

# PROBAMOS LA BENELLI 900 «SEI»

# ¿SUEÑO O



dad de las cuatro válvulas por cilindro y el doble árbol de levas. Da la sensación de que sin estos requisitos la moto «no va andar»; pero en realidad lo que sucederá, si se quiere estar en la guerra comercial, es que de no adoptar la «última innovación», la moto no «se venderá».

Para Benelli, la política de los japoneses no es un asunto excesivamente preocupante. Han hecho una 900, y la han intentado hacer lo mejor posible con los medios de que disponían. El motor, mejorado en sus puntos críticos, sigue llevando un «sombrero» con un simple árbol de levas y dos válvulas por cilindro. Nada nuevo bajo el sol...

Incluso en Benelli no se han esmerado siquiera en darle a la culata una apariencia más sofisticada; cosa que le hubiera dado al conjunto en general otra dimensión (aunque el apañamiento hubiera consistido únicamente en su aspecto externo).

A pesar de la evidente anchura del motor seis cilindros, el conjunto no es escandaloso. Los escapes quedan muy bien recogidos bajo el motor. El reparto de pesos es, sin duda, uno de los grandes aciertos de esta 900.

Pero lo cierto es que esta moto y su motor, con simple árbol de levas y sus dos solitarias válvulas, gira como una turbina y deleita al más exigente de los oídos.

Que nadie de los que me estéis leyendo pierda, si alguna vez la tiene, la oportunidad de probar una 900. ¡Vale la pena!

## EN MARCHA

Antes de subir sobre el «gran caballo», demos un rápido vistazo al «uniforme de la 900».

Los diseñadores han querido

Nadie podrá apearse de la Benelli 900, una vez la haya probado, con muestra de indiferencia en su rostro.

Quizá, sea la única moto en el mundo, junto a la Honda CBX y la Kawa 1.300 que deje su ocasional conductor poco menos que perplejo ante la primera toma de contacto.

Luego, con el tiempo y los kilómetros recorridos surgirán las «pequeñas desavenencias» entre el hombre y la máquina.

Os aseguro que los primeros minutos sobre la Benelli 900, y generalizando, sobre cualquier seis cilindros, es algo sencillamente electrizante. Parece que el mundo que te rodea sea distinto; la mano que acciona el puño del gas danza al compás de un murmullo que se te antoja como de otra galaxia.

Probar una «seis» y esta 900 es un buen ejemplo, es sentir de inmediato una sensación que no puede ofrecer ninguna otra moto con menos cilindros. Si quisimos de emplear adjetivos para definir la sensación primera, tendríamos que emplear con profusión los siguientes; suavidad, finura, limpieza, etc., etc.

El grupo motor de esta Benelli no es precisamente un prodigio de actualidad. Es un

motor clásico, y con diez años por lo menos sobre sus engranajes desde el día que se diseñó.

Obviamente, los actuales motores de cuatro tiempos tienen su arma comercial, sobre todo en los pluricilíndricos en la concepción de sus culatas.

Los japoneses tienden, como norma, a establecer la necesi-



# REALIDAD?

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



La 900 ofrece una nueva línea que en nada recuerda a la 750 seis. Un diseño muy vanguardista que puede gustar más o menos, pero nunca pasará desapercibido. El equipo de frenos de esta 900 es potente y suficiente, aunque la frenada integral sea motivo de polémica.

El trabajo realizado en la 900 ha dado su fruto en un comportamiento rutero excelente, salvo un defecto de degradación en las suspensiones (pérdida de líquido por los retenes a los 500 kilómetros de uso). El excelente reparto de pesos, así como otras mejoras intrascendidas, la hacen muy fácil de mover entre virajes.



per, eso es evidente, con cualquier sombra que recorda la 750. Han trazado unas líneas largas y continuas en las que no han procurado excesivamente por la comodidad del piloto.

El encaje del muslo sobre el asiento, con una arista muy marcada en ese lugar, es ciertamente comprometido. Un detalle que no hubiera costado absolutamente nada de prever. Por otro lado, la línea tan vanguardista del asiento, haciendo «puente» entre el depósito y el colín, está reñida de forma total con las frenadas violentas. Es fácil frenar fuerte y estar sentado «sobre los resaca».

La posición no es excesivamente deportiva, tal como la de la moto nos hubiera hecho imaginar. Estribos adelantados y manillar cómodo y turístico, pero menos «aperizado» que el de la 750 (100 centímetros cúbicos).

La llave de contacto, diseño Benelli, es un alma de hierro con cabeza móvil de plástico; se introduce en su alojamiento, la cabeza queda a guisa de modulador de sonido (una radio o TVE. Un ligero movimiento a la derecha y tenemos el «tablero de abordaje» en posición de start. Leve pulsión al botón de arranque (situado en el conmutador de luz) y el poderoso seis cilindros iniciará su excitante canción.

La introducción de la primera siempre irá precedida por un inevitable «clak!» El cambio, selector y embrague son quizá un punto más sensurable del tipo matriz 900.

