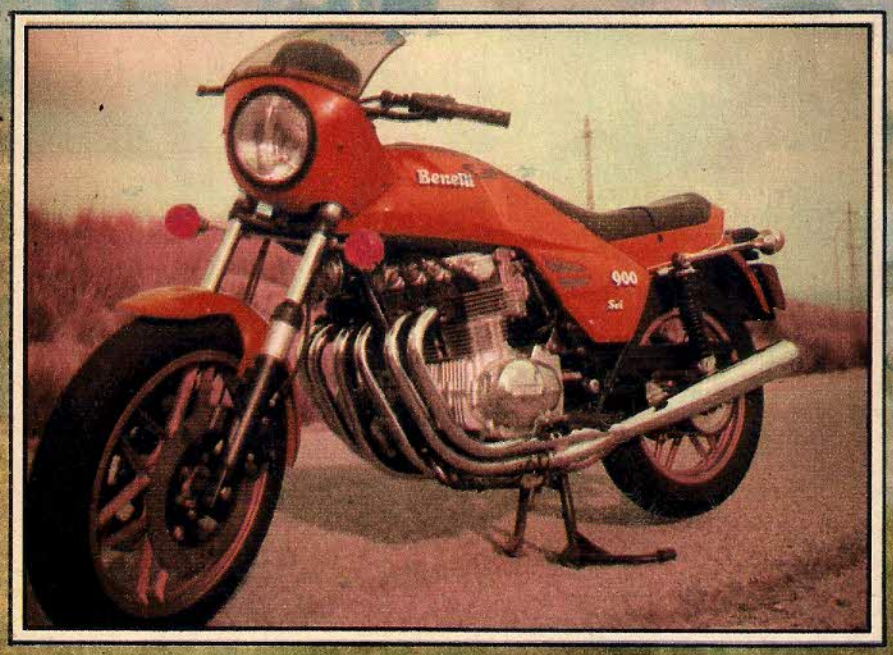
www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com



en prueba

Benelli 900 «Sei»

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
motosclasicas80.com

DESPUÉS de haberla visto en varios salones internacionales (Milán, Colonia, Barcelona) durante casi dos años, aparece al fin esta esperada nueva versión de la famosa «Sei» con cilindrada de 900 c.c. y una serie de mejoras importantes que analizaremos a lo largo de la prueba. Recordemos, una vez más, que la Sei-750 fue la primera moto del mundo con seis cilindros, producida en serie, un dato para la historia de alto valor, especialmente por haber aventajado a los colosos nipones y de forma particular al número 1 mundial, Honda.

Era en 1975 cuanto se libraron las primeras unidades de la «Sei», pero

hacía ya tres años que diversos prototipos estaban siendo experimentados por varios equipos de técnicos italianos, siendo uno de los principales consejeros, el campeonísimo Tarquinio Provini, ex piloto oficial de la marca en sus últimos años de actividad deportiva. Recuerdo como me impresionó la primera prueba que efectué sobre la Sei-750 que me cedió Corver para el artículo correspondiente en esta misma revista. La suavidad y progresividad de aquel motor era algo inusitado en el mundo de la moto. Nunca jamás se había logrado

un motor similar, e incluso los orgullosos propietarios de las Honda «Four 750» se maravillaban cuando conducían una «Sei», y no era precisamente por la potencia, sino por la suavidad de funcionamiento de este motor y por la velocidad punta, que sorprendía al compararla con la limitada aceleración.

Aquel motor tan aparatoso resultaba algo corto de potencia y de cilindrada; la ausencia de ésta a bajos exasperaba a los motoristas de los países «motociclísticamente desarrollados» y no se tardó mucho en encontrar algunos «kits» procedentes de Holanda y Alemania para aumentar la cilindrada hasta 900, transformaciones que precisaban poco trabajo en el motor y conferían mayores ventajas en aceleración. No tenemos noticias de los resultados conseguidos con aquellos «kits», pero en menos de un año ya supimos que en Benelli se estaba trabajando para hacer lo mismo, aunque también se estaba mejorando el resto del motor, el bastidor y la amortiguación. En definitiva, estaban actualizando la «Sei» técnicamente, y el propio Alessandro de Tomaso se encargaba del rediseñado estético.

En Milán tuvimos el primer contacto con la nueva «Sei-900» descubriendo el styling, netamente inspirado en la fracasada «250-quattro».

Con sorpresa encontramos unos nuevos escapes con sólo dos silenciosos; la época de la espectacularidad y emulación de los órganos musicales en el motociclismo estaba feneciendo. Los japoneses daban marcha atrás y reducían el número de silenciosos; el «antijapón», siempre a rueda, hacía lo mismo para gran satisfacción del cliente, al suprimir cuatro silenciosos y abaratar el entretenimiento cuando se pudrían estos elementos. Por otra parte, el rendimiento del motor mejoraba sensiblemente al unificarse los escapes en dos colectores que agrupan tres tubos cada uno. En definitiva, menos espectacularidad y mayor rendimiento.

Hablando en Milán con un técnico de Benelli, nos dijo, medio en secreto, que las pruebas de aquel prototipo estaban en la fase inicial y, en consecuencia, todavía no podía darnos más detalles técnicos, ya que se estaban probando varias distribuciones y diversas soluciones para la admisión y escape. Todo el proyecto de la «Sei-900» estaba iniciándose, y tardaríamos todavía dos años en poder probar la primera unidad llegada a España, dos meses más tarde del lanzamiento oficial en Italia (MOTOCICLISMO, número 620, 28 de julio de 1979).

DIFERENCIAS PRICIPALES ENTRE LAS «SEI» 750 Y 900

En primer lugar especificaremos que el incremento de cilindrada se ha logrado aumentando las cotas básicas de carrera y diámetro, siendo en la actualidad de 53,4 y 60 mm respectivamente contra 50,6 y 56 mm para la 750. Las nuevas medidas dan una cilindrada exacta de 905,45 c.c., lo que significa que cada pistón desplaza 150,90 c.c. en lugar de los 124,56 y 747,39 totales de antaño. La admisión y escape ven incrementar el diámetro de las válvulas en un milímetro, siendo ahora de 27,5 y 23 mm respectivamente.

La relación de compresión se ha podido rebajar en media unidad (9,5:1) gracias al aumento de la cilindrada y en beneficio de la longevidad mecánica, además de redundar en el rendimiento a bajo régimen. La alimentación mantiene los tres carburadores Dell'Orto de 24 mm, lo que nos indica que con sólo aumentar el diámetro de los mismos en dos o tres enteros se pueden mejorar sensiblemente las prestaciones de la moto.

El embrague, eterno punto débil de las 750, ha dejado de ser en baño de aceite para ser en seco, manteniendo la misma estructura de la versión anterior, pero con otros discos. El manejo de este nuevo embrague es realmente suave, mucho más que en la 750, pero resulta algo más brusco y pierde un poco de progresividad, llegando incluso a emitir chirridos cuando se desea efectuar una salida fulgurante.

La potencia declarada por el fabricante es de 80 CV a 8.400 r.p.m., en lugar de los 65 CV a 8.500 de la 750; quince caballos más por 150 c.c. de incremento, o sea, una mejora del orden de los cien caballos por litro, teóricos.

En el apartado bastidor y suspensiones se ha rediseñado toda la geometría, de forma que el motor está anclado unos centímetros más adelantado y más alto, desplazando el centro de gravedad hacia el frente; en contrapartida se ha alargado el basculante. La amortiguación no sólo recibe unos nuevos elementos (horquilla y amortiguadores traseros), si no que varía toda la geometría, lográndose un rendimiento mucho mayor, tanto en estabilidad como en confort.

El frenado es con tres discos, desapareciendo, por tanto, el brusco tambor trasero. El sistema hidráulico es el ya conocido «integral» de las Guzzi, con un compensador de frenada delantera que pretende evitar el blocado de la rueda anterior, pero en nuestra prueba llegamos a clavarla en una apurada de frenada sobre ruta montañosa cuando estábamos verificando la manejabilidad y estabilidad en curvas cerradas.

