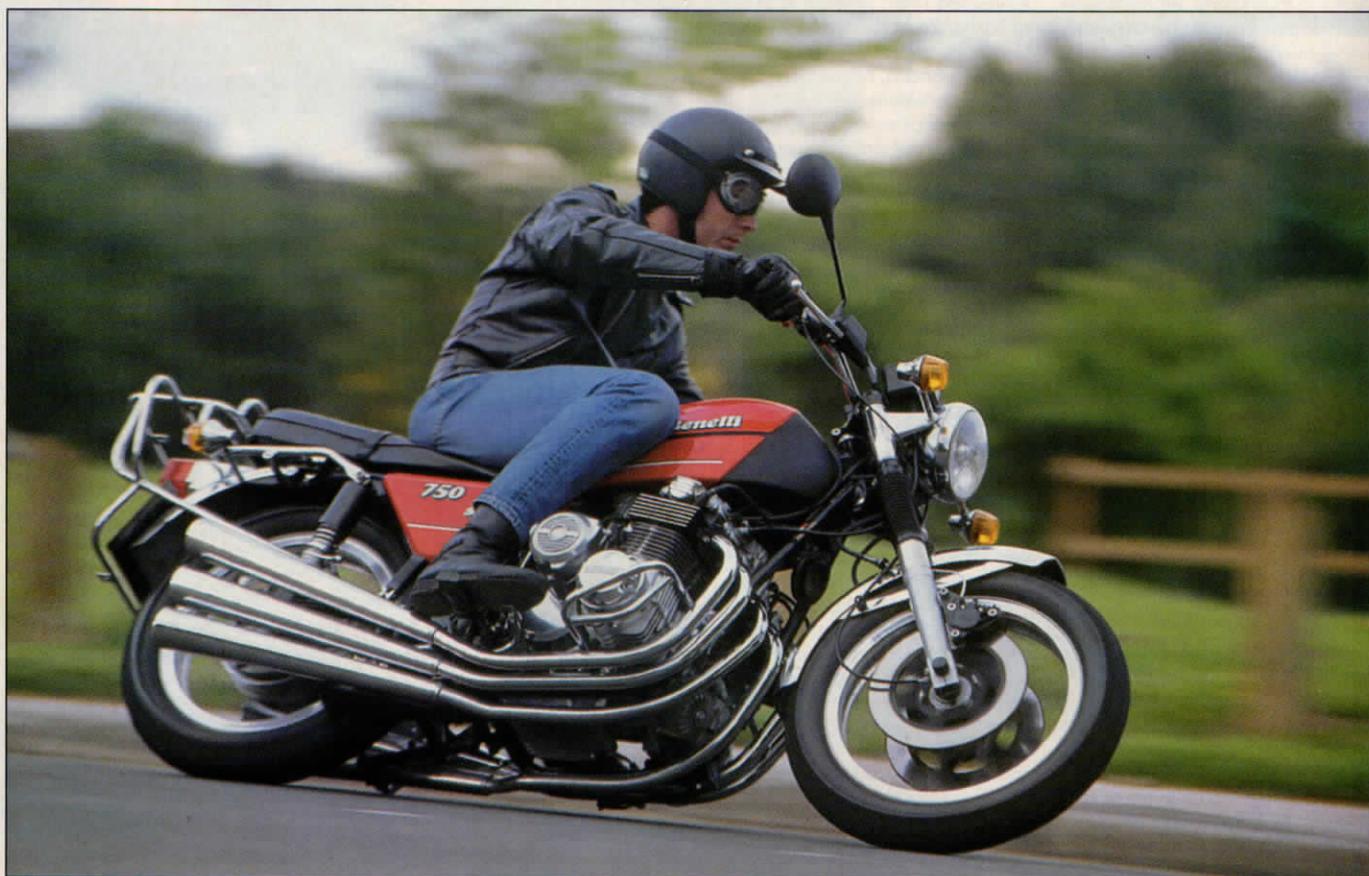


MOTOS  
DE  
LEYENDA

BENELLI 750 SEI

# CON TRES ESCAPES POR BANDA



**FUE LA MOTO CON QUE LA INDUSTRIA ITALIANA SE ADELANTÓ A LA JAPONESA, CONCRETAMENTE A HONDA Y SU CBX 1000 SIX. PERO BENELLI PAGÓ MUY CARO EL ATREVIMIENTO...**

