



# BENELLI 500 LS

## CUALIDADES

- Motor potente.
- Vibraciones muy reducidas.
- Silencio mecánico.
- Excelente aceleración y velocidad punta.

## DEFECTOS

- Estabilidad en curvas rápidas.
- Motor con pocos bajos.
- Tambor trasero propenso al fading en conducción deportiva.
- Frenado en general.

## FICHA TECNICA

## BENELLI 500 LS

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

Cilindrada: 498,51 c.c.

Diámetro/carrera: 56 x 50,6 mm.

Relación de compresión: 10,2:1.

Carburadores: Cuatro Dell'Orto VH1 22 D.

Transmisión: Primaria y secundaria por cadena.

Caja de cambios: Cinco relaciones: 1.ª 1:2,454; 2.ª 1:1,714; 3.ª 1:1,277;

4.ª 1:1,050 5.ª 1:0,900.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

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

Frenos: Dos discos Brembo de 260 mm. delante, tambor simple leva de 160 mm. detrás.

Bastidor: Doble cuna cerrada.

Peso en seco: 182 kg. (según fábrica). El catálogo de 1975 publica un peso de 190 kg. en seco con la 500 «Quattro», mientras la cifra con la LS es de 8 kg. menos.

Potencia máxima: 49 CV a 8.900 r.p.m. (según fábrica). El catálogo de 1975 publica una potencia máxima de 47 CV a 9.500 r.p.m. con la «Quattro» anterior.

Suspensiones: Horquilla delante y amortiguadores de posiciones detrás.

Distancia entre ejes: 1.430.

Fabricante: F.lli Benelli S.p. Pesaro, Italia.

Importador: Célebes, San Elias 29-31, Barcelona-6.

Decir que la Benelli LS no tiene «bajos» es algo muy corriente entre los motociclistas españoles, y la curva de potencia en nuestra prueba en banco demuestra que la LS, a 5.000 r.p.m., es la moto que menos CV rinde a esta cifra. Pero, siendo la moto con recorrido más corto (50,6 mm.) y la única tetracilíndrica, ésto era de esperar.

Pero esta «falta de bajos» no llega a ser un problema importante cuando el piloto coge el truco de mantener las vueltas siempre por encima de las 5.500 r.p.m. Entre 6.000 y 8.000 r.p.m. hay un tirón fuerte, y a 9.000 r.p.m. todavía hay unos 36 CV en la rueda trasera.

La verdad es que la Benelli LS, con su motor basado en el de la Honda CB 500 «Four», es una moto que demuestra con creces las ventajas y desventajas de un motor tetracilíndrico. Su peso y su anchura tienen consecuencias en conducción deportiva, pero, en línea recta y en las salidas de las curvas del Jarama, la LS se mostró muy potente y divertida de llevar.

En comparación con la Laverda y la Desmo, con la Guzzi, la Morini, la Sanglas «Y»... la LS parecía algo pesada.

Benelli ha fabricado una moto tan potente o quizás más que las

Honda «Four», pero con un bastidor más robusto, un frenado superior y con menos peso. Si nos preguntamos como hubiera salido una Honda «Four» en nuestra prueba, podemos decir que peor en frenado, algo peor en estabilidad, muy semejante en velocidad máxima e inferior en aceleración.

Estos momentos, actualmente, están fabricadas en Guzzi y son mucho mejores que los de las primeras series, que tantos problemas gordos tuvieron con roturas en la caja de cambios.

La LS tiene los CV necesarios para ir realmente deprisa, y, en nuestra serie de «pruebas a Fondo» de las medio litro, ha sido la única moto que ha conseguido 170 km/h. como promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base. Para sacarle el jugo a este motor, hay que llevarlo a 9.000 en las marchas intermedias, porque, generalmente, no «se despierta» desde, digamos, 6.500 r.p.m. en quinta.

No tiene llantas de aleación ni tampoco freno de disco trasero, pero, por su precio de 350.000 pesetas, la Benelli ofrece un motor sin vibraciones molestas, con muy poco ruido mecánico y con una finura muy japonesa. Es, además, la más rápida de las 500 de nuestra prueba.

Había división de opinión entre nuestro equipo sobre la estética de la Benelli, pero su línea gusta a muchos aficionados y su nivel de acabado es aceptable, mientras su velocímetro es el más exacto de todas las de la prueba.

La Benelli sorprendió a algunos durante esta prueba porque su alta potencia y su estabilidad, aceptable aún en conducción deportiva, dan a la tetracilíndrica italiana un carácter de dos facetas: sirve como moto de turismo o como máquina semi-deportiva, y su falta de vibraciones y su finura gustaron a todos.

Desafortunadamente, los repopapies tocan demasiado temprano en curvas. Tiene la rigidez de bastidor necesario para tomar las curvas realmente rápidas con poco baile, pero es una moto hecha para complacer a la gran mayoría, y no una superdeportiva sólo para «quemados». Y es la moto de importación que actualmente más se vende en España.