

Prueba racing

Benelli 250-«cuatro»

El canto del cisne

Una leyenda que todavía late, la última cuatro-tiempos de 250 cc. en ganar un campeonato del mundo «por otra italiana», esa bella desconocida, la prueba Alan Cathcart para ti. Provini, Pasolini, Read, Carruthers ganaron con ella; Agostini, Hailwood y Santi Herremans ganaron y desearon...

Alan Cathcart rodando en el circuito de Misano con la última de competición, la Benelli 250 «cuatro» campeona del mundo. Debajo, una vista de la Benelli, una obra de arte técnica de Oro del Motociclismo.



Si se preguntase por el nombre de la compañía que trabajó primero en los motores de carreras de cuatro cilindros de pequeña cilindrada, la mayoría de los seguidores de la historia de las competiciones pensarán, bastante razonablemente, en Honda. Pero, a pesar de ser cierto que el gigante japonés produjo una serie de tetracilíndricas de 125 y 250 c.c., técnicamente brillantes en el curso de su lucha titánica por el dominio de los G. P. de los 60, no sólo eran los únicos en fabri-

car tetracilíndricas de 250 cc. en aquel entonces, cuando apareció su 250-4, en 1960, fue valedor de esta clase de motores.

Por el contrario, unos de entendidos en este tema decantan por las fábricas Gilera y Benelli, las cuales realizó proezas con su 250-4 sobrealimentado en 1940, pero ambas aminoradas demasiado tarde para el público antes del comienzo de las hostilidades, y se-



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

motocicletas al término de la segunda guerra mundial, cuando la FIM prohibió la sobrealimentación en 1946. Aunque Gilera se las arregló para hacer razonablemente competitiva su 500-4 «copiada» sin el compresor, su 250 era demasiado pesada para que un experimento similar mereciera la pena; y en el caso de la Benelli se le añadía el hecho de que era refrigerada por agua, al contrario que su rival. Pero se había sembrado en buena tierra, y aunque la retirada de las competiciones de Gilera a finales del

57 significó que nunca más trabajaron con «multis» de pequeña cilindrada, la década de los 60 vio cómo Benelli, la pequeña fábrica de Pésaro, en la costa del Adriático, sacaba a la luz una línea de máquina de cuatro cilindros de 250, 350 y 500 c.c., que pusieron en serios aprietos a Honda, Yamaha y a su compatriota MV.

La marca de Pésaro es actualmente una de las fábricas de motos más antiguas, datando de 1911 la fecha en que los seis hermanos Benelli empezaron en

los negocios, reparando objetos mecánicos de cualquier procedencia, apoyados por su desesperada y rica madre. En 1921 fabricaron su primera motocicleta completa, y al prosperar la compañía se introdujeron en las competiciones, de la mano del hermano menor, Tinino, un buen corredor. En la década de 1930 comenzaron una serie de luchas terribles en la clase de 250, con rivales como Moto Guzzi, que después de la segunda guerra mundial resultaría en un título mundial para la firma de Pésaro,

gracias a la labor de su piloto Darío Ambrosini.

Pero la trágica muerte de Ambrosini, en Francia, al año siguiente llevó a Benelli a retirarse por una larga temporada... hasta 1960, después de que los japoneses y la Honda 250 tetracilíndrica empezaran a ganar carreras.

Así, la respuesta europea a la Honda «cuatro» no vino de parte de MV, que se concentró en las clases 350 y 500, sino de una fuente entonces completamente inesperada: Benelli. En el verano

de 1960 asombraron al mundo con el nacimiento del prototipo de la magnífica serie de 250 c.c. de cuatro cilindros en línea, que sería parte integral de los G. P. durante la década siguiente. La máquina había sido diseñada por el segundo hermano, Giovanni Benelli, y el técnico de carreras de la fábrica Ing. Savelli, y no tenía nada que ver con el modelo sobrealimentado de antes de la guerra. El motor, colocado transversalmente en el chasis, medía $44 \times 40,6$ mm., con una cilindrada de 247,8 c.c., dimensiones que serían mantenidas a lo largo de los años, incluyendo la ganadora del título de Carruthers, con cilindros verticales y dos árboles de levas en cabeza que mandaban las dos válvulas por cilindro. El motor tenía cárter seco, con un depósito de aceite bastante grande bajo el asiento, pero el chasis no se aguantaba bien con el moderno motor, siendo bastante pesado a la vista y sobredimensionado en el más puro estilo de los 50. El tamaño de las cubiertas, por el contrario, era bastante escuálido: un neumático delantero de $2,50 \times 18$ y uno de 2,75 trasero, mientras que, según la fábrica, el peso en seco era de sólo 122 Kg., aunque retrospectivamente parece cierto que era considerablemente mayor, a pesar de la utilización del carísimo electrón en los cárteres del motor. Según fábrica daba 40 CV a 13.000 r.p.m., que se mantenían casi a la par con los 42-43 CV de la Honda, pero como los trabajos sólo habían comenzado en la moto al final del año anterior, estaba prácticamente sin poner a punto, y el piloto de fábrica Silvio Grassetti tuvo que correr con una versión actualizada del monocilíndrico de doble árbol hasta principio de temporada del 62.

Los dos años de experimentación se aprovecharon bien, evidentemente, porque la velocidad de la Benelli asombró a todos los observadores en su debut en Imola en abril del 62, llevada por Grassetti. Un fallo al cambiar de marcha y una válvula pisada le impidieron obtener la victoria en la primera aparición de la moto, dejando que Tarquinio Provini ganase fácilmente con la fabulosa Morini monocilíndrica, pero en la siguiente carrera en Cesenatico le tocó el turno a Grassetti, y la

Benelli 250-4 ganó una carrera al segundo intento.

