. Los frenos satisfacen de cualquier manera. La estabilidad es suprema; los acabados, excelentes; el

confort, magnífico, y el precio en nuestro país la deja fuera de combate frente a nuestros monocilíndricos de potencia

FICHA TECNICA

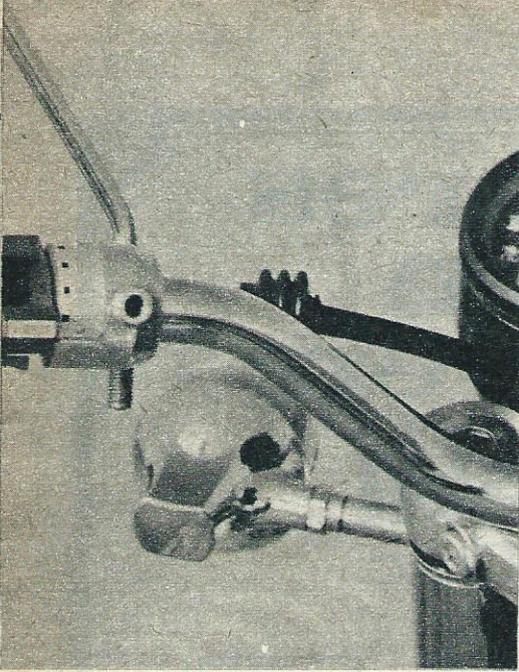
MOTOR

Número de cilindros: 2.
Ciclo: 2 tiempos. Diámetro y carrera: 56 x 47 mm. Relación de compresión: 10 : 1. Potencia máxima: 30 CV. Régimen máximo: 8.000 r. p. m. Cilindrada parcial y total exacta: 115,702 y 231,404 c. c. Carburadores: 2 Dell'Orto VHB-25-B. Bujía: Bosch W-240-T2. Sistema de encendido: Electrónico. Volante magnético + batería. Caja de cambios: 5 relaciones. Desmultiplicación: 1.^a : 20,10. 2.^a : 13,18. 3.^a : 9,22. 4.^a : 7,41. 5.^a : 6,21. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Desarrollo secundario: 0, 41. Número de dientes piñón: 17. Número de dientes corona: 41.

CHASIS

Tipo: Doble cuna cerrada.
Material de su construcción:

FICHA ENSAYO



Los conmutadores, propios del grupo De Tomaso, están muy conseguidos.

similar, aunque de menor refinamiento mecánico.

CARLOS DOMINGUEZ

Tubo de acero. Frenos: Tambor, de expansión interna, siendo doble el delantero. Diámetro: Delantera: 180 mm. Trasera: 158 mm. Suspensiones: Telescópica hidráulica. Marca amortiguadores: Marzocchi. Neumáticos: Pirelli. Delantero: MT 76, 3 x 18". Trasero: MT 53, 3,25 x 18". Presiones recomendadas: Seco: Delantero, 1,9. Trasero, 2,1. Mojado: Delantero, 1,7. Trasero, 1,9. Altura mínima estribos: 280 mm. Altura mínima suelo: 175 mm. Altura máxima manillar: 788 mm. Anchura del manillar: 730 mm. Altura máxima del asiento: 773 mm. Distancia entre ejes: 1.330 mm. Capacidad depósito: 12,5 litros. Peso en vacío: 138 kilos. Capacidad aceite carter: 750 c. c. Tipo del mismo: SAE 40. Capacidad aceite horquilla: 200 gramos por lado. Velocidad máxima: 140 km/h. Consumo: 7 litros a los 100 kms.

	Pésimo	Malo	Mediano	Regular	Bien	Muy bien	Excelente	Óptimo	Observaciones	
MOTOR										
Potencia									Se carece de ella por debajo de las 5.000 r. p. m. El régimen bueno de utilización es de 6.000 a 8.000 r. p. m. Se puede poner en marcha con la mano.	
Elasticidad										
Suavidad										
Vibraciones										
Arranque										
Embrague										
Cambio										
Accesibilidad al filtro aire										
Bujías										
Carburadores										
Cables:										
Embrague									Es necesario sacar la tapa lateral del carter.	
Gas										
FRENOS										
Delantero:										
Potencia									Buen comportamiento por ser doble freno.	
Suavidad										
Progresividad										
Fading										
Trasero:										
Potencia										
Suavidad										
Progresividad										
Fading										
AMORTIGUADORES										
Delanteros:										
Eficacia									Son ligeramente blandos.	
Suavidad										
Traseros:										
Eficacia										
Suavidad										
CHASIS										
Estabilidad										Lo mejor de la moto.
Altura										
Rigidez										
Basculante										
Asiento										
Manillar										
Estriberas										
Palancas:										
Freno delantero										
Freno trasero										
Embrague										
Cambio										
Mandos:										
Luces									Conmutadores muy prácticos y de diseño excelente.	
Claxon										
Ráfagas										
Intermitentes										
Arranque										
Caja herramientas										
Herramientas										
Capacidad depósito										
NEUMATICOS										
Delantero:										
Agarre									Los Pirelli clásicos no tienen discusión para motos hasta 250 c. c.	
Sección										
Trasero:										
Agarre										
Sección										