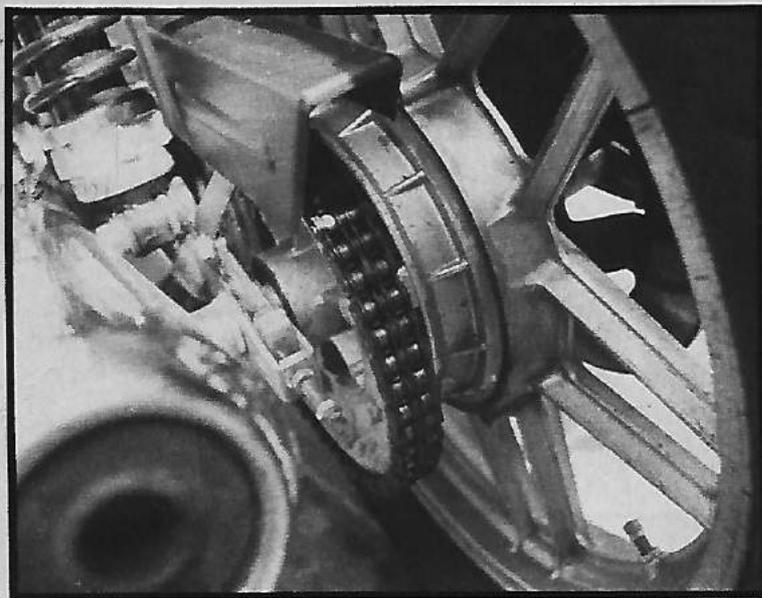
El accionamiento del cambio es sencillamente duro.

No contribuye excesivamente a paliar esta sensación una paleta de cambio evidentemente rígida y que no ofrece el suficiente brazo de palanca. Por otro lado, bien el cambio o bien el selector convierten la inserción de las velocidades en una operación, en ocasiones, poco agradable.

A bajo régimen, suele dar la sensación de que el cambio ha quedado bloqueado en la velocidad que está engranada. Pruebas repetidamente con el empujón, y la siguiente marcha no «alta». En ese caso no hay que esperar. Debemos de subir el motor de régimen e insistir con el pie. Finalmente entrará. ¡Seguro!

Es, pues, un punto importante a revisar.

Salvando este primer «escorrido», que se hace notar de inmediato (aunque probablemente al «primerizo» en una seis cilindros le costará darse cuenta que la 900 es algo más que un sonido), es igualmente fácil observar la cualidad quizá más importante de esta moto. La movilidad. Increíblemente «liguetona»; con un respetable ángulo de giro, ligera de movimientos en cualquier sen-



Detalle de la cadena duplex que monta la 900.

tido y sobre todo fácil de introducir en calles estrechas. En definitiva, cualquier parecido con su «hermana menor» es pura coincidencia.

En Benelli han obrado el milagro.

A pesar de la notable anchura del motor; su disposición en el lugar exacto, más cerca del tren delantero que del trasero, le dan a la moto un equilibrio perfecto. Su reparto de pesos está tan conseguido, que en algún momento podemos olvidar que se trata de una ancha y aparatosa seis cilindros.

A pesar de ser 900, la capacidad total de esta moto está muy fraccionada; ya hemos dicho que cada cilindro cubica 150 c. c. Esto hace suponer cierta falta de elasticidad a bajos regímenes, pero en la realidad no es así.

En ciudad puedes circular «entre filas» con la quinta engranada y a 2.000 rpm. El motor, siempre suave y sin tirones, recupera perfectamente hasta la velocidad, que en el casco urbano, nuestra conciencia nos dicte.

Igualmente aquí, este motor supera ampliamente a la 750 cc.

Es una regla, casi dogma de fe, que en una moto, donde hay aceleración, hay inexcusablemente ruido, y donde hay ruido hay vibración... ¡sí, así es!, pero la 900 es la excepción que confirma la mentada regla. ¡Otro mundo, vamos...!

Pero, una vez más, no es oro todo lo que reluce.

En los días que la 900 ha estado con nosotros apareció un problema que el propio importador, Corver, tenía referenciado. La batería.

El nuevo alternador necesita un acumulador de 28 Ah. De origen, monta una batería de 14 vol/12 A y 25 Ah, que es a todas luces insuficiente para alimentar el motor de arranque, y la instalación eléctrica general de la moto. El cambio de la batería es obligado ya en

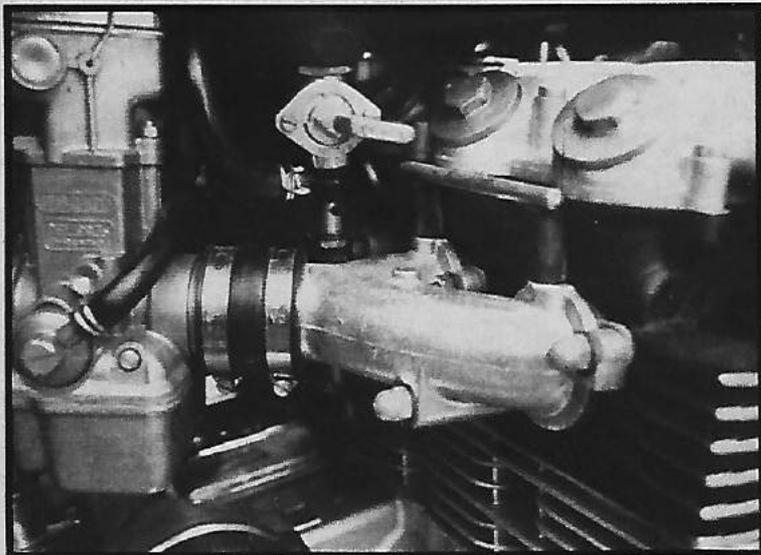
Benelli al exponer su tremenda facilidad para correr.