Muchos cambios se habían producido en la moto desde su primera aparición, la más crítica fue la desaparición del depósito de aceite en favor de un cárter de gran capacidad atornillado al bloque con una bomba montada encima, mandada por un piñón colocado en el árbol de levas entre los dos cilindros intermedios. Igualmente, el encendido en el prototipo era por batería y cuatro bobinas situadas bajo el depósito, con los platinos mandados por el extremo izquierdo del árbol de levas de admisión. Para la carrera de Cesenatico fueron reemplazados por una magneto Lucas montada en la parte delantera derecha del cárter, porque se había descubierto que los platinos de cuatro lóbulos flotaban a elevados regímenes, actuando en realidad como un limitador de revoluciones! La utilización de la magneto inglesa también trajo consigo una reducción de peso al eliminar la batería y las bobinas.

Para 1963, Honda se había alzado a lo más alto del árbol de los G. P., así que los novatos de ayer se habían convertido en el equipo a vencer. Y casi lo fueron aquel año, por lo que ellos seguramente habrían considerado como la más improbable de las amenazas, en la forma de Tarquinio Provini y aquella increíble Morini monocilíndrica: «El viejo codos» y el supuestamente obsoleto trueno de 12.000 r.p.m. estuvieron a punto de hacer morder el polvo a Honda, perdiendo el título mundial sólo ante la tetracilíndrica de Redman en la última carrera en Japón, después de que cada uno hubiera ganado cuatro G. P. Morini era una pequeña compañía, cuyos récords eran aún menores que los de Benelli; y Provini sabía que aquella temporada 63 había sido su mejor oportunidad. Por eso cambió de campo en el 64, y Benelli se encontró de repente disponiendo de los servicios de uno de los pilotos más grandes y experimentados que Italia jamás ha dado, con dos campeonatos del mundo para probarlo.

Con la influencia de Provini, la Benelli-4 fue completamente rediseñada: tomó forma un chasis más pequeño y ligero, que montaba un depósito largo, estrecho y bien perfilado, que permitía

que el piloto se agachase para quedar debajo del carenado, mientras una especial atención en el ahorro de peso bajó la cifra total a 112 kilos en seco, esta vez sin fantasías. Unos árboles de levas modificados estrecharon la curva de potencia, pero elevaron el tope de revoluciones, con lo que se disponía de 48 CV a 14.500 r.p.m., todavía con dos válvulas y una bujía por cilindro; de todas formas, con Provini se hicieron aparentes las deficiencias de la caja de cambios y fue rediseñada, añadiéndose una séptima para compensar la curva de potencia más estrecha. Las parejas separadas de carburadores Dell'Orto disponían cada una de una cuba lateral común, situada entre ellos.

La Benelli cuatro había asumido el formato básico de la moto que más tarde conseguiría el título mundial de Carruthers, pero fue primero Provini el que se benefició de sus talentos como probador, obteniendo fácilmente el campeonato italiano de 250 en el 64, después de ganar todas las carreras. Más importante todavía fue su magnífica victoria sobre los equipos de fábrica de Honda, Yamaha y Suzuki en el primer Gran Premio de la temporada europea, en el exigente y revirado circuito de Montjuich, y aunque lo mejor que pudo conseguir en el resto del año fueron cuartos y quintos puestos, Benelli estaba por fin en la cúspide.

Para el 65 se hicieron más modificaciones, mejorándose los conductos de admisión y escape y montándose unos árboles de levas de mayor alzada, pero todavía se mantenían las dos válvulas por cilindro. La potencia utilizable llegaba a 8.500 r.p.m., disponía de un tope de 52 CV a 14.500 r.p.m. y el motor giraba seguro hasta 15.000 r.p.m. Las cámaras de combustión y las cabezas de los pistones habían sido modificados para mejorar el barrido y se montaban carburadores mayores, de $\varnothing 24$ mm., con unas trompetas especialmente afinadas, que producían casi 2 CV más. Pero el cambio mecánico más importante fue la sustitución de la magneto Lucas por la de un motor fuera-borda Mercury de dos tiempos y cuatro cilindros, modificada para cuatro tiempos: el

Lucas, diseñado originalmente para las poco revolucionadas G. P. lera y MV 350 y 500-4 de los años 50, había probado ser poco fiable a regímenes de más de 12.000 r.p.m., pero la nueva magneto americana curó totalmente los problemas y se mantuvo hasta el final del desarrollo de la moto a pesar de algunas pruebas con un encendido electrónico experimental.

El chasis también fue modificado para 1965, siendo rebajado y acortado más incluso, y se dotó a la moto de unos frenos de disco Airheart hechos en América: Benelli estaba entre las primeras fábricas que empleaban estos elementos ahora comunes a todas las motos, y probablemente fueron los primeros en hacerlo en los escenarios de los G. P. De todas formas, los pequeños discos de 180 mm. de diámetro originalmente diseñados para karts se mostraron suficientes para detener los 110 Kg. de la moto a los 230 Km/h que la Benelli era capaz de hacer, y además en aquellos días un factor a tener en cuenta era la falta de variedad de pastillas. Para final de temporada, el equipo había vuelto a los frenos de tambor, particularmente después de sufrir problemas en monzón durante el G. P. de Monza que se corrió con lluvia y fue ganado tan aplastantemente por Provini y la tetracilíndrica de Redman, ¡que acabó doblando a todos los corredores! También obtuvo otro campeonato italiano, para compensar un mal año en los G. P., en los que sólo ganaron en Monza y quedaron cuartos en el TT de 250.