Por último debemos aludir a las llantas de fundición y a la nueva carrocería de plástico que encierra un depósito de politeno al estilo «250-quattro».

¡Uf!, maldita memoria. Olvidaba citar que el alternador, antiguamente colocado tras el bloque de cilindros para reducir la anchura del motor, se ha colocado en el extremo izquierdo del cigüeñal, como en las Honda, aumentando la anchura máxima en algunos centímetros, pero como ahora el motor está más elevado, no es fácil que se llegue a tocar con la tapa protectora al suelo por más que se incline en los virajes; de todas formas, después de haber rozado al caballete lateral (izquierda) creemos que se podría llegar a rozar con esta aludida tapa en una plegada muy acusada.

UNA GRATA MEJORA DE MOTOR

Con el incremento de cilindrada y la sobredimensión de las válvulas, el comportamiento del motor ha variado sensiblemente, ganando en rendimiento y prestaciones. Empecemos por decir que la curva de potencia es muchísimo más llana, ofreciendo además mayor potencia a bajo régimen; algo que estaba pidiendo a gritos esta moto.

En la versión 750 se tenía que ir imperiosamente a las 5.000 r.p.m. para empezar a tener buena propulsión, mientras que ahora, a partir de las 3.000 r.p.m., ya se empieza a sentir una buena sensación de aceleración. De todas formas es recomendable ir por encima de las 4.000 para sentir los verdaderos placeres del exacilíndrico italiano. Por debajo de las 3.000 r.p.m. es un motor suave y dócil, pero carente de potencia, lo que significa que para ciudad tiene su rendimiento utilizable, aunque sin ninguna pretensión.

Para aprovechar al máximo las prestaciones del motor es recomendable no descender de 6.000 r.p.m., punto donde se manifiesta un excelente tirón que llega hasta las 10.000 r.p.m., superando ampliamente la zona roja y el punto de máxima potencia. De todas formas, el hecho de llegar a las 10.000 r.p.m. es meramente anecdótico, ya que a partir de las 9.000 r.p.m. la potencia decae y se pierde el tiempo, velocidad y se corre el riesgo de dañar el motor. Dicho sea de paso, sólo se alcanzan las 10.000 r.p.m. con las tres primeras relaciones, siendo imposible llegar a este límite en las dos siguientes. Siguiendo con los datos anecdóticos podemos añadir que la velocidad de marcador en tercera a 10.000 r.p.m. es de 170 km/h., lo que podemos transformar en unos 160 km/h. reales y garantizados.

Para agrupar el comportamiento de este motor podemos resumir nuestras experiencias en la zona comprendida entre las 4.000 r.p.m. hasta las 9.000 máximas autorizadas, lo que significa nada menos que cinco mil revoluciones de margen fraccionadas en dos tramos, el primero (4.000-6.000) de uso turístico, y el segundo (6.000-9.000) de máximo rendimiento y en consecuencia de utilización deportiva. Ello significa que para rodar muy rápido en carreteras sinuosas es preciso no bajar de seis mil, y ello obliga a una utilización exhaustiva del cambio. Limitándose a utilizar toda la curva útil de potencia, el rendimiento es menor, pero la conducción también es más tranquila y la fatiga y atención del piloto se reducen sensiblemente.

También encontramos justo decir que estas dos posibilidades de utilización denotan una doble personalidad, gran turismo y sport, de la nueva «Sei-900».

El ruido general del motor es muy similar al de la hermana menor, pero en lo referente a los escapes encontramos que se ha reducido sensiblemente la sonoridad, tal como mandan los cánones actuales de la mayoría de países. Nosotros, que estamos siempre en pro del máximo silencio de las motos, aplaudimos esta mejora, de la misma forma que nos mostramos totalmente de acuerdo en la reducción del número de silenciosos. De todas formas nos hemos deleitado con el ruido emitido por los dos eficaces silenciosos a partir de las 6.000 r.p.m., evocando la siempre nostálgica imagen sonora de la Honda «seis» de G. P. en manos del inigualable «Mike the bike». Por esta causa hemos pasado buena parte de nuestra prueba en carreteras montañosas, procurando que el motor no bajase de seis mil y haciéndolo llegar hasta las nueve mil máximas, cuando no era algo más... era por puro vicio motociclista, por pasión a la moto y a los placeres que nos depara cuando encontramos un motor tan agradable como este seis «fogones», algo anticuado en comparación con el sorprendente Honda Six, pero a todas luces mucho más económico, incluso en la Europa del Mercado Común.

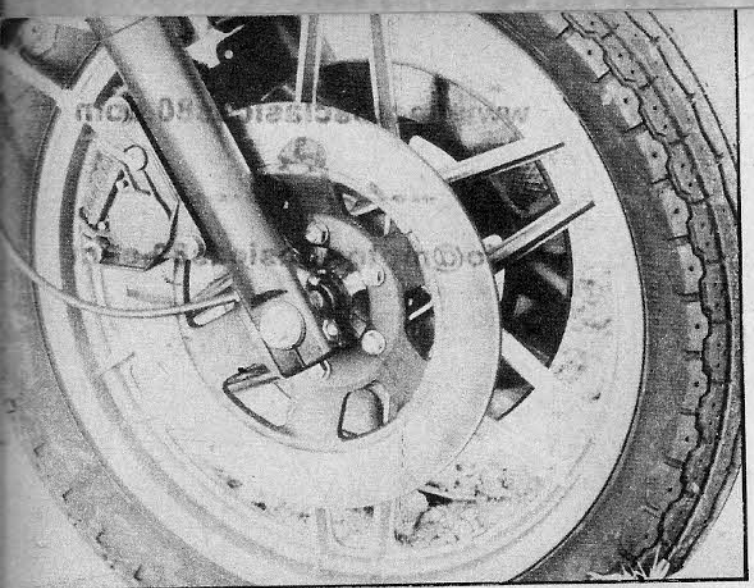
PRESTACIONES MUY INTERESANTES

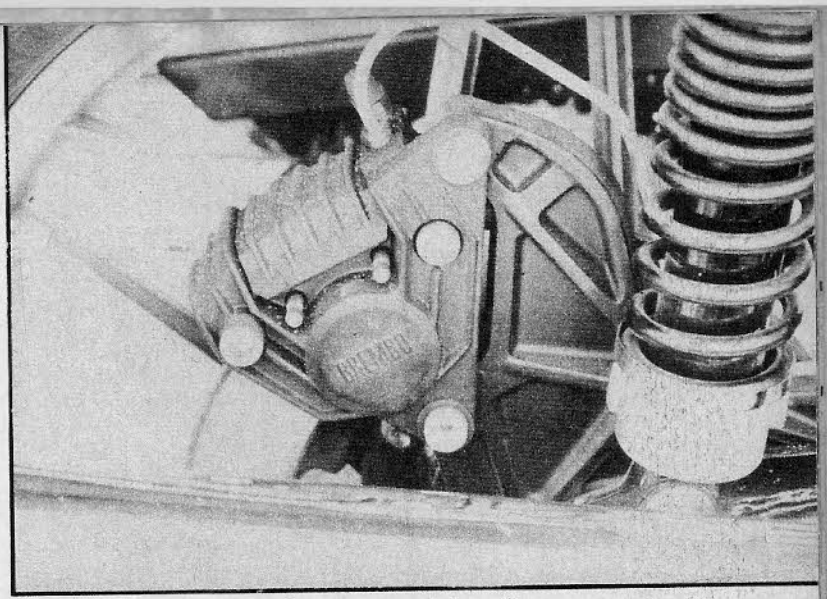
En la fase de pruebas «reloj en mano» hemos logrado unas cifras realmente interesantes teniendo en cuenta que la moto que Corver nos cedió contaba sólo con 800 km., lo que lógicamente indica que el motor no estaba suelto ni en el momento ideal para ofrecernos toda su potencia ni alcanzar el régimen máximo con las relaciones largas.