**FUE UNA MOTO PRECIOSA. SUS TRES TUBOS DE ESCAPE POR CADA LADO LE DABAN UN CARÁCTER ELEGANTE, SOFISTICADO Y A LA VEZ ESPECTACULAR; LÁSTIMA QUE SUS PRESTACIONES Y FIABILIDAD MECÁNICA NO ESTUVIERAN A LA ALTURA DE SU ASPECTO...**

Roland Brown  
Fotos: Jack Burnicle  
Adaptación: Ernest Ribé

**Benelli**

**Benelli**

La brillante Benelli roja se desplazaba tranquilamente a 120 km/h. con una finura que pocas motos modernas pueden igualar. El viento golpeaba en mis hombros y casi ahogaba el fino sonido de los escapes, pero la moto seguía inmutable; la imagen de los espejos era completamente clara y no se notaba ni el más mínimo cosquilleo a través del asiento, manillar o estribos. Si miraba hacia abajo podía ver los extremos de la culata y del cárter, sobresaliendo por los lados del brillante depósito rojo, pero, aparte de esto, el motor de la Benelli Sei no transmitía casi ninguna otra impresión.

La excepcional finura de funcionamiento era la característica principal de la Sei, que, cuando se presentó, en 1973, era la única moto matriculable del mundo con motor de seis cilindros. Con su aparición, la industria italiana se adelantaba a los japoneses en su guerra tecnológica particular, pues Honda no puso a la venta su CBX 1000 Six hasta 1978.

Entonces corrían los años en que la industria japonesa se comenzaba a labrar un excelente porvenir en todo el mundo, con superbikes baratas, de altas prestaciones y motores irrompibles; mientras que la industria italiana trataba desesperadamente de hacerles frente con todas las armas disponibles. La Benelli 750 Sei fue una de ellas...

Pero todo fue en vano.

Era una máquina sofisticada y con estilo propio. Contaba con un motor único y, para que quedase bien claro, había tres brillantes silenciadores en cada lado. Era una superbike italiana, pero nada tenía que ver con otros nombres famosos a mediados de los setenta, como Ducati, Laverda y Moto Guzzi.

La Sei tenía que ser el buque insignia que debía llevar a Benelli a una nueva época de gloria, bajo el liderazgo de Alejandro de Tomaso. El empresario argentino, que más tarde se convertiría también en propietario de Moto Guzzi, adquirió la desfalleciente Benelli al inicio de los años 70, tras vender su compañía de coches Pantera, y poco después anunció el desarrollo de una nueva gama de modelos, entre ellos una moto de seis cilindros. Hubo quien no se lo creyó, pero pronto tuvo que tragarse su incredulidad cuando apareció la Sei, aunque luego dijo que su diseño se parecía mucho al de la Honda CB 500 cuatro cilindros.

La afirmación de que el motor Benelli no era más que un motor y medio de Honda era un poco injusta para la marca italiana, que ya había demostrado su buen hacer en 1969, cuando Kel Carruthers ganó el Campeonato Mundial de Velocidad de 250 c.c. con una máquina de cuatro cilindros, 16 válvulas, dos árboles de levas y 64 caballos. Seguro que Benelli tomó muchas enseñanzas del Mundial para sus motos de calle, pero el motor de velocidad no se parecía

en nada al de uso diario.

Unos años antes de la Sei, Benelli lanzó inesperadamente al mundo la 500 LS tetracilíndrica y la prensa de entonces tachó su motor de copia de la Honda CB 500 de finales de los sesenta, a lo que De Tomaso alegó que si los japoneses habían copiado a los europeos, ya era hora de que Europa copiara a los japoneses... de ello le viene la fama de plagio a la Sei.

Ambos motores tenían un diseño clásico, con una cadena de distribución en el centro, monoárboles de levas, 2 válvulas por cilindro, estaban refrigerados por aire y tenían las medidas clásicas de 56 x 50,6 mm. x 4, que en el caso de la 750 Sei daban un cubicaje de 747,7 c.c. Otros detalles, como el alojamiento fileteado del filtro de aceite, mostraban cual había sido la inspiración principal de los ingenieros de la firma de Pesaro, aunque se disi-

mulaba el aspecto completo del motor al cortar el aleteado de la culata más rectangular que en las motos japonesas...

