

**EXCLUSIVA  
MUNDIAL**

**Benelli 125 Jarno**  
**Toma de contacto**

# Ingeniería básica

Pocas «cientoveinticinco» acumulan tal cantidad de buenos accesorios y escogidos materiales como esta Benelli. Pero no solamente deberemos disponer de selectos ingredientes para preparar un refinado «cocktail», también necesitaremos una mano experta que los sepa mezclar en su justa medida.

**A**LGO de esto le pasa a la nueva Benelli Jarno, primer paso del grupo DeTomaso en el ya trillado campo de las 125, donde unos y otros se estrujan la cabeza para poder presentar algo nuevo y distinto. La Jarno dispone de lo mejor que ofrece la industria auxiliar, pero parece como si sus diseñadores hubieran trabajado a fondo la ingeniería básica del proyecto, y con muchas prisas en la importantísima ingeniería de detalle.

Como primicia mundial (esta moto aún no ha sido siquiera probada en su país de origen) os ofrecemos una limitada toma de contacto con la moto que precisamente está destinada a pasar la homologación en el INTA, trámite que se está llevando a cabo en estos momentos. El número 10 marcado en su chasis y motor nos indica que ésta es una de las primeras motos salidas de la fábrica de Pésaro, casi una unidad preserie, por lo que es más que probable que muchos de los comentarios que hagamos en esta prueba estén totalmente corregidos cuando se haga la importación definitiva.

## Directo del cross

Las finanzas del grupo DeTomaso extienden sus tentáculos por muchos sectores que se salen incluso del mundo de las dos y cuatro ruedas. Tecnológicamente, los productos de la casa en cuanto a motos se estaban quedando un poco anticuados y un industrial del calibre del italoargentino no se podía quedar fuera del pastel que se estaban comiendo otros cuando él disponía de el personal necesario para sacar adelante una 125.

Y el camino elegido no fue otro que el del motocross, una dura prueba para estos pequeños motores. En manos de Barozzi no se puede decir que la BX-125 haya cosechado muchos triunfos en el Mundial de Cross, pero las duras mangas en todos los circuitos han sido el mejor banco de pruebas para el motor de la que en un futuro sería esta Jarno.

Tras dos temporadas, por fin la marca se decidió a presentar en el Salón de Milán del pasado año el modelo de carretera definitivo, que poco o nada se diferencia del que ha caído en nuestras manos.





## Benelli 125 Jarmo

Siguiendo la tendencia de todas las 125, el motor es un monocilíndrico con las ya clásicas medidas de 56 x 50 mm., lo que le convierte en un carrera corta, en relación a los cuadrados de 54 x 54 mm. Por supuesto dispone de árbol contrarrotante para disimular en lo posible las vibraciones, admisión por láminas de fibra de carbono y una peculiar válvula de escape BPS (Benelli Power System) de mando eléctrico con servomotor, muy parecido al de la Yamaha TZR, si no igual.

El carburador es el sempiterno Dell'Orto PHBH de 28 mm. de difusor, cuyo cable de acelerador se desdobra para mover una reducida bomba mecánica del engrase separado. Como es habitual en todas las motos modernas, el encendido es electrónico, en este caso firmado por la casa española Motoplat.

El resto del motor no se sale de lo convencional, con embrague multidisco en baño de aceite, cambio de seis velocidades y transmisión primaria por engranajes helicoidales. A destacar el reducido volumen de los cárteres, que además utilizan numerosas piezas de plástico.

