

Benelli

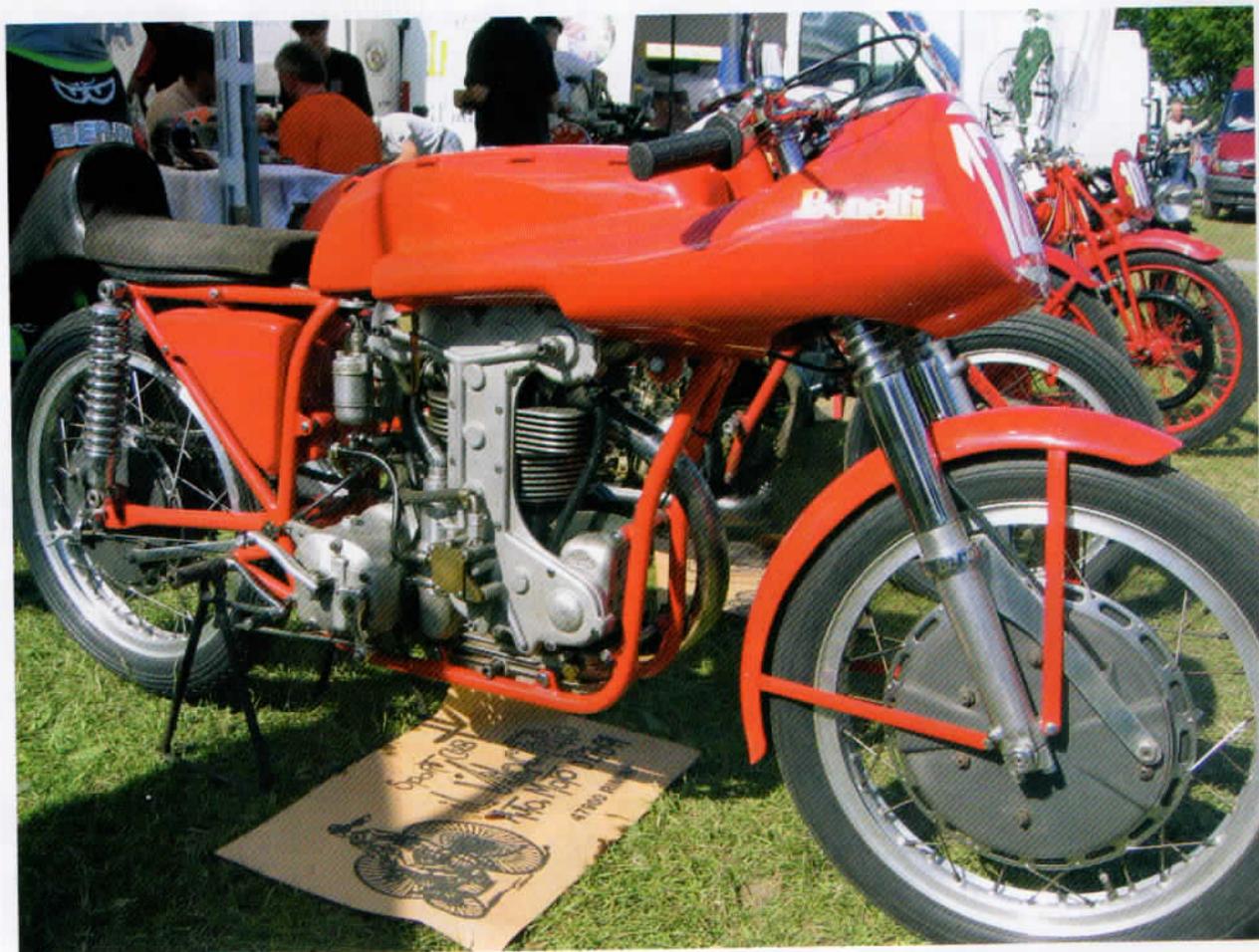
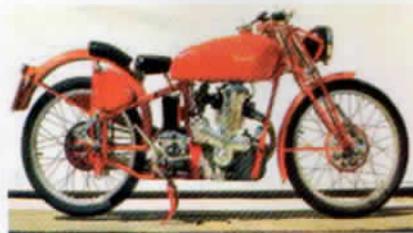


A lo largo del año 1911, abrió sus puertas en la ciudad de Pesaro un nuevo taller de reparaciones mecánicas. En él inicialmente se reparaban coches, motocicletas e incluso se fabricaban determinados componentes. Se trataba de una empresa familiar creada sin más pretensión que ocupar en ella a Giuseppe Benelli périto industrial y a sus hermanos Filippo y Giovanni.