## MUY ANCHA

Algunas de las diferencias técnicas del motor de la Benelli estaban destinadas a limitar la anchura del motor "sei cilindri". El alternador no estaba situado en un extremo del cigüeñal, sino detrás de los cilindros, en la derecha y accionado por engranajes; gra-

cias a eso se lograba que la anchura total del motor fuese solamente 25 mm. más que la del Honda, de cuatro cilindros. A ello contribuyó también algún que otro punto de apoyo menos en el cigüeñal, lo que se tradujo en problemas mecánicos a largo plazo. En definitiva, el motor es muy ancho de todas formas y la moto se veía penalizada por una escasa luz al suelo...

También para contribuir a la sen-





sación de estrechez, se usaban solamente tres carburadores, cada uno de ellos alimentando dos cilindros; los dos exteriores montados en un colector girado hacia el interior, de manera que todos cabían perfectamente debajo del comienzo del redondeado depósito.

El motor producía una potencia respetable para la época: la fábrica declaraba 76 caballos a 9.000 vueltas y estaba alojado en una parte ciclo de diseño tradicional, pero que funcionaba mejor que la mayoría de sus contemporáneos. Era un chasis de doble cuna, realizado en tubo de acero, con horquilla Marzocchi y amortiguadores traseros de la misma marca, o de Sebac, como es el caso de esta moto de 1975. Fuese quien fuese el proveedor, se disponía de las prácticas manecillas cromadas para ajustar la precarga. El juego de frenos estaba compuesto por dos discos Brembo de 300 mm delante y un tambor de 210 mm. detrás. Ambas ruedas eran de 18 pulgadas de diámetro y radios.

## ATRACTIVA

A los ojos de muchos motoristas, la Sei era una máquina atractiva, aunque, a pesar de todos estos escapes,

tenía un aspecto más bien ordinario, particularmente si se compara con algunas superbikes italianas de la época. Sus formas son de moto de turismo y era más una moto funcional que una deportiva, un hecho que viene remarcado por el transportín trasero, un accesorio oficial en Inglaterra que incluía los estribos del pasajero. Además, esta Sei, roja y brillante, está en perfectas condiciones, algo de lo que se alegra mucho su dueño porque los recambios no son nada fáciles de conseguir (los aficionados españoles pueden contactar con el experto y coleccionista Enrique Martínez Santamaría, en Peris y Valero 156, Valencia).

Lo primero que noté cuando me subí a ella por primera vez fue como mis pies desaparecían debajo del gran motor. Los estribos estaban muy avanzados, pero el trío de carburadores dejaba mucho espacio para las rodillas. Delante estaban los relojes, en unos soportes cuadrados muy poco habituales, con las luces piloto en medio. El manillar estaba moderadamente levantado, y los interruptores estaban mejor diseñados que muchos de los que montaban máquinas italianas de aquella época. Mucho menos refinado era el diseño del caballete lateral, imposible de encontrar bajo el motor.

## BUENOS BAJOS

Los seis cilindros volvieron a la vida con un ligero burbujeo en cuanto apreté el botón de puesta en marcha, sin apenas ninguna vibración perceptible. Recuerdo fotos aparecidas en las revistas de entonces, realizadas con el motor en marcha y un cigarrillo aguantándose derecho sobre el depósito, prueba que si se hacía con otras motos el cigarrillo daba saltos mortales. La Benelli se puso en marcha con toda facilidad; era muy agradable de conducir gracias a la ligereza de sus mandos y los buenos bajos del motor, que facilitaban mucho la conducción en ciudad. A pesar de sus 220 kg en seco y de lo elevado del centro de gravedad, la Sei tenía un tacto muy equilibrado y era fácil de maniobrar gracias a su amplio manillar y su buen radio de giro. También el sonido de los escapes era maravilloso, tan profundo y rico que te animaba a hacer música apurando las cinco marchas de la excelente caja de cambios.