Se necesitaba más potencia para aspirar a conseguir victorias en el Continental Circus, especialmente con la temible Lucini que se desarrollaba entre Honda y Yamaha en la categoría de 250 c.c., que tuvo como consecuencia acelerar el desarrollo de las motos. La Honda-6 daba aquel entonces cerca de 60 CV pesando sólo 8 Kg. más que la Benelli, y con los talentos de «Mike Hailwood 66» por fin la moto comenzó a ser manejable. Algo se tenía que hacer si Benelli quería dejar de ser un segundo en el escenario mundial.

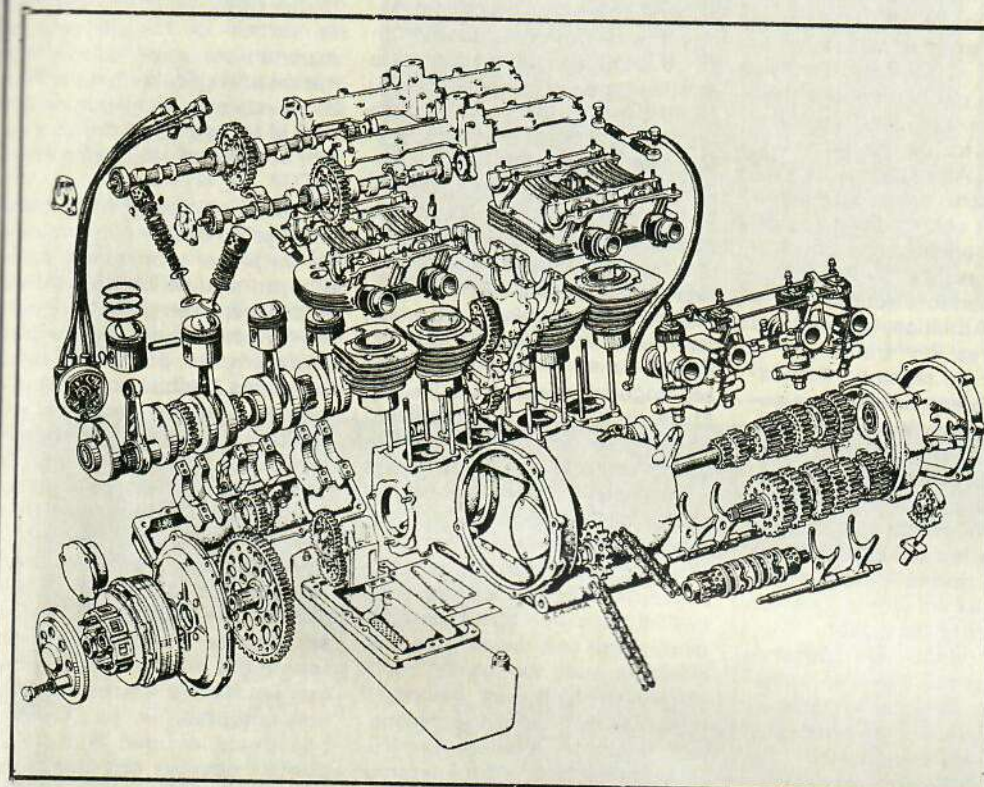
La respuesta fue doble: primero, la 250-4 aumentó de cilindrada hasta 322 c.c. con un

medidas de 50X40,6 mm., dando 53 CV a 14.700 r.p.m., todavía con siete marchas y dos válvulas por cilindro. Provini se abrió camino hasta el tercer lugar en la carrera de 350 del G. P. de Monza del 65 en el debut de la moto, y mejoró sensiblemente este resultado quedando segundo tras Hailwood en la apertura de la temporada 66 en Alemania. Alentados por esto, en Benelli se llevó el diámetro al máximo posible de 52 m.m., re-

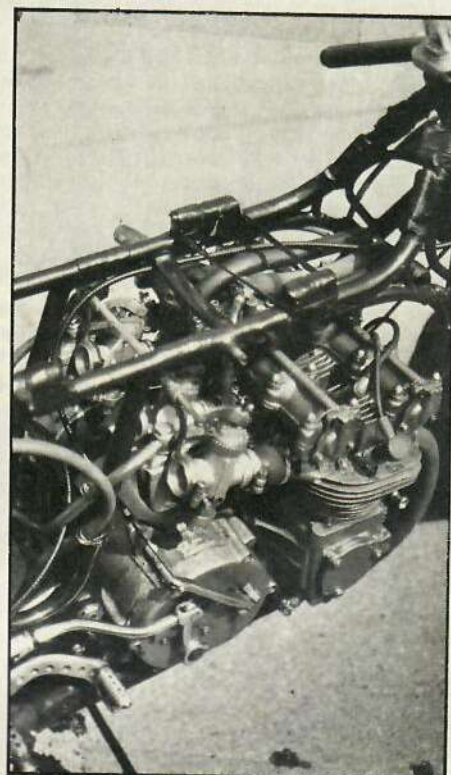
en la primavera de 1966. Esto incrementó el régimen de seguridad hasta 16.000 r.p.m. y subió la potencia hasta 55 CV, todavía con una banda utilizable, aunque más estrecha. En esta moto, ahora pintada de gris mate en lugar de los vivos colores Benelli blanco y verde que serían revividos a tiempo para el título mundial de Carruthers, Provini ganó de calle su tercer título italiano para la fábrica de Pesaro, pero falló en causar alguna impresión