La moto tiene un extraordinario espíritu para rodar por encima de los 150 kilómetros.

A esa velocidad, una vez más, su reparto de pesos, el lanzamiento de horquilla, sus neumáticos (Pirelli Phantom) y, en definitiva, la concepción general de la moto, nos dan una seguridad dinámica tan grande que nos parece ridículo rodar en autopista por debajo de esa cifra. El motor, a 150 kilómetros por hora, no llega a 6.000 rpm. Esto representa ausencia de ruido, ausencia TOTAL de vibraciones y el placer integral de sentirnos... ¡casi volar!

## ¿DRAGSTER O MOTO?

Siguiendo la tónica de los japoneses, las motos deben, por



Otro detalle del tubo de compensación que existe en los colectores de admisión. El regula el equilibrio de la carburación y evita vacíos.

el momento de comprar la moto; de lo contrario, os puedo asegurar por propia experiencia, que no es nada divertido arrastrar 220 kilos. En Benelli han querido «modernizar» la 900, y entre «las modernizaciones» decidieron suprimir la palanca de puesta en marcha.

Bajo el sol de primeros de septiembre y con los brazos cansados de arrastrar una 900 que no tenía batería, hubiera dado algo por la dichosa palanquita...

## EN CARRETERA: EL PLACER INTEGRAL

Eso es.

Si en ciudad la moto nos ha convencido por su manejabilidad y excelente motor, en carretera estas virtudes se multiplican a la par que el cuentakilómetros aumenta su escala.

Quizá encuentre la frase que mejor defina a esta nueva Be-

lo menos así reza veladamente en la publicidad de cada marca, correr más que la competencia. Os aseguro que cuando probé la Kawa 1.300 en Malta, precedida por el lema oficial de Kawasaki «Joint the force» (únete a la fuerza), sentí un escalofrío por todo mi cuerpo.

Yo no haría un viaje tranquilo con semejante cohete bajo el culo; y no lo haría por la sencilla razón de que «mis límites terminan donde empieza mi curiosidad» y esto significa que con una moto que «siempre corre más que tú», llega el momento que aceptas el desafío...

El resto puedes intentar imaginarlo.

Cuando bajé de la 1.300 y sus 120 CV y conduje la Z 500 volví a sentirme bien. La aguja del cuentavuelvas de la 500 estaba en la zona roja, casi por encima de las 9.000 rpm, y mi espíritu, muy al contrario de alterarse, me decía, ¡esto marcha!

Pues algo parecido pasa con la Benelli 900.

Hay 80 Hp DISPONIBLES. Y eso es muy bueno. Siempre puedes tener la moto bajo tu dominio. Acelera, pero no desmon-

ta; corre, pero no impresiona. Siempre te sientes dueño de la situación.

Ciertamente, una Honda six o una Kawa 1.300 corren de largo, más que esta Benelli, pero será muy difícil que sus propietarios se sientan así mismos «dueños» de la máquina. Ella siempre tendrá ese algo más que difícilmente nadie podrá utilizar.

#### COMO VA EN EL «MIXTO»

Hemos hablado de su comportamiento en autopista.

Pero si su buena velocidad de marcha a alta velocidad y su total ausencia de vibraciones no fueran ya suficientes argumentos para convencernos, el comportamiento de la 900 «Sei» en trazado de montaña, con vira-

horquilla delantera inició un desfallecimiento (notable pérdida de líquido por los retenes), que fue secundado por un notable cambio de los amortiguadores traseros; en definitiva, la moto perdió su «buen tacto» inicial, y el recorrido de las suspensiones aumentó de tal modo que caballete y estriberas, así como la unión de los escapes, arañaban con cierta facilidad el asfalto al inclinar más de lo normal. Otro punto importante, que Benelli debe de revisar.

Vayamos a la frenada.

Por deseo expreso del grupo De Tomaso, la 900 va provista en origen con la llamada «frenada integral», que patentó Guzzi en su día. Es decir, con el freno de pie actuamos directamente sobre el disco trasero, más el disco delantero izquierdo. Una frenada potente

delantera (puesto que actúa un disco delantero) y eso transmite inmediatamente una cierta sensación de inseguridad. Excuso decir que, si el piso está mojado o existe arenilla, ¡guauuuuu!... De cualquier forma, rodando sobre piso en buen estado y en una carretera conocida o, por lo menos, «simpatía», la frenada integral no deja de tener su encanto. Pero, lamentablemente, no siempre circulamos en «condiciones óptimas».

Por lo que respecta a la estabilidad propiamente dicha, diré que es aceptable, a un nivel incluso superior que a modelos análogos japoneses. Tanto en curvas de radio corto como en amplios virajes de autopista, la 900 es siempre un ferrocarril que «viaja, pero seguro».

#### CONCLUSIONES

Imagino que, a través de lo escrito, muchos de vosotros empezareis a tener una idea más concreta de lo que es esta 900 «Sei».