En autopista detuvimos el crono del kilómetro lanzado en 19"8/10, lo que significa una velocidad de 181,8 km/h., pero el taquímetro no superaba las 8.400 r.p.m., cuando en realidad debería llegar a 9.000, régimen que tiene que ofrecer una velocidad de 202,5 km/h. Nuestros colegas de «Motociclismo» italiano han cronometrado un máximo de 203,24 km/h., con mediciones electrónicas y célula fotoeléctrica a 9.000 r.p.m. La discordancia de las cifras puede estar en algún error de cálculo, aunque de todas formas se nos indica que a mil vueltas en quinta la velocidad de la «Sei-900» es de 22,5 km/h. Multipliquen por 9 y les dará nuestra velocidad teórica y no la de los colegas, quienes por otra parte no precisan con exactitud el régimen cuando controlaron los 203,24 km/h.

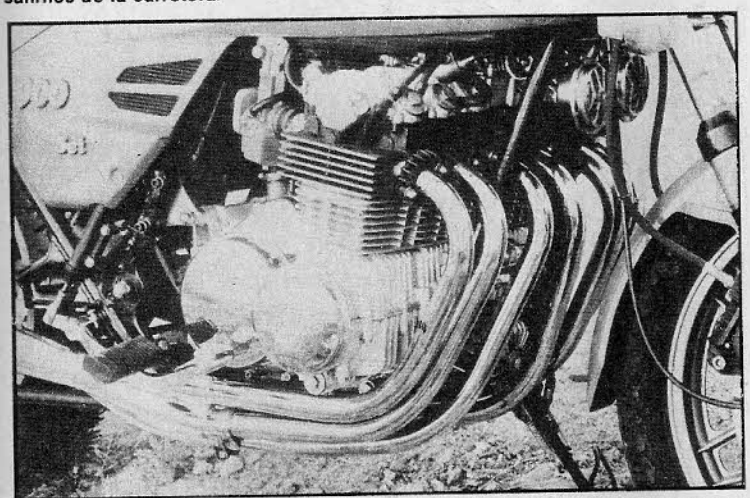
De todas formas podemos añadir que en condiciones normales es muy difícil hacer superar los doscientos a la hora a esta moto, y nos conformamos con unos seguros 195 km/h., cifra que es muy elevada en carretera abierta, aunque se trate de autopista.

Las cifras de aceleración dan en los

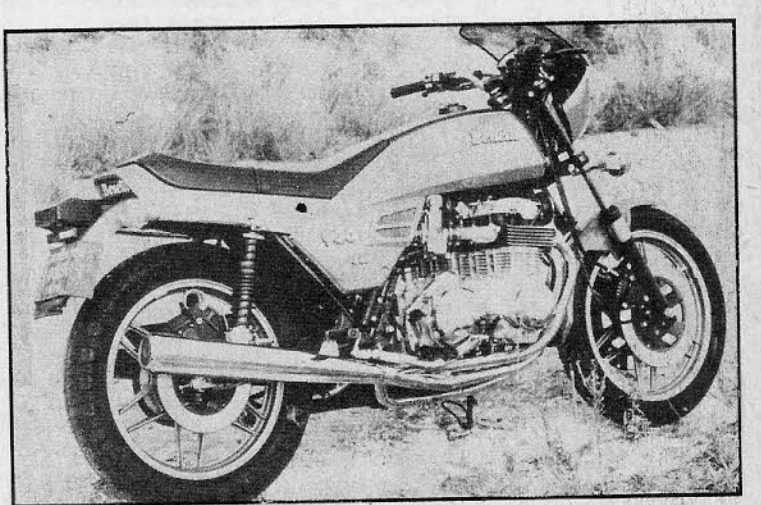




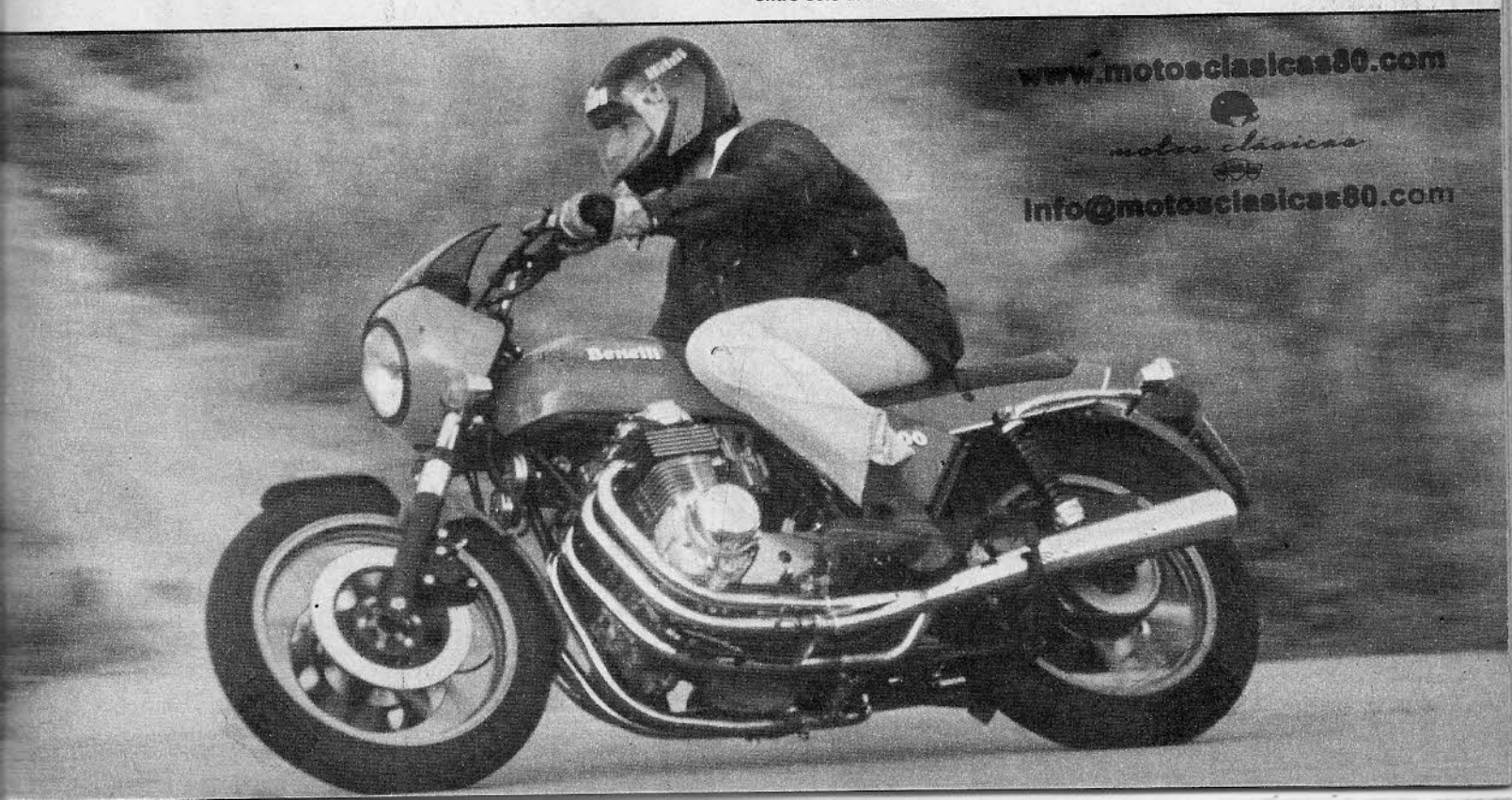
La frenada está confiada a tres discos (dos de 300 mm. y uno de 260 mm.) dotados del sistema integral de Guzzi con una novedad Brembo basada en un regulador de la presión sobre los delanteros en función de la carga, que teóricamente impide bloquear la rueda delantera involuntariamente. De todas formas llegamos a clavarla sin intención en una apurada de frenada violenta... era clavar o salirnos de la carretera.



Los nuevos escapes tres en uno han obligado al cálculo y diseño de unos colectores que teóricamente han de mejorar las prestaciones y rendimiento del motor.



Los dos silenciosos son mucho más eficaces que los seis de antaño, y si bien la moto pierde espectacularidad, gana en rendimiento y satisface al usuario cuando debe sustituirlos por cualquier causa, debido a la diferencia de precio entre seis unidades o dos.