por lo tanto, en la 250), que producía 75 CV a 12.800 r.p.m. y que ganó en su primera salida en Valledlunga a finales del 66. Pero a Pasolini le costó adaptarse a la pequeña multi, especialmente después de una experiencia completamente diferente con una monocilíndrica, y no fue hasta 1968 que comenzó a brillar con ella, ganando los títulos italianos de 250 y 350 (derrotando de paso a MV en la clase máxima) y acabando segundo

otras por el estilo, derrotando a la MV de Agostini en seis de las siete pruebas de 350. Tanto el piloto como el equipo estaban en el séptimo cielo, corriendo en la cresta de una ola de éxitos que parecían pagar por los largos años de trabajo. Para desgracia suya, Pasolini, candidato seguro al título mundial de 250 de ese año según el sentir general, se cayó durante los entrenamientos del primer G. P. en Hockenheim, y se lesionó lo sufi-



El motor Benelli, sin inhibiciones: el de la radiografía es el dos-válvulas, pero podéis apreciar las originales características que lo hicieron famoso, desmontable por los laterales. Contar los piñones de la caja de cambios por curiosidad. Tiene siete marchas. Los cuatro Dell'Orto de 24 mm. que alimentan esta joya italiana comparten las cubas dos a dos y están montados elásticamente.



sultando 345 c.c., y a 64 CV a 14.500 r.p.m., con cuatro válvulas por cilindro, y acabó pisándole los talones a la MV de Ago en el Campeonato del Mundo de 1968 en manos de Renzo Pasolini.

La atención de Benelli en el invierno de 1965/66 se concentró, sin embargo, en la categoría de 250, y se construyó una versión provisional de tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape, trayendo consigo un aumento del par, pero no de la potencia máxima, así que finalmente Saveri leyó una hoja del libro de Honda y produjo la primera Benelli cuatro válvulas

a las motos japonesas de G. P. Después, se hirió gravemente a finales de agosto, cuando cegado por el sol se cayó en los entrenamientos del TT de la isla de Man (las carreras se hicieron más tarde aquel año por una huelga de marineros) y sufrió lesiones tan serias en la espalda que no pudo volver a correr.

Una pérdida tan vital fue trágica para Benelli, pero decidieron continuar y se hicieron con los servicios del piloto de Aeromacchi Renzo Pasolini para reemplazar a Provini en la temporada 67, fabricando también una nueva 500-4, una máquina de 491 c.c. basada en la 310 (y,

en el TT de la isla de Man en ambas categorías. Los largos años de arduo trabajo del pequeño departamento de carreras de Benelli estaban ahora empezando a dar sus frutos, y aunque su tarea había sido de alguna forma facilitada por la retirada de Honda a finales del 67 (que sería acompañada por Yamaha en el 68), no hay ninguna duda de que la «otra» tetracilíndrica italiana era en aquellos días tremendamente competitiva.

Pasolini lo probó desde el principio de 1969, ganando todas las siete carreras del disputado Cto. Italiano en pistas como Imola, Riccione, Rimini y

cientemente como para perderse los tres primeros G. P., el tercero de los cuales era el crucial TT de la isla de Man. Con la sorprendente Ossa monocasco de Santiago Herrero en cabeza del campeonato, el manager del equipo Benelli, Nardi Dei, tuvo que actuar con decisión. Contrató al campeón reinante Phil Read, apoyado por el privado australiano Kel Carruthers: Read se retiró en el TT, pero Carruthers devolvió con creces la confianza que se había depositado en él, llevándose a casa una victoria con tres minutos de ventaja sobre la Suzuki bicilíndrica de Perris. Fue recompensado con un sitio fijo

en el equipo para el resto de la temporada, incluso después de que Pasolini retornase para ganar el siguiente G. P. en Holanda, y al alejarse la amenaza de Santiago Herrero, los dos pilotos de Benelli se quedaron solos en la lucha por el título. Tristemente, sin embargo, la exuberancia del pequeño italiano con gafas pudo con él otra vez, y se cayó en Finlandia, lesionándose, quedando fuera el resto de la temporada. Entonces Benelli ascendió al australiano a líder del equipo, le dotó de un motor de cuatro válvulas y ocho marchas (había estado utilizando las dos válvulas) y mantuvieron los dedos cruzados: Carruthers ganó dos de los tres G. P. que quedaban, terminando segundo en el otro, consiguiendo su primer título mundial y el segundo de Benelli. Pasolini acabó cuarto, pero ganó fácilmente los dos campeonatos italianos de 250 y 350.

Por desgracia, aquello fue el canto del cisne de la Benelli 250-4, y además en su última oportunidad, porque la temporada siguiente la regla de la FIM, que limitaba para las 250 los cilindros a dos y la caja de cambios a seis relaciones, entró en vigor, relegando a la Benelli 250 V-8 que había sido construida en el verano del 68 la oportunidad de aparecer en público, además de estrangular el futuro desarrollo en las pistas de motores de cuatro tiempos de pequeña cilindrada. Después de 1969 pasó mucho tiempo antes de que una Benelli 250-4 apareciese en un circuito de nuevo, aunque existen varias motos en diferentes estados de conservación por todo el mundo, ninguna de las cuales parece estar a punto para correr. Igualmente, «el viejo codo» Provini se ha mantenido ausente del mundo de las competiciones para máquinas y pilotos «históricos», que cada vez son más abundantes, a pesar de las generosas ofertas que algunos organizadores han hecho a uno de los pilotos más admirado y querido de la era clásica para que se presente a dichos espectáculos, prefiriendo concentrarse en sacar adelante su próspero negocio de maquetas Protar, además de sufragar la participación de sus dos hijos en motocross.