Por lo que a mí respecta, la

moto me ha sorprendido, a pesar de los defectos, que los tiene, y que ya hemos señalado definitivamente.

El consumo es sorprendentemente bajo. No superó los siete litros en condiciones de «ti maneta», teniendo en cuenta que no existía rodaje previo. Velocidad punta no supera 200 kilómetros por hora (aunque el cuentakilómetros indicaba cifras más optimistas), pudiendo situar en 195 kilómetros 8.500 rpm. (con una sola pisa «a bordo»).

Si a todo esto unimos el precio con que será comercializada en España por Corver, unos 550.000 pesetas matriculada, podremos ocultar que la «Sei» está llamada al éxito. Se puede decir que sea barata, pero sí, con toda propiedad que es «menos cara» que otros motos del mercado, que ofrecen, con diferencia, mucho más que nos que este divertido aparato que hoy hemos probado para vosotros.

Un ensayo  
Jaime ALGUERSUA  
Fotos  
J. M.<sup>a</sup> ALGUERSUA



jes de todo tipo, concluye definitivamente nuestra impresión.

¡Excelente!

La moto se deja ladear con la misma facilidad con que lo haría unas 350 cc. Evidentemente, los 220 kilos representarán siempre la barrera entre una moto liviana y la 900. Las frenadas no pueden «entenderse» del mismo modo con que se frenan en una 350.

Pero, dejando al margen la importante consideración del peso, la «Sei» Benelli, apoyada en unos extraordinarios neumáticos, los Pirelli Phantom (se han revelado como una sorpresa, pues nunca antes los había probado), deja atrás a más de una «superbike», en apariencia menos voluminosa y pesada.

Las suspensiones nos han decepcionado un tanto. A lo largo de los primeros 500 kilómetros de ensayo (la moto lo inició con cero kilómetros en el contador), el tarado de ambas se nos antojó adecuado. En virajes cerrados, con buen y regular piso, nada tocaba en el suelo (ni estribera ni caballete) y su comportamiento estaba en límites más que aceptables. A partir de los 500 kilómetros, la

Detalle de la parte inferior del motor. Un complicado trazado de escapes que convergen en un «seis en cós». Más ahorro para la fábrica y más economía para el usuario.

en cualquier circunstancia, pero que tiene, como ya hemos comprobado en otros modelos del grupo De Tomaso, un defecto capital. La irregularidad en los virajes.

Con la Benelli 900 «Sei» se puede, como ya hemos dicho, ir muy rápido en zonas reviradas; pero deberemos de tomar nuestras precauciones en las zonas de frenada. Hay que calcularlas muy bien, para evitar en lo posible corregir con el freno la trayectoria dentro del viraje. Con un freno convencional no encierra ningún problema ayudar el viraje frenando levemente con el trasero, mientras lo «negociamos» (de hecho es una técnica empleada en competición; Grau es uno de sus principales cultivadores). La moto siempre va donde quieres sin ningún extraño. Ahora bien, frenar en el viraje, aunque sólo sea muy levemente con la frenada integral, supone un descenso inmediato de la horquilla

## ANALICEMOS LA MECANICA

En 1975, Benelli comercializaba la primera seis cilindros de 750 centímetros cúbicos en serie del mundo.

La aparición de la «gran Benelli» representó todo un acontecimiento en el sector de las «superbikes», dando quizás origen, a esa escalada de los cilindros y los cubicajes que han desencadenado los japoneses.

Todo hacía prever que con la Honda 750 Four, los límites de una motociclista convencional estaban ya suficientemente establecidos (teníamos en cuenta que la cuatro cilindros de Honda, pionera en motores tetracilíndricos apareció en el mercado antes de 1970), pero la osadía del grupo De Tomaso, no iba a ser consentida fácilmente por los orientales. Que el mundo se maravillara ante una realización italiana, bajo el argumento de los seis cilindros, no era en esa época (1975), nada favorable a los deseos imperialistas de los japoneses, casi consumados, pero no plenamente arraigados.

De Tomaso, quizás sin saberlo, había espoleado con su impresionante «seis» el ingenio industrial de los japoneses, y lo que es peor, la ambición de los departamentos comerciales y publicitarios de las cuatro marcas niponas. El derroche de fantasía de la Benelli 750 sei, no pasó lamentablemente de «una anécdota» industrial, porque el éxito a nivel mundial de este modelo fue más bien discreto. Por el contrario, los japoneses, mejoraron continuamente sus cuatro cilindros, en especial Honda, con sus serie F-1 y F-2, haciéndolas

más potentes, más manejables, más estables, dentro de sus limitaciones, y sobre todo, buscando el argumento comercial en cantidades cada vez mayores que han convergido en la actual «saga» de las 900 y 1000 c. c..

La Benelli seis, desde 1975, ha pasado por los mercados continentales de forma reducida, siendo en España, uno de sus mejores clientes.

La «sei» se vendió bastante bien en nuestro país (proporcionando al sector de comprador capaces de pagar una superbike aunque los defectos congénitos de la misma, fueron reducidos cada vez más el círculo de admiradores.

A la 750 sei, sólo le quedó virtud que nadie puede poner en entredicho: ¡la increíble suavidad de su motor, y su enajenante sonido!