400 metros salida parada un tiempo de 12"42, con una velocidad real de salida de los cuatrocientos metros de 168 km/h.

En contrapartida, y para demostrar la elasticidad y suavidad de este «900», podemos añadir que en quinta se logra rodar a sólo 800 r.p.m. sin que el motor tartamudee ni de tirones de ninguna clase. A este régimen la velocidad es de 18 km/h. Acelerando desde este punto hasta cubrir 400 metros, se alcanzan los 147 km/h., empleando sólo 18"20 en recorrer este cuarto de milla. Como vemos, el poder de recuperación es francamente bueno, y la velocidad al término de los 400 metros partiendo de sólo 18 km/h. en la relación más larga es digna de elogios.

La velocidad de crucero estimada se sitúa entre 150-160 km/h. a un régimen de 6.500-7.000 r.p.m., y lo más interesante en estos momentos de crisis energética y costos elevados del carburante es que a este ritmo de viaje sólo consume unos seis litros cada 100 kilómetros.

CONDUCCION ALGO INCOMODA Y ESTABILIDAD PERFECTA

Debido a la original carrocería diseñada por el De Tomaso, que de estilista tiene bastante, pero de motorista debe tener muy poco, nos encontramos sobre una moto exageradamente ancha, muy poco mullida de asiento y en consecuencia incómoda, y de dificultosa posición de conducción debido a la pendiente que tiene el sillín en la conjunción con el depósito. Ello hace que el piloto no encuentre el punto exacto para sentarse agradablemente, ya que si busca la parte horizontal del asiento se encuentra demasiado lejos del manillar y con los pies demasiado adelantados respecto al cuerpo, adoptando una posición que ni es turística ni deportiva. Deténganse unos instantes al análisis de una foto lateral y examinen la distancia que hay entre el punto referido del asiento y el manillar, sin perder de vista donde están los estribos. Será fácil imaginar la forzada posición del conductor cuando éste busque el punto del asiento con el máximo mullido. Por otra parte, la pendiente que presenta la mitad posterior del sillín hace que el pasajero descienda continuamente en cada frenada y se nos apoye, empujándonos al mismo tiempo hacia delante.

Para una conducción rápida en curvas, es muy normal adelantar el cuerpo, sentándose en la comisura del asiento con el depósito para poder controlar mejor la dirección de la moto con el cuerpo y reaccionar con más agilidad ante cualquier eventualidad que se nos presente. Esto es francamente molesto sobre la «900», ya que la pendiente delantera del asiento nos obliga a sentarnos en una zona con escaso mullido, exageradamente ancha y con tanta inclinación que se resbala sobre ella cuando se acelera. Todo ello hace que la moto pierda algo de la gran manejabilidad que tenía, pero en contrapartida se gana también manejabilidad gracias al nuevo reparto de pesos y geometría general, lo que significa que se ha quedado igual de manejable que su hermana menor de «tres cuartos de litro». Una lástima, ya que de haber mantenido las medidas de la 750 con la nueva geometría, tendríamos una moto singularmente manejable, de gran rapidez de reacción y con mayor confort que el actual.

Nosotros, si tuviéramos la suerte de poder adquirir una «Sei-900», montaríamos un manillar al estilo Triumph Trident para tenerlo más cerca del cuerpo y poder estar sentados con el cuerpo más erguido; también retrasaríamos los estribos unos cinco centímetros para que los pies y piernas no se vieran obligados a la postura actual, harto forzada e incómoda.

Con la posición de conducción actual es casi imposible aguantar la resistencia aerodinámica que hace el cuerpo cuando se rueda a fondo o casi, siendo necesario apoyar los pies en los estribos traseros para conferir una silueta mucho más penetrante. El pequeño carenado frontal, heredado de las Guzzi Le Mans, es totalmente inútil en la «Sei» al quedar el cuerpo mucho más elevado que en la «Le Mans». Además, dificulta la lectura del tablier al tener que mirar por debajo del plástico transparente, ya que hacerlo a través de él es casi imposible debido a los continuos reflejos que emite con la claridad del cielo.

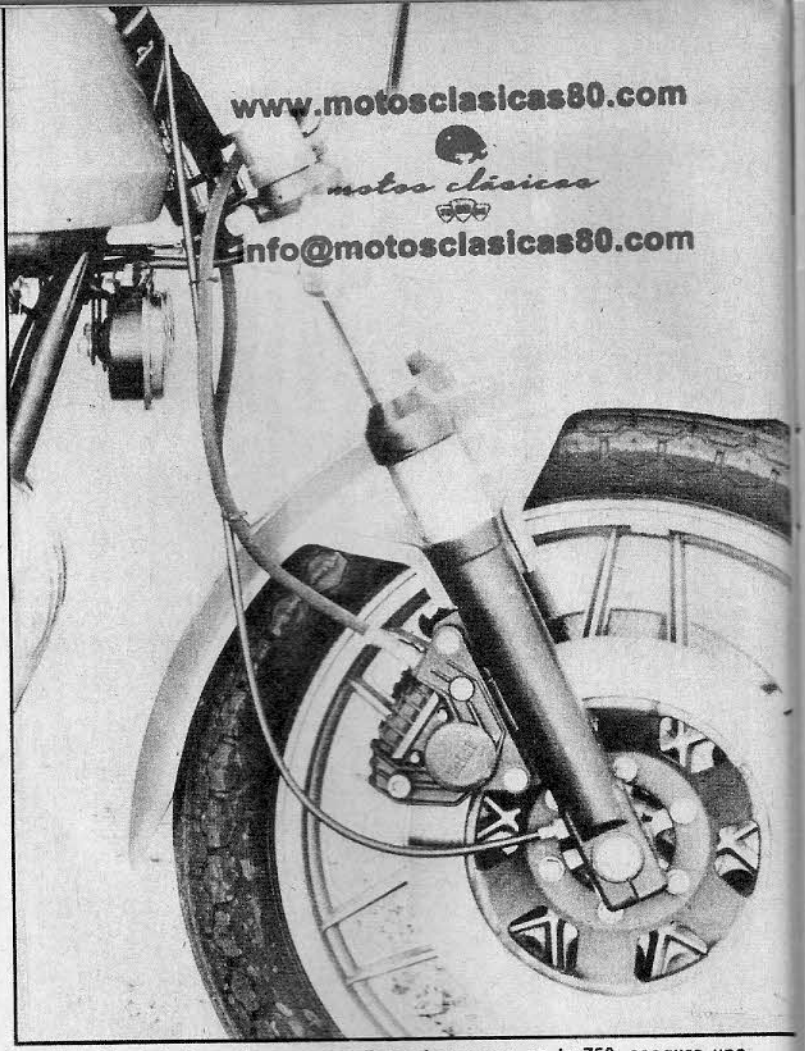
La estabilidad es otro de los puntos elogiables de la moto, especialmente a gran velocidad. En las pruebas de velocidad máxima recorrimos cuatro kilómetros a fondo, con los pies en los estribos delanteros y luego en los traseros para verificar si el cambio de peso afectaba el comportamiento, pero siempre se ha mantenido rígida y sin el más mínimo «vaivén» —propio de las japonesas— ni en curva ni pasando las juntas de dilatación de cualquier autopista. En carretera nacional, con más irregularidades de piso que la autopista, tampoco apreciamos ninguna reacción negativa, y podemos añadir que los amortiguadores absorbían a la perfección estas irregularidades, siendo prácticamente imperceptibles por el conductor, lo que demuestra el adecuado funcionamiento de horquilla y amortiguadores en la nueva geometría del bastidor.