Pero en la reunión histórica de este año en Italia, que se celebró en Misano, a un tiro de pie-

dra de la fábrica Benelli, la esperada reaparición de hombre y máquina tuvo lugar delante de una multitud extasiada y aclamadora. Montando una Benelli 250-4 de 1966 de la propia fábrica, y especialmente preparada para la ocasión, Provini demostró que no había perdido nada de su bravura ni capacidad de pilotaje, a pesar de tener una cintura un poco más amplia que en sus días de gloria. Desdeñando la oportunidad de dar simplemente un par de vueltas de exhibición, tomó parte en la carrera de 350 con la 250, y a pesar de unas cuantas cruzadas motivadas por los viejos Dunlop triangulares que montaba la moto, se hizo con un magnífico cuarto puesto, detrás de un par de veloces Aermacchi y Franta Stastny, otro viejo adversario del pasado, con su Jawa bicilíndrica. El maravilloso y musical sonido de escape de la tetracilíndrica, cuando discurría por la pista del Adriático, tenía a los espectadores en trance, y el mismo Provini se sintió motivado: «Si hubiese sabido que estas reuniones de motos antiguas eran tan divertidas, hubiese empezado a correrlas hace años», me confió más tarde. «Debo tratar de perder peso para las próximas carreras y ¡así podré ir más deprisa!» Eso es lo último que sus rivales quieren escuchar.

La oportunidad de pilotar la primera Benelli 250-4 en aparecer en los circuitos en más de una década era algo demasiado tentador para dejarlo pasar, pero, afortunadamente, noticias de mi prueba de la Honda-6 parece que habían llegado a Italia, y después de un rápido telefonazo a la fábrica para pedir permiso, Provini estaba ansioso de que probara la moto. Primeramente, sin embargo, él y su mecánico Sergio Censi, un colega fiel que fue la mano derecha de Provini en su carrera deportiva, acompañándole de Mondial a MV, y después de Morini a Benelli, me dijeron algunos secretos técnicos de la moto que estaba a punto de llevar.

Después de muchas discusiones sobre si era el modelo de tres válvulas o el prototipo de cuatro, Tarquinio Provini y Censi sentenciaron que era el último de ellos. La moto data de 1966, y como todas las pequeñas Benelli-4 tenía los cárteres del cigüeñal y de la caja de cambios

hechos de una pieza grande, pero muy ligera, de electrón-magnesio con orificios a cada lado, a través de los cuales se trabajaba en las interioridades del motor. Este diseño tiene como consecuencia unos bajos de motor muy fuertes que además no sufrían pérdidas de aceite, aunque las conducciones externas eran propensas a soltarse y perderlo. El motor tiene una gran tapa de cigüeñal rectangular, además de cuatro circulares a los lados, dos de las cuales soportan los extremos del cigüeñal de seis apoyos sobre dos grandes rodamientos de bolas, lo que permite que el motor sea reconstruido rápidamente sin grandes complicaciones. La toma de fuerza de los dos árboles de levas en cabeza es por un tren de tres engranajes que discurren por el centro del motor, y la culata está separada en dos partes, divididas en el centro. Ambas culatas y los cuatro cilindros aleados (con camisas austeníticas) están fundidos en aleación ligera, como el cárter de aceite rectangular, que lleva sólo dos litros de Castrol R, atornillado en la parte inferior del motor. Como en todas las Benelli-4, la transmisión primaria se hace a través de un piñón de gran tamaño colocado entre el primero y el segundo codo de la parte izquierda del cigüeñal: los bulones forjados de cabeza de biela giran sobre una jaula de agujas, mientras que los rodamientos de pie de biela son planos, a pesar de los elevados regímenes, y cuatro volantes completamente cilíndricos completan el cigüeñal. Esta moto en particular lleva una caja de siete marchas y un embrague multidisco en seco refrigerado por aire a la izquierda, bastante grande si lo comparamos con el de la Honda, por ejemplo. El contorno y la anchura de los dientes de los piñones de la caja fueron modificados para reducir la fricción en 1965.

La moto que corrió en Misano también llevaba el magneto Mercury y cuatro carburadores Dell'Orto montados elásticamente; la relación de compresión estaba entre 10,5:1 y 11:1. «Parece como si fuera la menor de las dos», dijo Censi mientras movía la rueda trasera con una marcha engranada.

El chasis era el mismo en el que Provini había participado en su puesta a punto, y me señalé

los puntos alrededor de la pipa de la dirección que él había mandado reforzar para mejorar la estabilidad. Es un doble cunabular con un depósito de combustible de 22 litros de capacidad. Después del infructuoso experimento de los frenos de disco, esta moto llevaba un tambor delantero Ceriani con cuatro zapatas y doble leva montado sobre una horquilla de Ø 35 mm. del mismo fabricante, con una placa de aluminio bajo la tija inferior que servía para mandar aire frío a las culatas. A pesar de la configuración en vertical de los cilindros, era marcado contraste con la inclinación hacia adelante de la Honda, nunca supuso ningún problema de refrigeración de las culatas, incluso las de cuatro válvulas.