Pero la estabilidad, precaria casi todas las condiciones, la falta evidente de prestaciones, la falta de un alternador grande mal dispuesto, su peso y un ruido, etcétera, la irían alejando del posible comprador.

En 1977, De Tomaso, presentaba en Milán la sucesora de «anticuada 750».

La Benelli sei 900.

Dos años después, y cuatro días de la aparición de la 750 c. c. hemos tenido ocasión de probar versión, «aumentada y corregida» que De Tomaso ha hecho de 750 c. c., que en su día sonó al mundo.

Evidentemente, los ingenieros del grupo de Tomaso, que ya



Detalle de la evolución de la 900. En la fotografía podemos ver un primer prototipo preserie que montaba los seis escapes como en la 750. Posteriores pruebas en carretera aconsejaron sustituirlos por el «seis en dos» actual.

Benelli (puesto que en la actualidad Guzzi fabrica piezas para Benelli y viceversa), se han limitado a corregir todo aquello que sabían deficiente en la 750, sobre todo en lo que concierne a la parte ciclista, dándole al motor mayor «pulmón» por el sencillo procedimiento de «engordarlo».

#### COMO ES LA MECANICA DE LA 900

Como ya he dicho antes, el motor de la 900, no ha sufrido cambios radicales en su estructura original; simplemente se le ha dado mayor capacidad y sobre todo, se han pulido un buen número de detalles, que en conjunto hacen olvidar el anterior grupo motriz, siendo en realidad el mismo.

Veamos.

De momento, los 903 c.c. se alcanzan por medio de una carrera y diámetro unitario de 60 por 53,4 milímetros, lo que nos da un cubicaje por cilindro de 150,5 c.c. La potencia declarada por el fabricante respecto a este motor es de 80 Hp, con un par motor de 7,5 Kg. a 6.000 r.p.m. (el techo lo tiene a 8.400 r.p.m.).

Por lo que respecta a la versión 750, el constructor declaraba 76 Hp, a 9.000 r.p.m.

Cifra esta última que muy bien puede ponerse en duda, dado que a la mayor capacidad de los cilindros, tenemos que añadir una mayor relación de compresión (9:1 en la 750 por 9,5:1 en la 900). Lógicamente, deben de mediar más de 10 Hp de potencia entre uno y otro modelo. La 750 no estaría más allá de los 66 ó 68 HP.

Al igual que en la 750, la 900 no está alimentada por seis carburadores, uno por cilindro, como en el caso de la Honda CBX, si no por tres Dell'Orto VHB 24 (en la 750 eran VHB 29) de 24 milímetros de difusor. Cada carburador alimenta a dos cilindros por medio de unos colectores de fundición.

Es éste, el de los reglajes, un problema que atemoriza a cualquier comprador de una moto con más de dos cilindros. La carburación puede complicarse proporcionalmente al número de cilindros. Nuestro particular ensayo no ha llegado a los 1.000 kilómetros y es prematura asegurar que en la 900 no existen problemas de este tipo. Lógicamente, en la fábrica de Pesaro han trabajado especialmente para que esto no suceda. No hemos observado ninguna anomalía de carburación (desajuste en el ralentí, vacíos al acelerar, etc. etc.) durante el tiempo que hemos tenido la moto en nuestras manos. Siguiendo la línea de rejuvenecimiento que ha trazado De Tomaso sobre este motor, el alternador ha significado uno de los cambios importantes.

En la 750 c. c., su situación era un tanto antiestética y sobre todo incómoda. Ahora, los ingenieros han sustituido el voluminoso alternador, dejando libre el espacio que hay detrás y bajo los carburadores, instalando uno nuevo de reducidas dimensiones

## CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	Seis cilindros, cuatro tiempos
Cilindrada	906 c.c. (60x53,4 mm.)
Relación compresión	9,5: 1
Distribución	Simple árbol de levas en culata
Encendido	Batería-platinos
Alimentación	3 Dell'Orto VHB 24 D, 24 mm.
Lubricación	Carte húmedo. Bomba trocohal. Aceite SAE 10 W 50
Embrague	Multidisco (12) en seco
Cambio	5 marchas
Transmisión	Primaria: cadena Hy-Vo y engranajes Secundaria: cadena duplex
Instalación eléctrica	Generador 150 W. Batería 12 V 24 Ah.
Frenos	Doble disco 300 mm. delante. Simple disco 260 mm. detrás. Sistema de frenada integral

## DIMENSIONES

Longitud total	2.130 mm.
Anchura total	700 mm.
Altura mínima	
Capacidad depósito	16,8 litros (4,5 reserva)

## DEFECTOS

Cambio duro de accionamiento.  
Batería insuficiente (necesario sustituir por una de 28 AH).  
Suspensiones (pierden su tarado óptimo inicial).  
Acabado (muy pobre; tal vez, el gran contraste con una moto que ofrece muchas posibilidades).  
Falta de comodidad en viajes largos.  
Pobre potencia de luz.