LA FRENADA INTEGRAL, PARA GUSTOS MUY PECULIARES

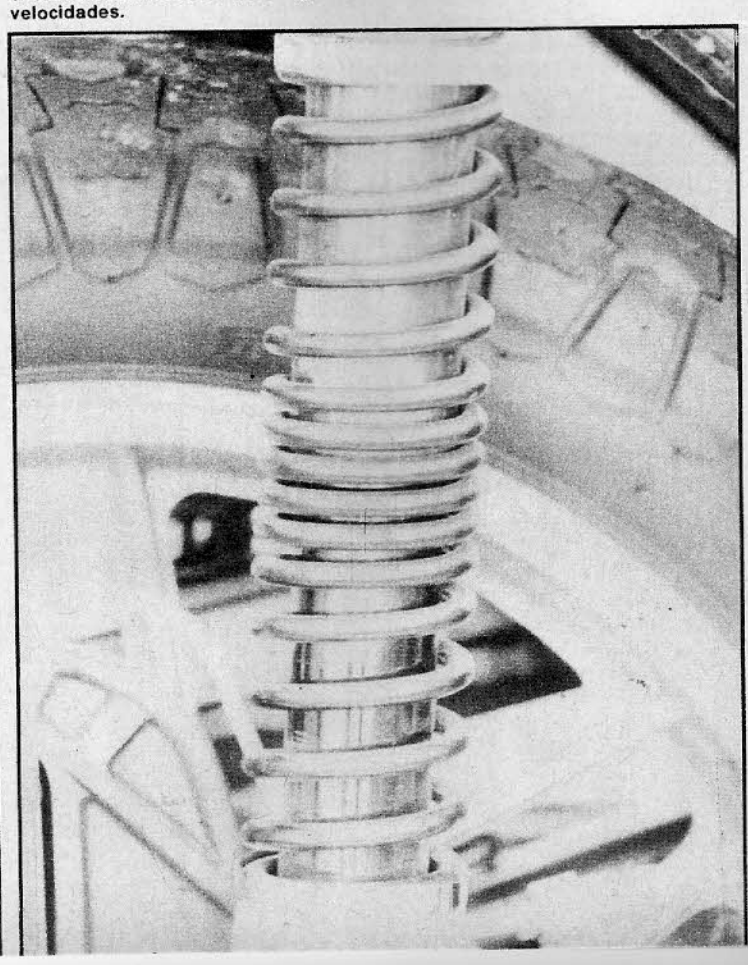
No pienso hacer ningún tratado dogmático sobre la frenada integral inventada por los técnicos de Guzzi, pero sí tengo que manifestar mi opinión personal, que creo será compartida por la mayoría de motoristas que han tenido la ocasión de probarla.

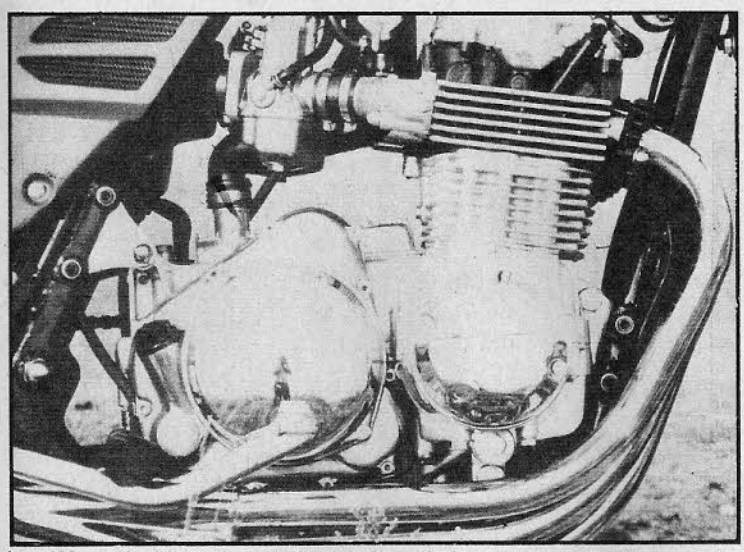
El hecho de que al pisar el pedal trasero actúe el disco posterior y uno delantero, tiene sus ventajas en utili-

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

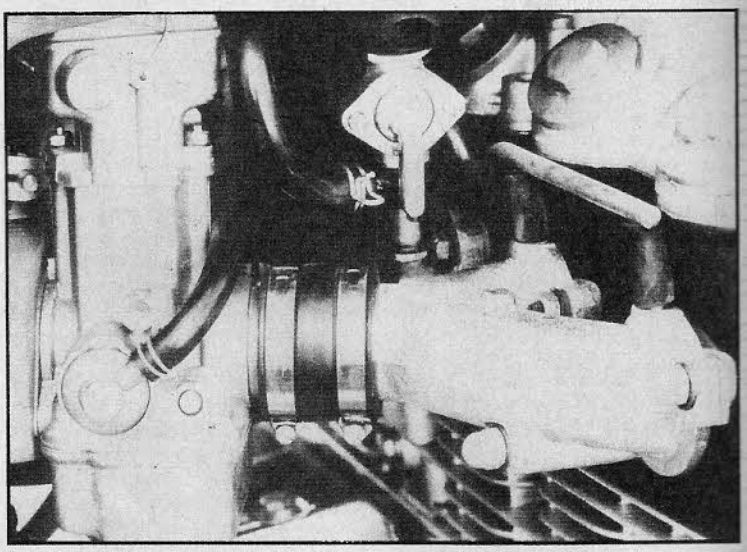


La horquilla delantera, de mayores dimensiones que en la 750, asegura una mayor rigidez de toda la dirección y además manifiesta un comportamiento muchísimo más eficaz y adecuado al peso y potencia de la moto, siendo unos eficaces colaboradores para lograr la excelente estabilidad de la moto a altas velocidades.

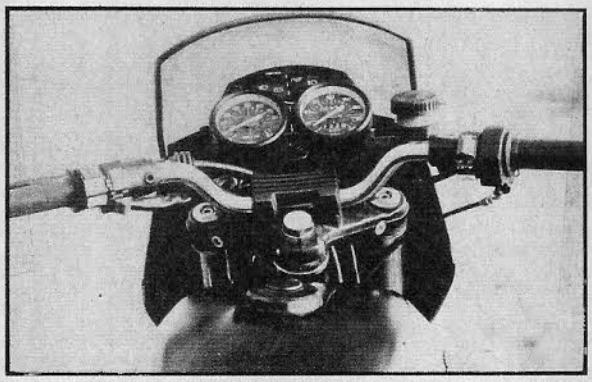




Los 150 c.c. de diferencia entre las dos Benelli «Sei» se deben a un aumento del diámetro y carrera. Los quince caballos de aumento vienen lógicamente dados por este incremento de cilindrada y por unas válvulas de un milímetro más de diámetro, tanto en la admisión como en el escape.



Los tres carburadores son los mismos de 24 mm. que ya equipaban la 750, lo que nos deja intuir que con sólo montar unos de 3-4 mm. mayores la potencia puede resultar beneficiada sin tener que tocar más que las toberas colectoras y algo de los conductos hasta la válvula de admisión.