### Bien servida

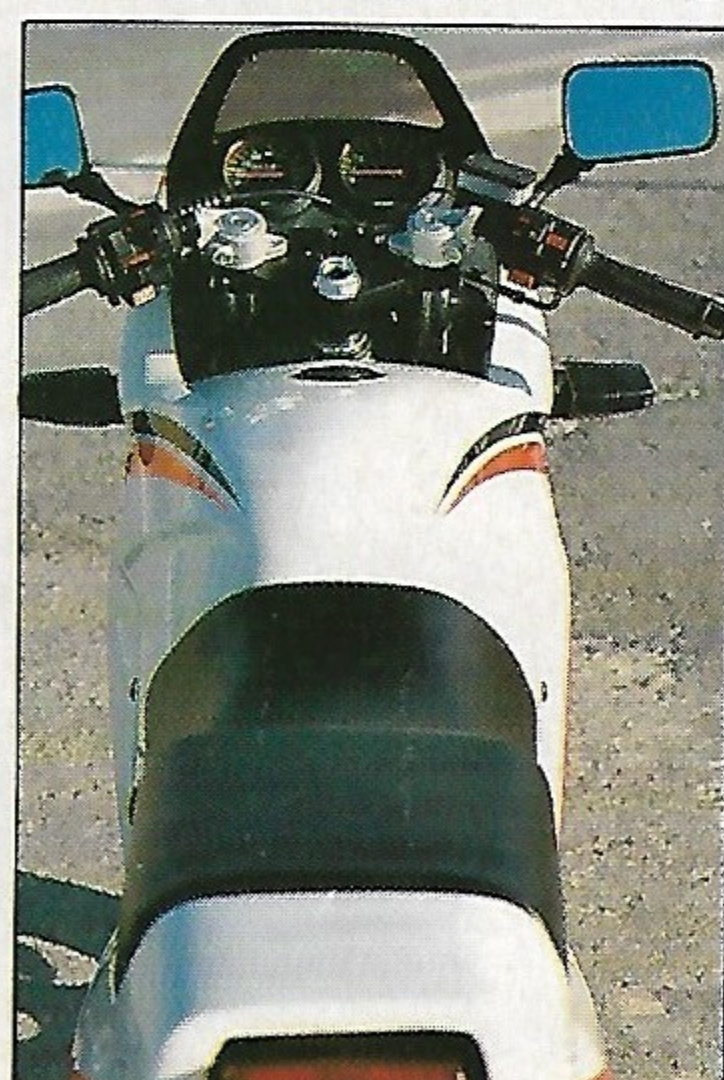
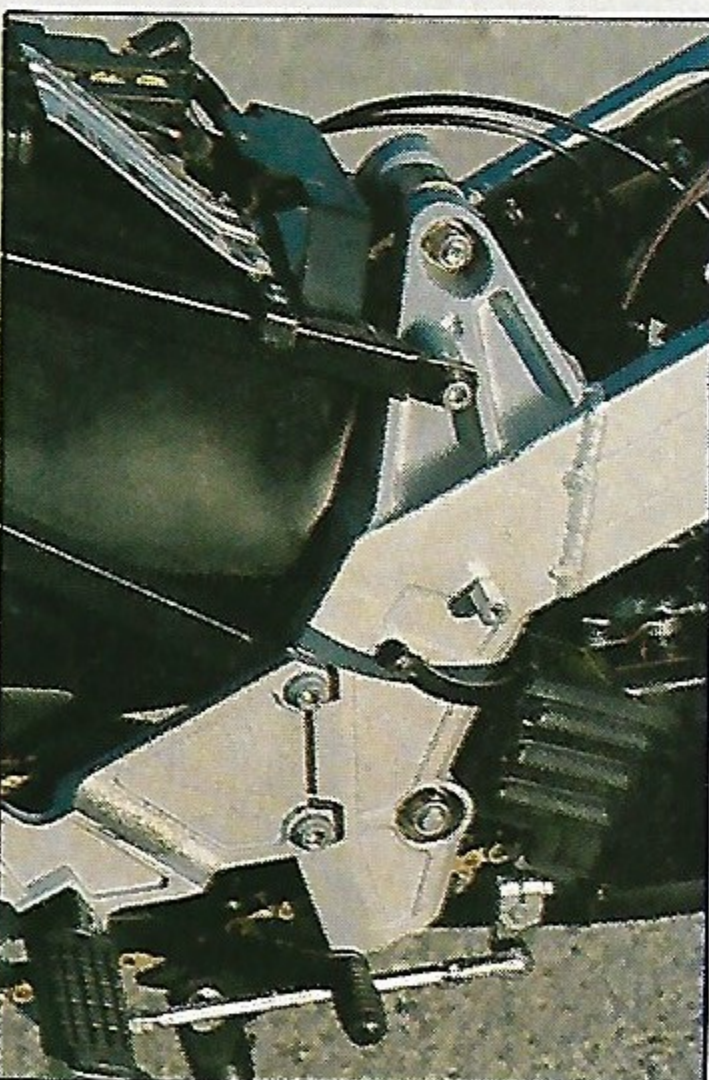
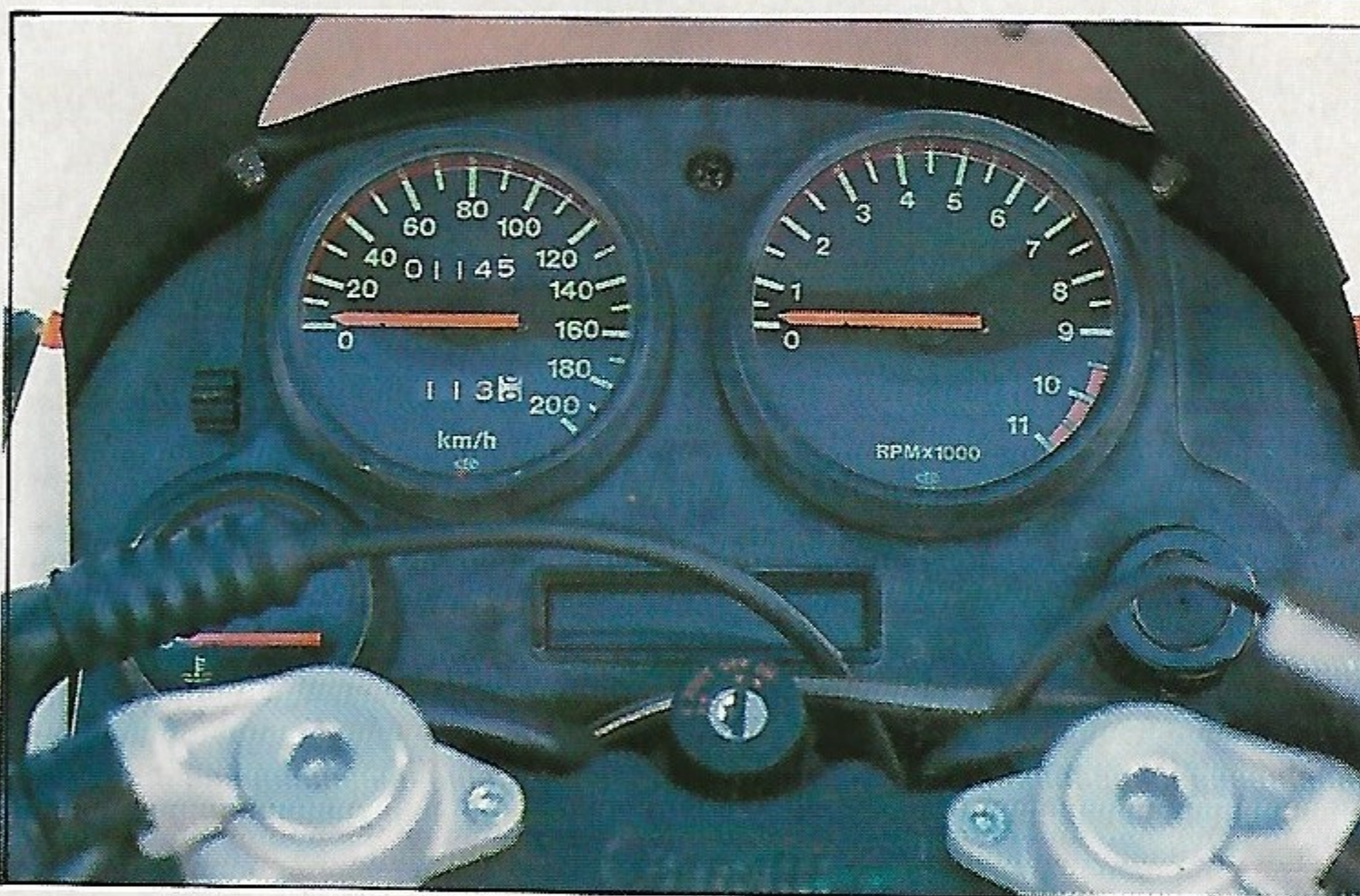
Pero el plato fuerte de la Jarmo está en su soberbio chasis de doble viga. En un principio su exterior pintado en color aluminio nos hizo sospechar que tras ella no se ocultaba más que vulgar acero. Pero la Jarmo pasó perfectamente la prueba del imán, indicándonos éste que bajo la capa de esmalte había cualquier cosa menos hierro.