Provini recuerda obviamente sus días en Benelli con una mezcla de placer y nostalgia: «Eramos un equipo bastante feliz y como era tan pequeño, pero pertenecía a una fábrica bastante grande, podíamos tener las cosas hechas muy rápidamente. Cuando terminé con el chasis, la motose maneja realmente bien, creo que los japoneses se sorprendieron muchísimo, especialmente el año 64 en Montjuich. Los de Honda la fotografiaban constantemente, ¡así que debían pensar que sabíamos algo que ellos desconocían! Pero la potencia era siempre mi problema: las Honda-4 eran un poco más rápidas, y las Yamaha nos sacaban casi 8 Kph en punta, que ya era bastante sorprendente, aunque la Morini era mucho menos potente, era una moto más competitiva en muchos aspectos porque tenía bastante potencia a bajas vueltas y consecuentemente, se podía llevar fuerte por todas partes gracias a su buen par. Pero la Benelli era la mejor cuarto de litro italiana de cuatro tiempos jamás construida, y sólo siento que tal y como fueron las cosas no fue capaz de ganar con ella un campeonato del mundo, algo que se merecían de sobra.»

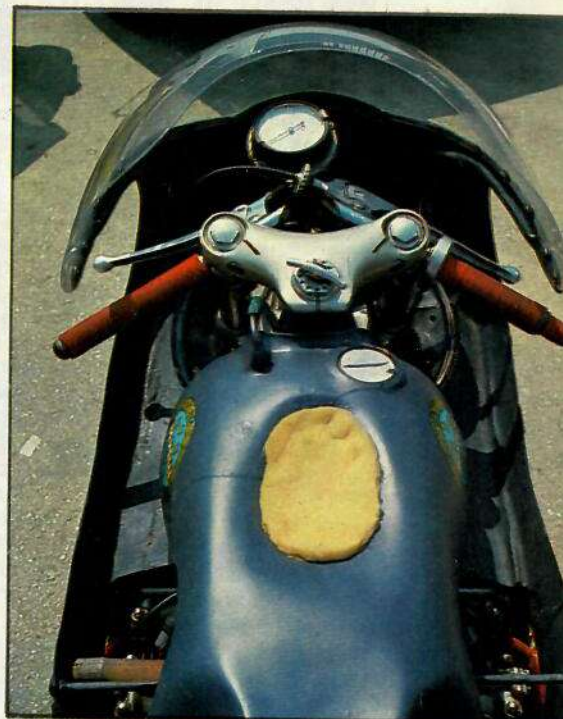
A los mandos de la Benelli 250-4

Si me dieran a elegir entre meterme en un nido de serpiente

tes a pilotar una parte del folklore motociclista italiano de competición de incalculable valor, delante de una multitud de «tifosos» enfervorizados, ávidos y envidiosos, probablemente decidiría que tengo un interés profundo y secreto por los reptiles y trataría de conseguir un papel destacado en una nueva versión de «En busca del arca perdida». Pero la oportunidad de probar una de las motos de competición más raras de la posguerra no se podía dejar pasar; así que con el amable consentimiento de los organizadores del Club Il Velocifero y del director de carrera señor Rubini, se acordó que podría pilotar la Benelli un rato, después de que concluyera la última de las pruebas de la Reunión de Misano. Por pura coincidencia, ésta era la de 500, y cuando entré en boxes después de que el cigüeñal de mi Matchless G50 se hubiera partido en dos limpiamente mientras me mantenía en tercer lugar detrás del gran John Surtees, ¡había perdonado a Provini y Censi si



La moto con carenado y el número 1 en las placas. La última 4T que ha ganado un Campeonato del Mundo volvió a los circuitos quince años después.



El depósito es estrechísimo, no se puede sujetar con las rodillas, hay que hacerlo con los codos: de ahí le viene a Provini su mote, «Viejo Codos».

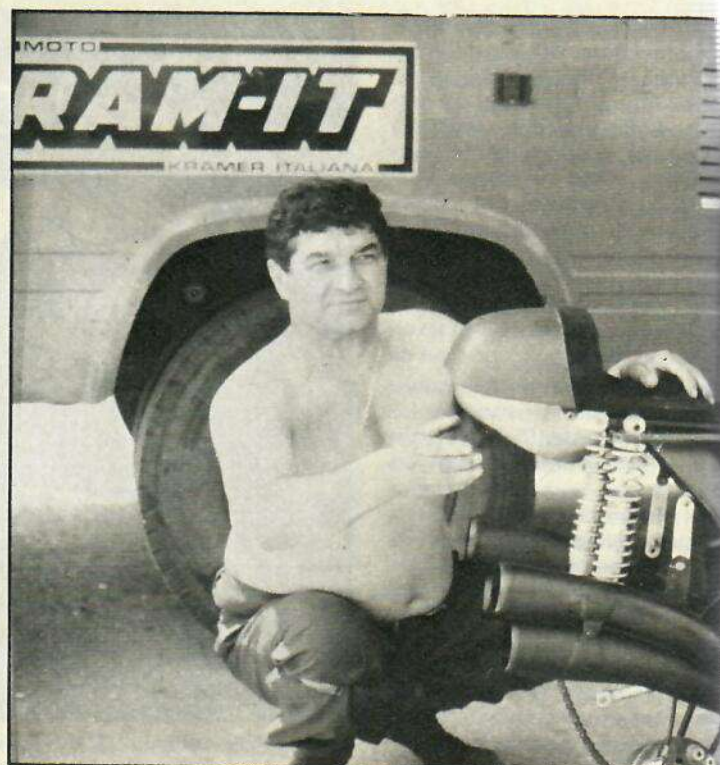
hubieran decidido que yo era un rompemos no merecedor de llevar su frágil joya! En lugar de ello me ayudaron a compensar mi desilusión dejándome dar el doble de las vueltas que habíamos acordado...