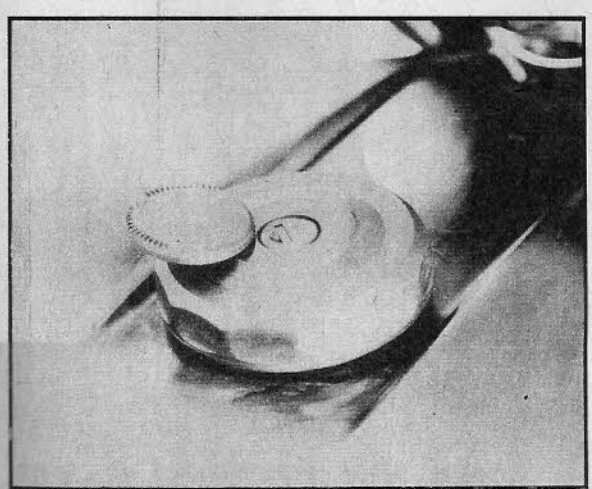


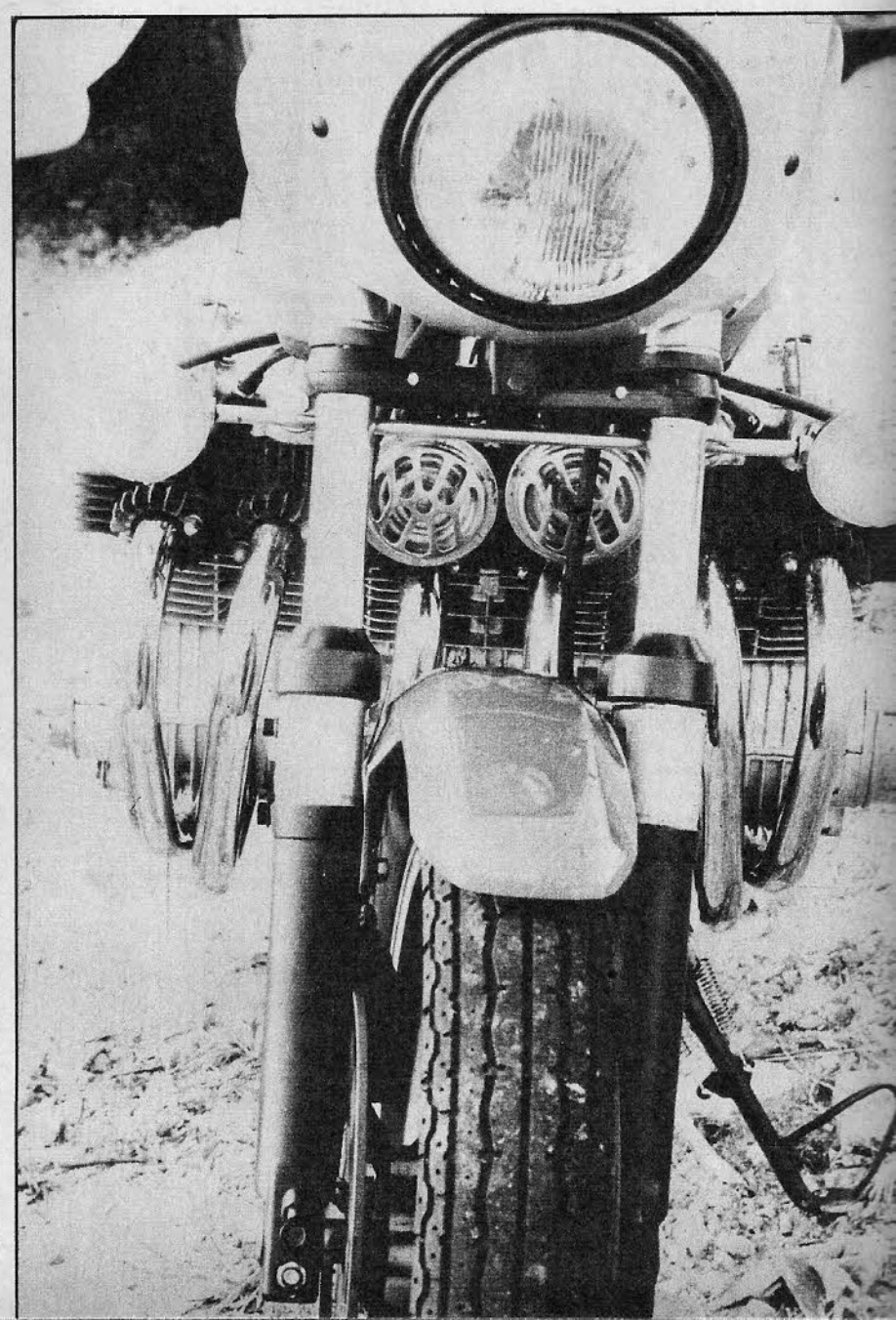
El pequeño carenado, que es bastante útil en las Guzzi Le Mans, no sirve prácticamente para nada en la «Sei», siendo además molesto para leer las indicaciones del tablero de instrumentos.

Los nuevos amortiguadores traseros, con muelle de paso variable, son realmente eficaces, cómodos y absorbentes de las irregularidades del piso.

La nueva carrocería, debida al «lápiz» del propio Alessandro de Tomaso, puede gustar o no, es cuestión de criterios, pero resulta exageradamente voluminosa y ancha, dificultando la conducción y siendo realmente incómoda.

El tapón del depósito de combustible está dotado de cierre con llave y protector del mismo, pero incluso con poca gasolina rezuma por el orificio de la llave.





zación turística y a velocidades intermedias, pero cuando se pilota rápido y en curvas, es poco agradable no poder tener el control total de la frenada en cada rueda; imagínense que en la zona de frenada de un viraje vemos repentinamente una mancha de grasa, una zona con arenilla o un reguero de agua. La reacción lógica es soltar el freno delantero y seguir actuando ligeramente sobre el trasero para seguir reduciendo la velocidad y evitar que la rueda delantera se bloquee al entrar en contacto con el piso menos adherente. Con la frenada integral esto es imposible, y sólo se puede reducir la presión del pie encomendándose a la Virgen para que no ocurra lo inevitable.

Tras esta lógica aplastante viene la segunda parte, que ha sido tajante para nosotros. En muchas ocasiones tenemos la costumbre, común enmuchos motoristas, de entrar los virajes ejerciendo una ligera presión sobre la manecilla del freno delantero para evitar que la moto tienda a abrirse en la curva, y para seguir reduciendo la velocidad hasta ver clara la salida de la misma o el estado del asfalto..., etc.; con la frenada integral esto es imposible, ya que con sólo tocar suavemente el pedal o la manecilla, la moto tiende a levantarse, especialmente cuando se hace sólo sobre el disco delantero mandado desde la mano y en un viraje de izquierda. En un principio creímos que era una ilusión nuestra, pero pasamos varios kilómetros experimentándolo y nunca logramos que la inclinación de la moto siguiera incólume; ello obliga a rectificar en medio de la curva, soltando el freno e inclinando suavemente para poder negociar el viraje en cuestión. No somos muy partidarios de este sistema para conducción deportiva, aunque lo comprendemos perfectamente para uso turístico y recreativo y reconocemos que la frenada es mucho más eficaz que con el sistema convencional, siempre y cuando se frene con la moto totalmente vertical. Es muy posible que con el tiempo y la práctica se puedan obtener los mismos resultados que con el freno convencional, pero no vemos por qué tendríamos que acostumbrarnos a esta exclusiva de un par de marcas peculiares.

Como referencia de que todo es cuestión de hábito, citaremos el caso de Pérez Rubio y Morante en sus repetidas 24 Horas de Montjuich sobre la Le Mans dotada de este sistema. Ambos pilotos siempre se han mostrado muy satisfechos del comportamiento de los frenos y del sistema, no teniendo ninguna queja a lo largo de tan dura y difícil prueba deportiva. Esto refrenda nuestra opinión sobre los hábitos y costumbres, pero no por ello nos convertiremos en fans del frenado integral. Por otra parte, sobre el sistema antibloqueo de la rueda delantera, anunciado en esta Benelli, podemos manifestar que en situaciones apuradas clava la rueda como cualquier otra moto convencional; a nosotros nos ocurrió en un tramo de curvas enlazadas, cubierto a promedio elevado.

ACABADOS Y DETALLES DE ALTO NIVEL

El grupo De Tomaso es el único de Europa que tiene una especial atención a los acabados generales; quizás esté en directa competencia con Montesa, siendo los únicos del continente que dedican tiempo, gente y dinero al acabado de sus motos, incluyendo en el vocablo acabados los detalles y accesorios sofisticados que distinguen sus motos. Es obvio que excluimos a BMW por ser ya un clásico de los acabados casi perfectos, pero dentro de una sobriedad espartana que no es comparable con la alegría e ingenio latinos para añadir «cositas» a cada nuevo modelo de verdadero interés.