El motivo de pintar un precioso chasis de aluminio puede tener muchas causas, pero la principal es el impedir que sufra una oxidación que pueda afectar a su estructura. Pero muchos os preguntaréis que cómo es posible que el aluminio se oxide. La respuesta está en que todos los aluminios se oxidan, pero esta capa de óxido se encarga por sí misma de proteger al material que hay debajo al tener una consistencia suficiente como para no dejar pasar el oxígeno del aire y la humedad.

Los problemas aparecen cuando en la composición de esta aleación ligera entran elementos tales como magnesio y litio, que son rápidamente atacados por el oxígeno y el agua, dejando el material con unas propiedades muy inferiores y no llevándose a cabo, por tanto, la pasivación anterior.

Esto se combate mediante dos sistemas: bien por el conocido anodizado con óxidos de distintos y llamativos colores conocidos por todos o, simplemente, pintándolo, un procedimiento mucho más barato e igual de efectivo.

La estructura es muy sencilla, con dos perfiles de extrusión que bajan hasta juntarse con una gran pieza de fundición que aguanta el extremo delantero del basculante y



*La carrocería en fibra de vidrio de la Jarmo oculta la bonita estructura del bastidor. En la vista frontal se puede apreciar la estrechez general, totalmente reñida con una adecuada protección al piloto.*



*Entre los instrumentos falta una avisador de reserva de gasolina. Nótese la posición del tapón de llenado de aceite y el oculto termómetro de agua. La Jarmo es una moto bastante corpulenta y alta de asiento. En el despiece parcial se puede apreciar el radiador de aluminio, vaso de expansión y soporte del amortiguador.*

la parte superior del único amortiguador Marzocchi PBS con precarga regulable. Dos perfiles de tubo cuadrado aguantan al motor por su parte delantera. De aguantar el asiento y la parte trasera de la «carrocería» se encarga una subestructura desmontable, realizada en tubo rectangular de acero, que tiene pinta de pesar lo mismo que el propio chasis.

Benelli no ha querido probar fortuna con inventos sin una fiabilidad y comportamiento demostra-

do, y así nos encontramos con muchas piezas que ya nos son conocidas de otras motos. La horquilla, por ejemplo, es una Foral con barras de 35 mm. y «antidive» interno que es la misma que monta la Aprilia AF; las llantas Grimeca de diseño lenticular son las mismas de las Gilera KZ, y todo el conjunto de instrumentos y conmutadores tiene su origen en la Cagiva Freccia, al igual que los retrovisores.

Pero la Jarmo también tiene de-



talles exclusivos, como el fenomenal equipo de frenos Grimeca con tres discos y pinzas de doble pistón. También son exclusivos los nuevos neumáticos Pirelli MT 75, que sustituyen a los antiguos Dart y Zeta, aunque estos últimos tienen un comportamiento intachable. Su perfil, a pesar de mantener la misma altura de talón, es mucho más triangular, lo que se nota inmediatamente en la conducción en curvas, aguantando más al límite. La Benelli Jarno no se podía que-

dar retrasada en lo que a la «chapa» se refiere. La precisa estructura del chasis queda totalmente cubierta por un carenado que lleva hasta el límite la palabra integral, mucho más allá que la misma Freccia.

Su realización, en fibra de vidrio, es impecable, con muchas piezas que se desmontan limpiamente y ajustan a la perfección. En dos minutos se desmonta todo, dejando al aire todo el motor, la batería y el enorme depósito de aceite, cuya