Realmente, no hacía falta abusar del cambio de marchas para mantener un ritmo rápido, porque la Benelli respondía con inmediatez

al puño del gas, independientemente del régimen a que giraba el motor. Éste había sido diseñado buscando un buen funcionamiento a regímenes medios y tenía una excelente respuesta en toda la gama. Por encima de 2.000 vueltas, aunque fuese en quinta, notabas el tirón en los brazos en cuanto roscabas el puño. La carburación era impecable y no había ningún bache en la entrega de potencia, mientras la aguja se dirigía hacia la línea roja, en las 8.000 rpm.

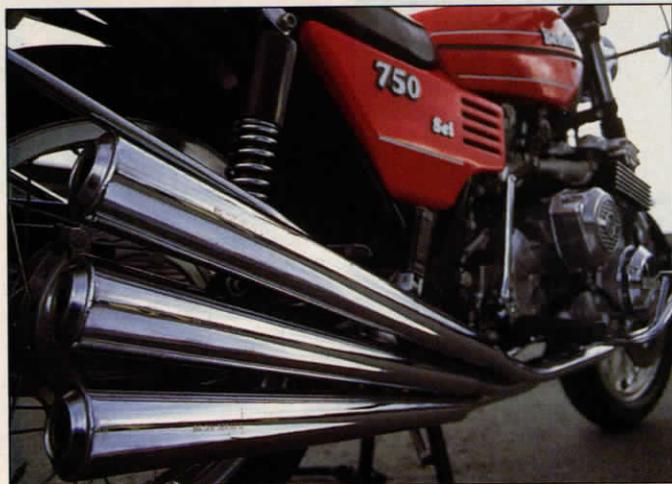
Esta banda de potencia tan ancha permitía adelantar sin esfuerzo en las carreteras nacionales y ayudaba a que la Benelli fuese una de las mejores motos para viajar rápido.

La finura del motor le permitía mantener sin esfuerzo los 140 km/h. o más, siempre que su conductor aguantase el impacto del viento al que le exponía la posición de conducción -aunque esto, entonces, parecía natural, porque muy pocas motos tenían carenado-. Con su depósito de 16,5 litros y su ancho asiento, preparado para estar sentado mucho rato en él, pocas motos como la Sei se merecían mejor el adjetivo de Gran Turismo, a pesar de su escasa autonomía.

Pero los motards y concesionarios de la época, acostumbrados al buen par y potencia de las bicilíndricas italianas e inglesas, tacharon a la Sei de falta de carácter motor, difícil de llevar "en las vueltas" (se debía trabajar más el pie del cambio que en las bicilíndricas) y que sólo disponía de potencia a alto régimen. Esto motivó que años más tarde apareciera la versión de 900 c.c., que palió en parte las críticas, aunque llegó demasiado tarde y cuando los japoneses ya habían aplastado-recuperado, comercialmente, la respuesta italiana.

La buena estabilidad era una parte importante de la atracción de la Benelli. La suspensión era firme, tanto delante como detrás, más típica de una deportiva que de una turística. En combinación con el chasis, razonablemente rígido, se conseguía una estabilidad a toda prueba en línea recta. Además, aunque la Sei iniciaba un ligero movimiento en las curvas de la autopista que se tomaban a más de 150, la Benelli jamás amenazó con escaparse del control de su conductor.

Las curvas cerradas también se tomaban bien, teniendo en cuenta que se trata de una moto con muchos años. A su favor tiene un manillar ancho, que le da a la Sei una dirección neutra y ligera, a pesar de su peso y de la rueda delantera, de 18 pulgadas. La Benelli se servía con neumáticos Pirelli, pero ésta llevaba delante un Continental y un Pirelli Gordon, detrás. La luz al suelo se daba por buena entonces, pero en las curvas de izquierda es muy fácil arrastrar el caballete por el suelo y con buenos neumáticos recuerdo Sei con las tapetas del cigüeñal rascadas de inclinar. También descubrí el motivo por el que los Brembo eran considerados en su día como el sis-



tema ideal de frenada; sucedió una vez que me acercaba demasiado deprisa a una curva cerrada y la moto freno casi como una moderna superbike, claro que, a comparación de otras motos de su época.