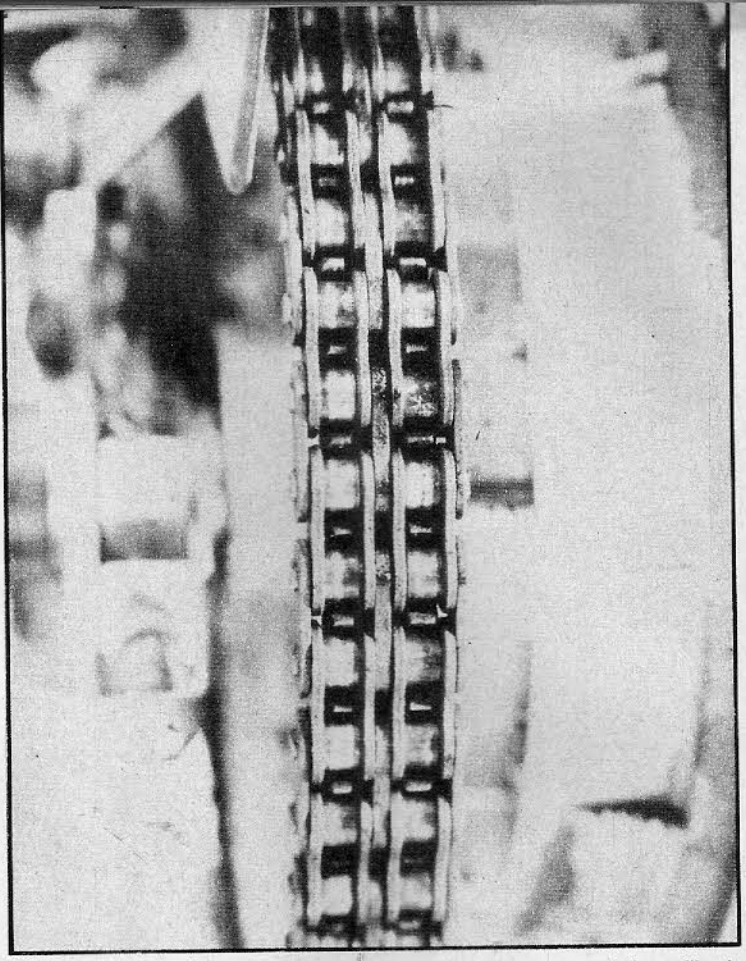
En la Sei-900 encontramos, además de un pintura ejemplar, unos cromados de gran aspecto y unos componentes elementales de primera fila, una serie de «gadgets» que siempre son bien recibidos por los motoristas. En primer lugar citaremos los ya conocidos mandos eléctricos del manillar, muy racionales, cómodos, accesibles, prácticos y vistosos por el colorido de cada uno de ellos, que además contrasta con el acabado negro mate del manillar y manecillas. El doble claxon convencional emite un pitido elevado y capaz de hacer apartar a un coche en la autopista que ruede a 160 con las ventanas cerradas.

El asiento articulado con la bandeja porta-útiles, que los nipones ya están empezando a eliminar por ser costoso, en Benelli se mantiene y potencia por ser realmente útil y eficaz a diario.

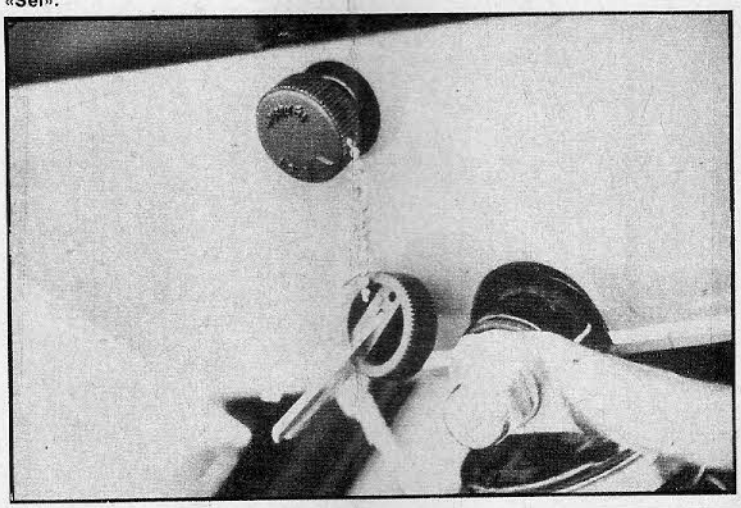
La solución de la carrocería haciendo de simple funda de un depósito de politeno, evita tener que hacer mil artilugios para conseguir una estética distinta y elitista para conjugar la estética con la capacidad del depósito. Son pequeños detalles sin importancia, pero que sumados revierten en la satisfacción del cliente y repercuten en los costos de fabricación, llegando incluso a poder reducirlos al ser diseñados con visión industrial, técnica y estética.

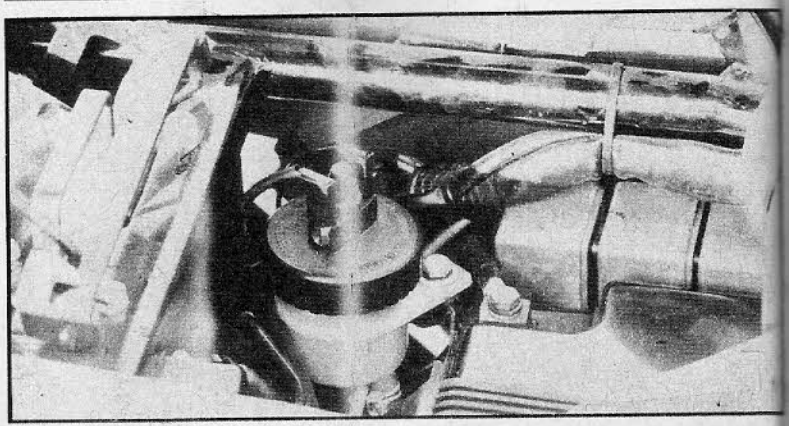
Por último, tenemos que manifestar nuestra sorpresa cuando supimos el precio de venta al público con todos los impuestos y matrícula cargados. Por un poco más de medio millón, esta Sei-900 puede ser suya (538.000), o sea, sólo ochenta y ocho mil pesetas más que la 750 y muchísimo menos que cualquier japonesa... en España, ¡claro!, aunque en Italia está unas 125.000 pesetas por debajo de la Honda Six, mientras que en la época del máximo esplendor de la Sei-750, ésta costaba unas sesenta mil pesetas más que la fabulosa Honda Four 750. Claro está que no hay parangón posible entre la CBX y la Sei-900 por tratarse de dos tecnologías distintas, que sólo tienen en común el número de cilindros.