Así que cuando la última Norton Manx abandonó la pista atronando los oídos, Censi me empujó para pasar un cuarto de hora de maravilloso placer con la pequeña Benelli. Metí primera, solté el embrague después de dar un par de pasos y al ponerse en marcha el motor instantáneamente volví a meter el embrague mientras subía de vueltas. Manteniendo el acelerador a unas 5.000 r.p.m., salí cuidadosamente del circuito, observado por miles de pares de ojos, cuyos propietarios, sin duda, querían saber por qué a aquel extranjero se le permitía su joya y orgullo nacional, ¡en lugar de dejarles a ellos hacerlo! Soltando el embrague suavemente, noté que a pesar de los pequeños volantes de inercia, el motor subía de vueltas uniformemente desde 4.000 r.p.m. hasta el límite de 13.000 r.p.m. que había acordado con Censi. Provini me había dicho antes que él solía llevar el motor normalmente hasta 16.000 r.p.m. a tope (14-15.000 en los cambios de marcha) y que en alguna ocasión en la última vuelta había llegado a ponerlo a 18.000 r.p.m. sin contratiempos. Pero él se puso un techo de 14.000 r.p.m. aquel día en la carrera por deferencia a la edad de la moto, aunque era evidente por la respuesta fabulosa de todos los mandos y el sonido perfecto del motor que había sido muy bien preparada en la fábrica de Pesaro para la Reunión de Misano.

La postura sobre la moto era sorprendentemente cómoda, a pesar de mis largas piernas, aunque tuve problemas con el pie derecho, ya que los reposapiés están montados justo encima de los escapes, con lo que mi talón se apoyaba en el escape y se me escurría cuando cambiaba de marcha. Es una moto muy pequeña, con una distancia entre ejes de 1.282 mm., conseguida gracias a la disposición de los cilindros; pero los estrechos manillares, que prácticamente se encuentran al girar la dirección, están montados tan adelantados que obligan a adoptar una posición de conducción muy estirada pero có-

moda. El largo depósito se ajusta bien al pecho y permite colocarse debajo del carenado en las rectas, aunque su estrecho perfil imposibilitaba sujetarlo con las rodillas cuando entraba en zonas bacheadas del circuito de Misano; en lugar de ello te fuerza a apretar los laterales del depósito con los codos —¿será eso por lo que Provini tiene ese mote?— y la parte superior de los tubos del chasis con las rodillas: están incluso forradas de espuma con ese propósito. Es una moto hecha para ir pegado a ella; el estilo de Provini siempre ha sido conducir aplanado debajo del carenado, incluso en curvas relativamente lentas, y esta moto es una buena muestra. Todos los mandos son increíblemente suaves, especialmente el embrague, que se puede apretar con un solo dedo. Los manillares están forrados de cinta roja en lugar de llevar puños de goma convencionales, pero la falta total de vibraciones del motor, maravillosamente equilibrado, hace totalmente innecesario cualquier tipo de amortiguación para las manos. La maneta del freno delantero tiene buen tacto, pero se necesita un poco de tiempo para acostumbrarse al comportamiento del tambor: funciona suavemente en la primera mitad de recorrido de la maneta, y después, de repente, con mucha potencia, dando la oportunidad al piloto de frenar progresivamente si se pasa un poco de frenada en una curva, como me ocurrió en la horquilla después de boxes, o apurar a tope a final de recta. Llevándola a sólo 13.000 r.p.m. —bueno, ¡quizás un poquito más un par de vueltas!— con el desarrollo para Misano, supongo que estaría rodando entre 190 y 200 Km/h. al final de la recta principal, y una vez que me encontré a gusto sobre la moto, frenaba normalmente 200 metros antes de la curva, y sin ningún tipo de freno motor, merced a los pequeños volantes de inercia.

De todas formas, cualquiera que sea el diámetro de los volantes del cigüeñal de la Benelli, debe ser mayor que el de la Honda que llevé el año pasado en Canadá, porque la moto italiana no tenía la misma propensión de la Honda a calar el motor por debajo de 9.000 r.p.m. Cambiar de marcha era fácil, gracias a la palanca corta y pre-



Tarquinio Provini, con unos cuantos kilos de más que en sus días de gloria, dando los últimos toques a la moto antes de salir en la carrera de «época» de Misano.

cisa; pronto empecé a cambiar a largas sin embrague, excepto en un sitio: enfrente de las tribunas, donde toda la galería estaba indudablemente esperando con ansia que fallara al menos un cambio para poder volverse a su vecino con una mirada de suficiencia y decir: «Ya te lo había dicho, ¿no sé por qué le han dejado llevarla?» Pero la Benelli no me dejó en mal lugar, aunque estaba interesado en estudiar la relación de marchas: la primera corta para arrancar con facilidad y negociar curvas lentas, pero las siguientes cuatro están muy juntas entre sí, con un salto apreciable entre quinta y sexta, y una séptima cerradísima. Cuando le mencioné esto más tarde, Provini asintió: «Algunas veces, en circuitos muy rápidos solíamos llevar desarrollos más largos —como en Monza, por ejemplo—; el tener las dos últimas marchas muy juntas era como tener una especie de overdrive que no tenía precio si te acercabas a un piloto más lento en una curva rápida, por ejemplo. Las cuatro marchas intermedias están cerradas entre sí para mantener el motor en su régimen ideal en circuitos

revirados como Montjuich: allí sólo podían meter séptima una vez por vuelta, pero tal como se solían ajustar las relaciones internas (muy fáciles de variar al poderse sacar la caja de cambios sin desmontar el resto del motor), tenía una marcha para cada curva».