## POCO GENIO

Hasta ahora hemos visto lo que la Sei tenía a su favor: era suave de funcionamiento, respondía bien y era capaz de superar ampliamente los límites legales. Ahora vayamos por sus defectos, que proceden, principalmente del mismo sitio: el motor. Los descubrí cuando me di por convencido de la habilidad de la Sei para ir de turismo tranquilamente y quise apurarla un poco; iba en cuarta a 120, abrí el gas del todo y me agaché detrás de los relojes, esperando una explosión de potencia que jamás llegó.

La respuesta del gas era instantánea, pero la aceleración no era nada que impresionase a nadie y se me acabó justo por encima de los 160 por hora, porque la Sei, con toda su superficie frontal, tenía que luchar contra una ligera brisa que le venía de cara. Con suficiente espacio para coger carrerilla y con el viento a favor, probablemente hubiese llegado hasta los 185 de reloj, cuando los catálogos de su lanzamiento la daban para 200 km/h. Pero ni siquiera hace veinte años esto era gran cosa, porque la Honda CB 750 Four de 1969 ya era más rápida, sin mencionar siquiera a la todopoderosa Z-1 900 y a los restantes productos deportivos de marca italiana. Para explicarlo en una frase: la Sei no tenía ni la potencia ni la velocidad que su aspecto sugería.

A pesar de sus seis escapes, la Sei no tenía tampoco el carisma de sus rivales bicilíndricas o tricilíndricas (Ducati, Moto Guzzi, Laverda...), lo que explica que jamás se vendiese bien.

Visto con la perspectiva que dan los años, seguro que hubo también quien creyó que tantos cilindros iban a ser muy caros de mantener, porque había muchas piezas que se podían romper, aunque la Sei estaba bien montada y era fiable -siem-

### FICHA TECNICA

Motor tipo	6 cil. 4T Aire SOHC 12V
Diám. x carr.	56 x 50,6 mm. x 6
Cilindrada	747,7 c.c.
Compresión	9:1
Potencia máx.	76 caballos a 9.000 rpm.
Alimentación	3 carburadores Dell'Orto VHB de 29 mm.
Caja cambios	5 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Tipo chasis	Doble cuna completa en tubo de acero redondo
Basculante	Tubo acero redondo
Sus. delantera	Horquilla Marzocchi, sin ajuste.
Sus. posterior	Dos amortiguadores Sebac con ajuste de precarga
Freno delant.	Dos discos Brembo de 300 mm. con pinzas 2 pistones.
Freno trasero	Un tambor de simple leva y 210 mm. de diámetro
Neumáticos	3,50 x 18 delante y 4,00 x 18 detrás.
Distancia ejes	1.448 mm.
Altura asiento	838 mm.
Peso vacío	220 Kg
Dep. gasolina	16,5 litros



Los seis escapes plateados brillaban por encima del resto, dando un maravilloso aspecto a la 750 Sei. El motor era muy ancho, sobresaliendo largamente por los costados de la moto, con un dulce carácter, sin vibraciones, pero falto de garra. La frenada estaba muy bien resuelta, con dos impresionantes discos de 300 mm. firmados por Brembo, medida que no hemos vuelta a ver en serie hasta las modernas deportivas "RR". Manillar ancho y el característico y espartano tablero de instrumentos típico de Benelli.



pre teniendo en cuenta que es una máquina italiana de mediados de los setenta. La Benelli era cara porque en España costaba 354.000 pesetas, que venía a ser el precio de una BMW R-900 S; en Europa, su precio era casi el doble que una tricilíndrica Suzuki GT750 y la Honda CB 750 Four, máquinas cuya importación estaba prohibida en nuestro país.

A pesar de todo, la Sei se mantuvo en producción hasta el final de la década, prácticamente sin cambios. Entonces se incrementó el cubitaje del motor para producir la 900 Sei; este modelo tenía un poco más de potencia y un carenado coquetto, pero solamente dos escapes, con lo que tenía aún menos carisma. Además, Honda había lanzado ya la CBX 1000 y la 900 Sei no era ya

la única seis cilindros del mercado y ni sus prestaciones estaban a la altura del material japonés.

Por desgracia para Benelli, la Sei incrementada de cubitaje no se vendió bien y marcó el fin de la antigua firma italiana fabricante de superbikes, que actualmente subsiste construyendo ciclomotores y scooters económicos.