## VIRTUDES

Buenas, aceptables y «lógicas» prestaciones.  
Estabilidad óptima (salvo con las suspensiones «bajas»).  
Muy buena movilidad y radio de giro.  
Ausencia total de vibraciones.  
Muy agradable nivel sonoro.  
Sorprendente consumo.  
Excelente frenado (dejando a un lado la preferencia o no sobre la frenada integral).  
Un precio más que razonable.

en el lado izquierdo del cigüeñal, manufacturado por Bosch.

Asimismo, el encendido es electrónico, abandonando los platinos.

El embrague ha sido sometido a una «cura total».

Ahora se ha creído oportuno instalar uno del tipo «en seco».

Sus reacciones son algo más bruscas, pero su rendimiento es superior. En cuanto al cárter, los alojamientos del anclaje posterior con el chasis han sido modificados; el motor queda más elevado de atrás y ligeramente inclinado hacia delante. Hemos de tener en cuenta que, salvo paqueñísimos detalles, el chasis es el mismo de la 750 sei. Esta medida, adoptada al propulsor de 900 c. c., tiene como fin aumentar la distancia al suelo del bajo cárter, permitiendo recoger mejor los escapes.

En otro orden de cosas, notamos la ausencia de la palanca de puesta en marcha. Una medida «muy japonesa», con la que no estamos de acuerdo. La transmisión secundaria se ve favorecida por la adopción de doble cadena. Es decir, doble piñón de salida cambio, doble corona y doble cadena. Con esta medida se mejora en durabilidad el trabajo de la cadena, aunque debemos cuidar el tensado de la misma con regular asiduidad.

### MÁS DETALLES: LIGEREZA Y MOVILIDAD

Hemos dicho antes que la 750 tenía muy definidos sus defectos. En este sentido han trabajado los técnicos de Benelli para eliminar en lo posible la repetición de éstos en la 900.

El chasis sigue siendo el mismo, y por lo tanto la realización de la 900 ha requerido dosis ingentes de habilidad para convertir a «un camello» en una «gacela»...

Y en cierto modo lo han conseguido.

Por supuesto, que el «styling»

LA BENELLI «SEI» Y LAS OTRAS MAXICILINDRICAS										
Modelo	Núm. cilind.	Cilindrada (c.c.)	Potencia máx. (CV)	Par máx. (Kg)	Velocidad máx. (Km/h)	400 m. salida p. (s.)	Consumo (l/100 Km)	Peso (Kg)	Sistema transmisión	
Benelli 900 sei	6	906	80 a 8.500 rpm.	—	193	12,6	6,9	248	Cadena dúplex	
Kawasaki Z 1.300	6	1.286	99 a 8.000 rpm.	10,4 a 6.000 rpm.	217	12,3	9,3	322	Cardan	
Honda CBX	6	1.046	100 a 9.000 rpm.	8,6 a 8.000 rpm.	220	12,1	9,5	274	Cadena	

nada tiene en común con el de la 750.

Se ha pasado de un diseño convencional a uno lineal, integral, donde los trazos son siempre continuos y el depósito forma prácticamente bloque con el asiento. De todas formas, lo que consideramos depósito es en realidad una carcasa que esconde el verdadero depósito bajo ella.

Muy importante la decisión de suprimir los seis tubos de escape, para dejar finalmente un «seis en dos». La mejora en peso es evidente, y sobre todo en costes a la hora de sustituir escapes por envejecimiento. Pero no debemos olvidar la mejor disposición del espacio bajo el motor con vistas a evitar «tocar» en los viajes.

En realidad, el modelo de 900 que De Tomaso presentó en Milán en 1977 montaba los seis escapes, al igual que la 750 (ver fotografía). Las posteriores pruebas en carretera demostraron el inconveniente de su utilización, sobre todo porque la 900 debía de ser una moto ratera. Buena viradora y fácil de mover.

La solución de los «seis en dos» ha sido todo un acierto. Tanto el nivel sonoro, que está en unos límites más que aceptables, así como la «calidad auditiva», que no merma en nada el encanto de su sonido habitual, conjugan perfectamente con la disposición recogida de los mismos.

En aras de convertir «al mons-

truo» en un aparato manejable, la 900 es 9 cm. más corta que su antecesora.

El manillar es muy similar al tipo Norton (en forma de U) y sensiblemente más corto que el anterior. Por supuesto, que la «carrocería» es mucho más estrecha en conjunto, adoptando un anatómico encaje en el depósito para mejorar la posición de las piernas.

Todos estos detalles sumados dan un resultado sencillamente inesperado, teniendo en cuenta que la 900 hereda el mismo chasis de la 750.

Una moto fácil de manejar sorprendentemente liviana en ciudad. Continuando la tradición de Guzzi, De Tomaso ha querido que «su» 900 estuviera equipada con el sistema integral de frenada. Un medida que luego comentaremos.