### Ficha técnica

Motor	Monocilíndrico dos tiempos refrigerado por agua. Árbol contrarrotante. Válvula de escape BPS.
Distribución	Láminas de fibra de carbono.
Diámetro x carrera	56 x 50 mm.
Cilindrada	123,15 c.c.
Compresión	13,5:1
Carburadores	Dell'Orto PHBH 28
Encendido	Electrónico Motoplat
Batería	Benelli 12 v. 12 A. h.
Cambio	6 velocidades.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Trans. secundaria	Cadena normal.
Chasis	Estructura en U de aleación ligera con subchasis posterior en acero.
Suspensión del.	Horquilla Foral con antídive interno.
Recorrido	130 mm.
Barras	35 mm.
Reglajes	Ninguno.
Suspensión tras.	Monoamortiguador Marzocchi PBS.
Recorrido	90 mm.
Reglajes	Precarga de muelle.
Rueda delantera	Aleación ligera.
Llanta	Pirelli MT 75 100/80-16".
Neumático	
Rueda trasera	Aleación ligera.
Llanta	Pirelli MT 75 129/80-16".
Neumático	
Freno delantero	Doble disco Grimeca.
Diámetro	240 mm.
Pinzas	4 pistones.
Freno trasero	Disco Grimeca.
Diámetro	240 mm.
Pinza	2 pistones.
Peso en vacío	118 kg.
Peso lleno	135 kg.
Instrumentación	Cuentavueeltas, velocímetro, totalizador y parcial, termómetro de agua, chivatos de: punto muerto, intermitencias, larga, reserva de aceite.

boca está situado en un curioso lugar, justo al lado del cuentavueeltas.

El asiento se desmonta completamente con una de las tres llaves de la Jarno, y deja vía libre para acceder al filtro de aire y la caja de herramientas y documentación.

### Voto de confianza

Tratándose de una unidad presente no nos vamos a decantar todavía en conclusiones definitivas so-

bre la Jarno, sobre todo a nivel de motor y prestaciones. La moto que tuvimos durante dos días, con más de mil kilómetros en su marcador, estaba mal carburada, con una inoperante banda de régimen hasta las 6.000 r.p.m., a partir del cual los caballos empezaban a fluir pero de una manera no muy ortodoxa y más parecida a un motor de cross de los '70 que a una progresiva 125 de los '90.

A falta de una exacta medición con la pistola de radar, podemos estimar una velocidad máxima de 145 km/h. en condiciones muy favorables. La escasa potencia de que hizo gala nuestro motor no le permitía siquiera llanear a 130 km/h., viniéndose abajo en cualquier repecho. El tacto del cambio en frío es bueno y los reenvíos (de fabricación japonesa) funcionan con precisión. En caliente la cosa cambia radicalmente y se vuelve duro y áspero, siendo casi imposible engranar el punto muerto.

Las escasas prestaciones del motor no ocultaron las virtudes del chasis. Una vez acostumbrado a la extraña postura que impone el alto asiento y que te deja completamente fuera de la moto, no hay problemas en atacar a fondo cualquier viraje. Quizá el manillar está un poco pegado a tu cuerpo y sea demasiado estrecho, en relación a la forzada postura antes comentada. No vendría mal rebajar unos cuantos centímetros el espumado y retrasar algo los reposapiés.

La Benelli se nota bastante corpulenta para ser una 125; su depósito metálico de 20 litros es el responsable. El carenado cubre muy bien su función estética, pero su efectividad es prácticamente nula. Casi todo el cuerpo se haya expuesto al viento. La cúpula, aunque de una transparencia perfecta, es difícil de utilizar, ya que lo primero que habría que conseguir sería tumbarse sobre el depósito.

Hemos dejado para el final a los frenos. Los tres discos con pinzas de cuatro pistones tiene un comportamiento increíble, sin duda el mejor de todas las 125. Es importante acelerar, pero luego hay que frenar, y desde luego esta Jarno lo consigue plenamente. El conjunto delantero es perfecto en todos los sentidos, aguantando la horquilla los envites de una forma muy noble. Detrás, las cosas ya no ruedan tan bien. El comportamiento del disco es discreto, pero el amortiguador tiene un tarado durísimo para una moto tan ligera.

La Benelli Jarno 125 representa el primer paso en una nueva etapa de la marca. La moto tiene muy buen base sobre la que hay que trabajar. Con sólo una pequeña atención a algunos detalles, como la altura del asiento, el tarado del amortiguador, la carburación, el tapón del depósito que pierde o el caballete (no tiene pata de cabra), que es muy difícil de utilizar, tendremos una moto que puede plantar cara muy dignamente a la dura competencia. □

Carlos FECED  
Fotos: Emilio JIMENEZ