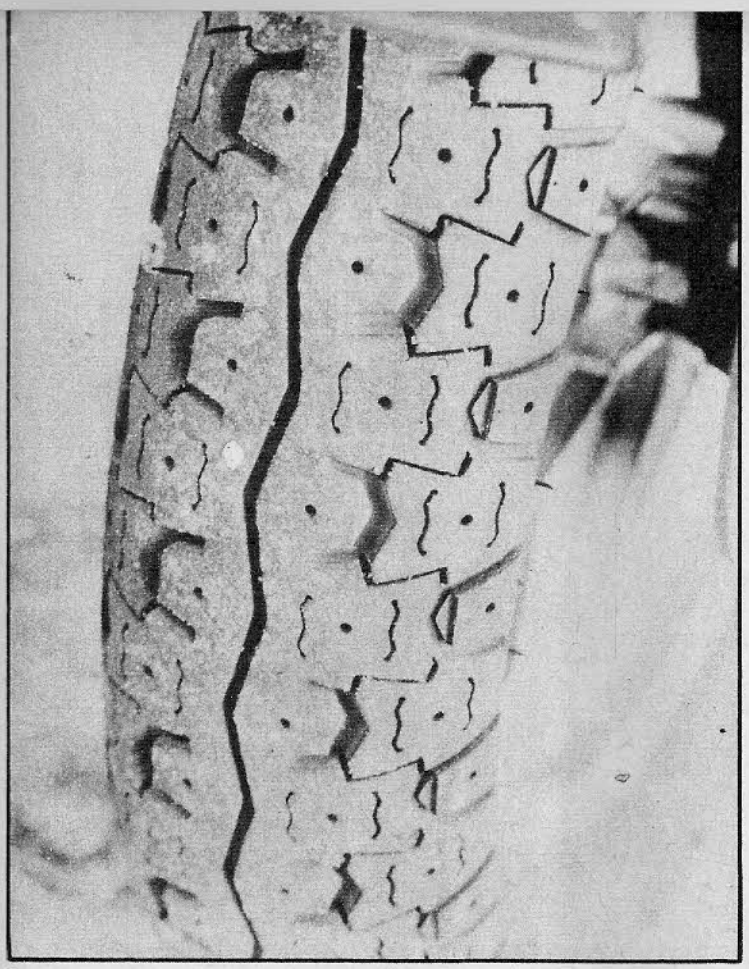
C. Domínguez



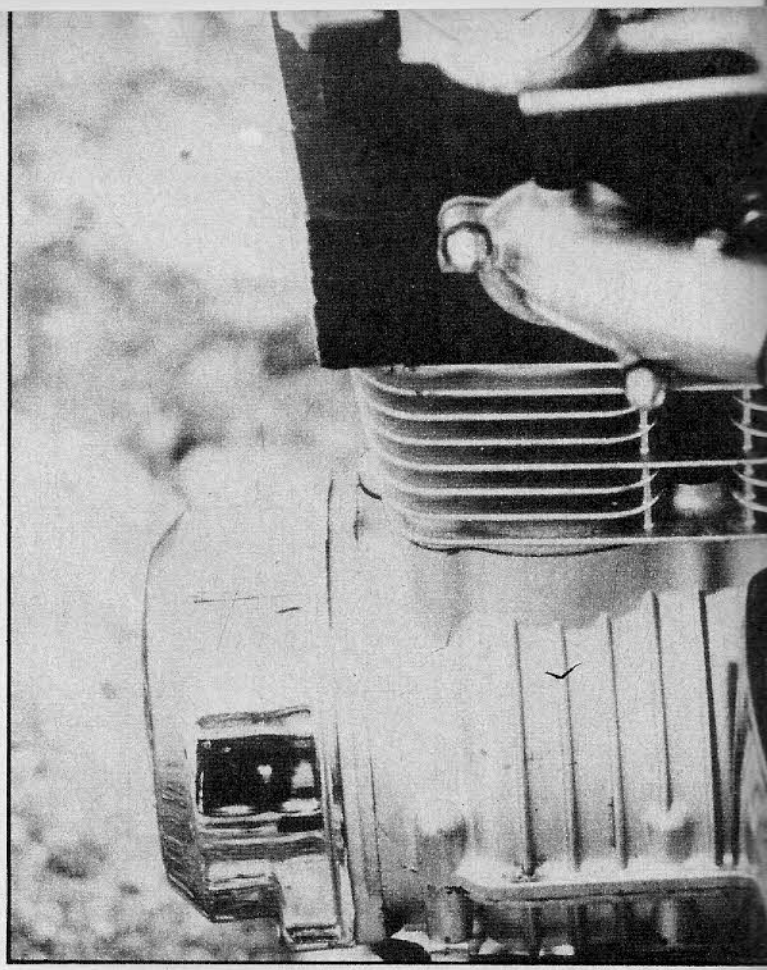
La idea de utilizar cadenas «dúplex» para motos de gran potencia fue utilizada hace años y desechada por exceso de peso, complicación mecánica y la aparición de las excelentes cadenas japonesas DID, de paso extra ancho con retenes interiores en cada rodillo para mantenimiento perpetuo de la grasa colocada durante la fabricación de las mismas. Estas cadenas están garantizadas por 15.000 kilómetros, un kilometraje que dudamos aguante la «dúplex» de la «Sei».





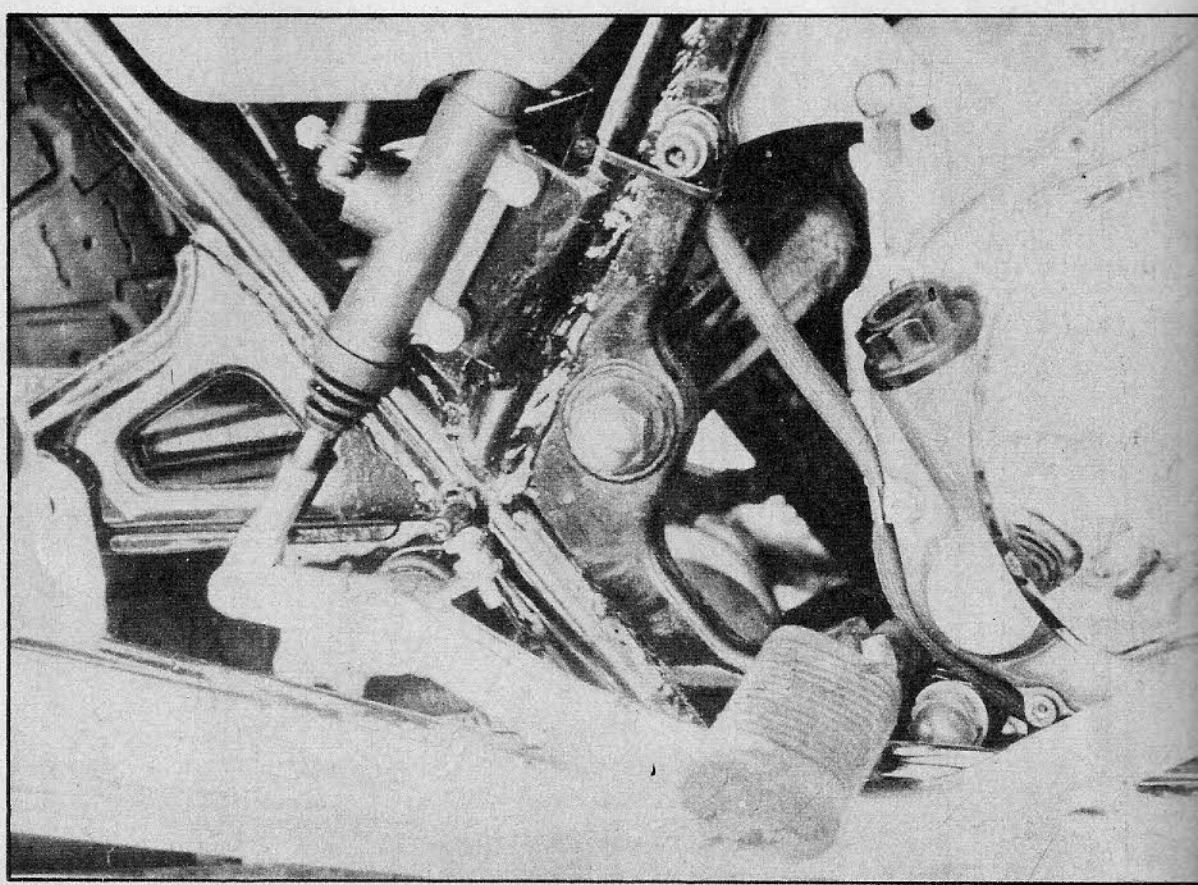


Para asegurar una buena adherencia al asfalto se han montado los nuevos neumáticos Pirelli Phantom, de gran rendimiento en seco, mientras que en mojado no hemos tenido todavía posibilidad de probarlos para manifestar nuestra opinión. Lo que podemos asegurar es que el fenómeno de flaneo a alta velocidad en curva no se manifiesta en absoluto, y la adherencia asfalto-goma es realmente buena; falta también saber cuál será la duración de la trasera con ochenta caballos de catálogo.



El alternador se ha cambiado de sitio para reducir transmisiones suplementarias cuando estaba tras el bloque de cilindros y sobre el cárter. En el extremo del cigüeñal es un lugar más racional, a pesar de que aumenta el paso total y quizá sea más fácil de rozar por el suelo.

El asiento, a pesar de las tortuosas líneas geométricas, es abatible y tiene un cierre de llave complementado por otro manual muy bien disimulado tras el amortiguador izquierdo.

Levantado el sillín se accede a una bandeja escamoteable de herramientas que oculta la batería y el depósito del freno integral.

Entre esta bomba del freno trasero, reguladora de la frenada integral, y el depósito sito bajo el sillín, hay un regulador de frenada que limita la potencia del doble disco delantero en función de la carga, otra técnica automovilista que no acaba de ser demasiado ortodoxa para una moto de serie.