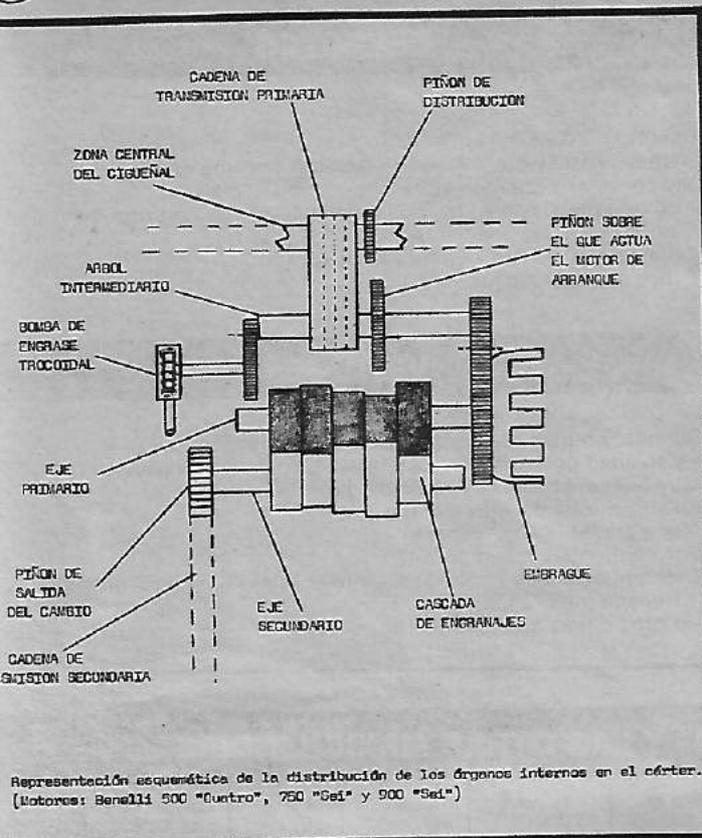
## LOGICA ITALIANA PARA UNA CLASICA JAPONESA

Mientras las «mejores motocicletas del mundo» seguían goteando aceite y perdiendo tornillos, ante el inefable orgullo de sus constructores, los japoneses se llevaban a sus islas algunas unidades del prestigioso producto británico. Allí desmantelarian, calibrarian, estudiarían y... superarían cada uno de sus componentes. Cuando la industria inglesa se hundía irremisiblemente, los responsables de marcas como Norton, Matchless, Triumph, BSA, Velocette, AJS o Royal Enfield todavía esbozaban una despectiva sonrisa dirigida hacia aquellas «copias mejoradas» procedentes del país del sol naciente.

Actualmente, el grupo De Tomaso es un ente poderoso y próspero; ello se ha debido, en buena parte, a una drástica decisión: luchar contra el poderío nipón con

sus mismas armas. De esta manera surgió la Benelli 500 «Quattro», un calco descarado de una moto robusta, potente, rápida y rentable dado el contenido coste de fabricación que se deduce de una sofisticación mínima. El molde de la «Quattro» no fue otro que la Honda CB 500 «Four». Una sola y comparativa observación de los motores revelaba que las características fundamentales de ambas tetracilíndricas eran asombrosamente idénticas.

El propulsor de la 500 «Four» dio origen a otros modelos, pero la «medio litro» italiana ha permanecido prácticamente invariable hasta nuestros días. Cilindros transversales al sentido de la marcha. Dos válvulas por cilindro reguladas mediante cortos y robustos balancines que actúan bajo la acción de un árbol de levas



davía hoy deja estupefactos a aquellos que contemplan cómo un cigarrillo se mantiene en equilibrio vertical sobre el depósito, a moto parada, mientras las rpm. se acercan a la línea roja.

La «Sei» 750 nunca llegaría a ser una motociclista mayoritaria. La proposición era muy válida, pero apareció demasiado tarde en el mercado; un mercado en el que ya se habían situado opciones con mayor cantidad de centímetros cúbicos o prestaciones más importantes, como la Kawasaki KZ 900, la Laverda 1.000 tricilíndrica, e incluso las BMW R 90, absorbiendo un nutrido sector de la demanda.

### UNA ESPERADA RENOVACION

Con idéntico cubicaje y semejante concepción, el fraccionamiento de la cilindrada siempre supone una potencia máxima superior, pero la menor capacidad de los cilindros implica una reducción de la longitud de la carrera del pistón. La consecuencia inmediata es la imposibilidad de obtener un aceptable valor de par motor hasta que las revoluciones compensan el escaso recorrido del émbolo.

Se hizo patente la imperiosa ne-

cesidad de una evolución y nació la 900 «Sei». La base del motor continúa siendo aquella lejana Honda 500 «Four», pero el cambio ha sido radical. La alteración de la cilindrada se ha verificado mediante un replantamiento de las cotas de diámetro (60 contra 56) y carrera (que pasa de 50,6 a 52,4). Los consiguientes 905 cc. comportan una «palpable» mejora en la suavidad del comportamiento y la progresividad de la respuesta a cualquier tipo de sollicitaciones, debido a la obtención de una curva de par más plana.