Provini me había avisado que la Benelli tenía poco par, pero tratando de averiguar cuánto era «el poco» recibí una agradable sorpresa. Al entrar una vez en la recta principal con tres marchas de más, abrí totalmente el acelerador a unas 5.000 r.p.m. y quedé asombrado al descubrir que la Benelli respondía limpiamente subiendo de vueltas sin esfuerzo. Una respuesta apreciable llegaba a 7.000 r.p.m., pero a 8.500 r.p.m. ya se manifestaba poderosamente: para un cuatro cilindros de carreras de aquella época, la elasticidad resulta sorprendente, lo que debe haber hecho de la Benelli mucho más fácil de pilotar en un circuito como Montjuich que la Honda 4T y las Yamaha y Jawa 2T con sus puntiagudas bandas de potencia. Si no hubiera sido por la limitación del número de cilindros de la FIM, la Benelli habría

sobrevivido perfectamente con la poco afortunada norma de las seis marchas como máximo, más teniendo en cuenta que la moto que yo llevé era la supuestamente menos elástica 16 válvulas. Proveni también hizo su trabajo en el apartado bastidor, porque la moto se mostró muy manejable a pesar del tamaño y peso del motor que está colocado muy alto en el chasis. Misano tiene un par de curvas largas y exigentes, en las que una moto que no esté perfectamente a punto baila y se menea de una forma que te hace evitar la trazada rápida. La Benelli tiene unas características totalmente neutras y encuentra prácticamente sola la trayectoria en las curvas, aunque aquí debo admitir que no traté de explotar las habilidades en curva de la moto a velocidades de verdad: unos neumáticos triangulares con quince años encima montados en una obra de arte italiana no inspiran la clase de confianza necesaria para hacerlo, y después de que la parte trasera se cruzase un par de veces, decidí que no quería pasarme el resto de mis días en un calabozo italiano a pasta y agua, así que moderé mis ímpetus.

En lugar de ello, me dediqué a tocar música celestial en el órgano de cuatro cilindros: cada vuelta que pasaba por los stands, veía de refilón las atestadas tribunas llenas de gente mirándose unos a otros y moviendo las manos en ese gesto típico italiano de apreciación: ¡«Che bella maccchina, che bello rumor!» De verdad que es una moto maravillosa, y a pesar de que cuando Censi me indicó que parara después de 20 minutos o así, estaba empezando a desear haberme puesto unos tapones en los oídos, tengo que decir que la Benelli debe ser una de las tetracilíndricas de sonido más bello que jamás se ha escuchado en las pistas. **«Sonaba como si la llevaras a buen régimen»**, dijo un apreciativo Proveni cuando me bajaba del asiento. **«¿Que piensas de ella?»**

¿Qué pienso? Bueno, primero, la moto está en excelentes condiciones, y es una lección para otros fabricantes italianos de que no hay excusa válida para no preparar apropiadamente sus máquinas exóticas para estas reuniones, ni para dejarlas en los museos de las fábricas en un estado lamentable. Diez puntos

para Benelli y la esperanza de que la moto reaparezca en el futuro para recordar a otros entusiastas que no estaban en Misano aquel día viendo correr al «viejo codos», la bonita historia en competición que tiene Benelli, historia que no sólo ha dado como resultado la 750 y 900 «sei», sino también una magnífica muestra de ingeniería de precisión, aunque extraña de diseño: la 250-4 de carretera. El porqué Benelli no ha tratado de identificar esa máquina con la histórica de carreras, es un verdadero misterio.

Pero además de todo eso encontré sorprendente a la Benelli. Quizá «revelación» no sea suficientemente fuerte. Es mucho más fácil de llevar que la Honda-6 y también seguramente más que la Yamaha o la MZ, y tan potente como ellas en la versión 66 que yo llevé. No puedo imaginar cómo se podría sacar faltas a la manejabilidad, así que la razón por la que la moto tardó tanto en ganar su merecido título mundial debió ser una combinación de dinero (el presupuesto para carreras de Benelli era siempre una fracción pequeña de la de los equipos japoneses) y potencia: nunca tuvo ese «poquito más» necesario para ganar con autoridad. Aunque nunca se confirmó, el motor 16 válvulas de Carruthers se rumoreaba que daba 60 CV en 1969, y si hubiera tenido esa potencia disponible unos años antes, Benelli podría haber conseguido más de un título mundial en los 60. La fiabilidad mecánica también debió ser otro factor, sobre todo al principio.

La Benelli 250-4, al igual que la Honda-6, es un monumento a la edad de oro del desarrollo técnico de los grandes premios, que no será igualada ni superada hasta que la FIM no abandone sus restricciones a los ingenieros y diseñadores. Además, puede que incluso más que la Honda; la Benelli puede reclamar el ser el perfecto representante de la técnica de los 60, un monumento viviente y musical de la era clásica, porque su desarrollo duró esa década: fue concebida en 1960, y recogió finalmente sus frutos en 1969, justo a tiempo de ser prohibida por ser interesante, complicada y revolucionaria.

Triste, ¿verdad?

Alan CATHCART