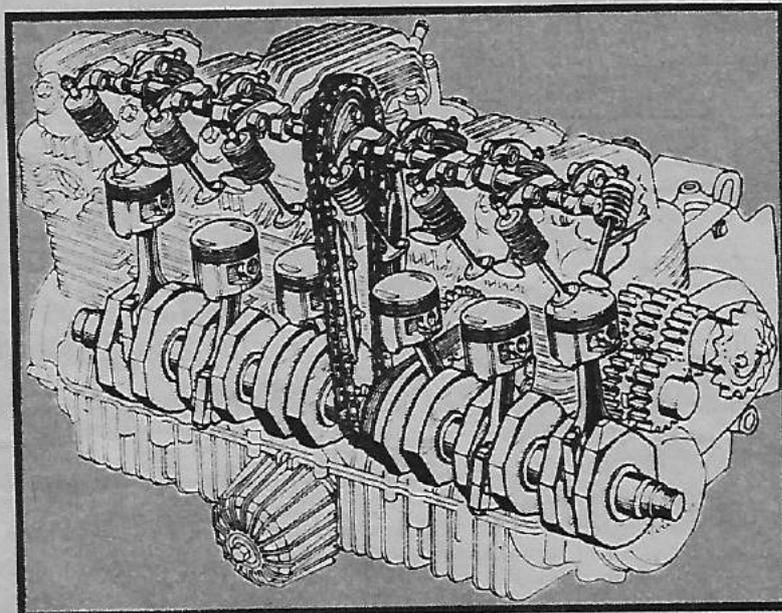
presar su potencia, el diámetro de los difusores se ha rebajado a 24 milímetros (29 en la 750). La homogeneidad de la succión se beneficia de tubos compensadores de depresión que unen los carburadores dos a dos. Por otro lado, la adopción del encendido electrónico colabora notablemente a la nitidez de las combustiones y al aprovechamiento del carburante suministrado. Además, el alternador es ahora más compacto y menos voluminoso, restando aparatosisidad al conjunto.

El cambio fue considerado como el «falcon de Aquiles» de las primeras «Cuatro»; un problema que dejó de serlo en cuanto la preocupación del italo-argentino De Tomaso por la buena reputación de sus fabricados tomó cartas en el asunto. Los actuales cambios no sólo son fiables, sino que al adecuado escalonamiento de las relaciones puede convertir a un «pequeño monstruo» hexacilíndrico de más de 200 kilos, 900 cc. y 80 CV en una motociclista divertida de conducir. Primera y segunda ligeramente abiertas, posibilitando su pleno aprovechamiento y reuniendo a las tres restantes en una cerrada y alegre sucesión. En el aspecto de las transmisiones, la primaria persiste siendo mixta, por cadena (cigüeñal-árbol intermediario) y engranajes (árbol intermediario-campana del embrague). El embrague, multidisco, trabaja en saco. En la transmisión secundaria resalta la incorporación de una cadena «duplex», segura, resistente y de mayor duración.

Los pistones, con tres segmentos cada uno, disponen de concavidades para permitir el movimiento de las válvulas. Las bielas, de cabeza desmontable, se asientan sobre rodamientos lisos, lubricados a presión por una bomba trocoidal (Eaton) que aspira aceite del cárter.

Los rodamientos lisos, profusamente empleados en el ramo automovilístico, ofrecen una mayor superficie de contacto y un reparto más equitativo de los esfuerzos; pero su uso impone dos serios condicionantes: la obligatoriedad de engrase a presión y un severo cuidado durante el rodaje, ya que, por ser más crítico, el período deberá ser también más largo. Prevayendo la fatalidad de una obstrucción de los conductos a causa de la suciedad, el circuito de engrase está provisto de eficaces filtros: uno de rejilla, en la parte inferior e interno, y otro de cartucho recambiable, en la parte delantera.

Hay quien acusa a la «Sei» de tener poco carácter. ¿Por qué engañarnos? Cuando los rasgos que definen un propulsor son: robustez, potencia, ausencia de problemas, suavidad, progresividad, consumo moderado y poca complejidad mecánica —independientemente del número de cilindros— la personalidad de esa moto tiene que ser agradable. Si; la Benelli 900 «Sei» ha de ser una espléndida compañera.



la pelota» a los japoneses. Sin embargo no se estancó a la expectativa, sino que, anticipándose en el tiempo, llegó aún más lejos. Sumaría dos cilindros suplementarios a su moto «estrella», creando la 750 «Sei».

Las bielas dejaron de estar caladas a 180°. Con un calado que rozaba el ideal teórico, las muñequillas recibían el impulso de las «explosiones» cada 120° de rotación del cigüeñal. Este se acomodaba sobre ocho apoyos de bancada, uno entre cada par de contrapesos, uno en cada extremidad y los dos restantes en el centro, cercanando a las cadenas de distribución y transmisión primaria.

Ante la continuidad de las presiones, la progresividad de tracción resultaba admirable y la minimización de las vibraciones to-

cesidad de una evolución y nació la 900 «Sei». La base del motor continúa siendo aquella lejana Honda 500 «Four», pero el cambio ha sido radical. La alteración de la cilindrada se ha verificado mediante un replantamiento de las cotas de diámetro (60 contra 56) y carrera (que pasa de 50,6 a 52,4). Los consiguientes 905 cc. comportan una «palpable» mejora en la suavidad del comportamiento y la progresividad de la respuesta a cualquier tipo de sollicitaciones, debido a la obtención de una curva de par más plana.

Como en la 750, la alimentación rcae en 3 Dell'Orto, uno por pareja de cilindros, con toberas de admisión desdobladas. Merced a la respiración más efectiva del motor y a que requiere de menos revoluciones para ex-

### PRESTIGIO UNA MOTO ACABADA

Alejandro De Tomaso no tuvo reparo alguno en manifestar abiertamente su política de «devolver