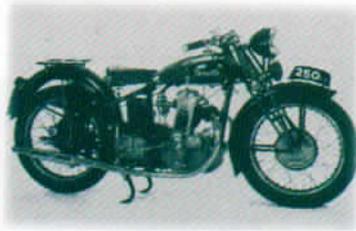


Las motos de la familia

Texto: A. Borja
Fotos: Archivo



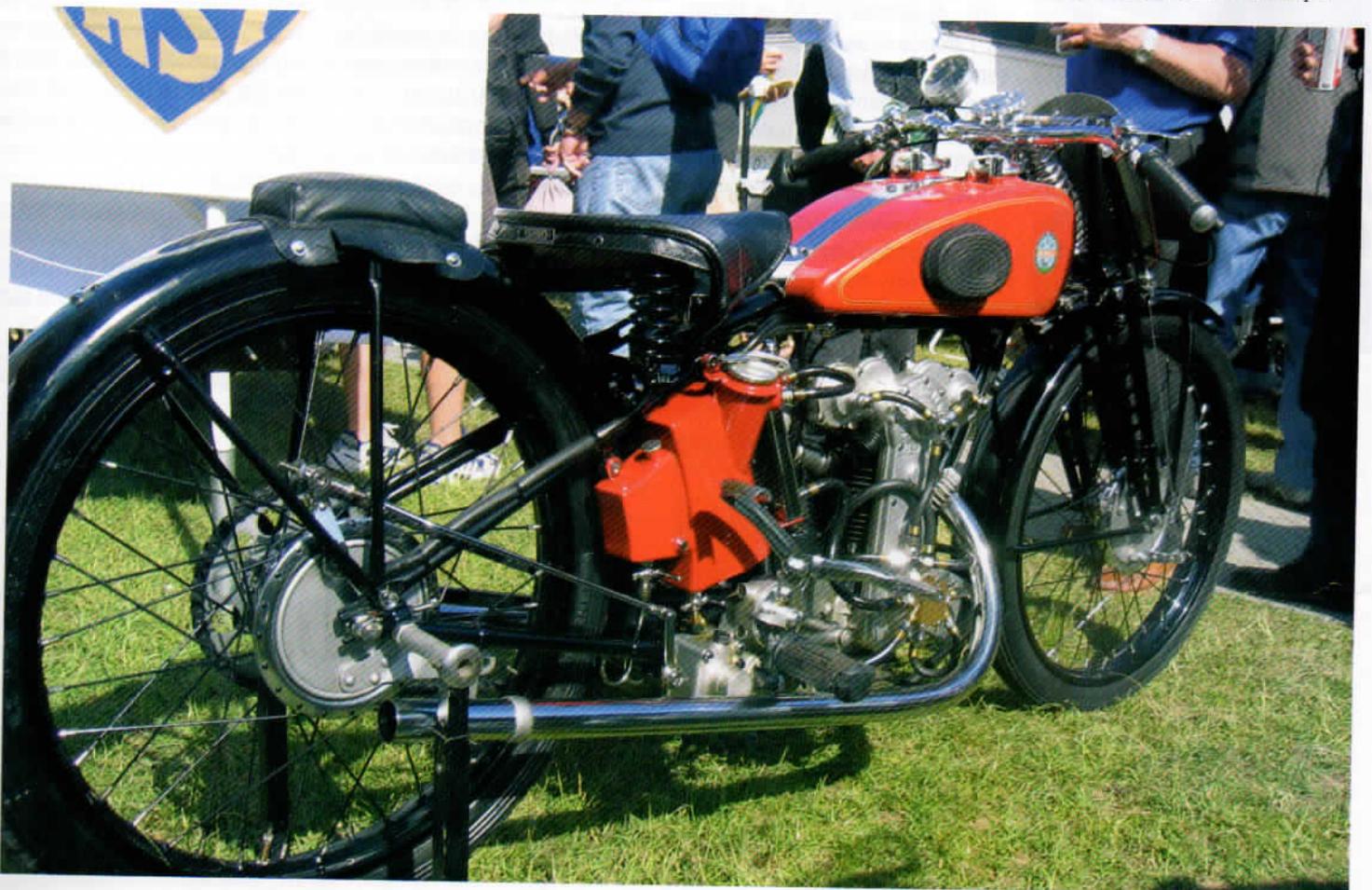
Desde los inicios de la actividad, parece ser que el taller funciona bien, allí no sólo se reparan las averías, cuando hace falta también se construyen los repuestos. Pero Giuseppe tiene otros proyectos; y es por ello que unos años más tarde, diseña y construye un prototipo de motor de dos tiempos y 75 cc. En principio el motor está destinado a ser montado en las bicicletas, pero pronto será mejorado aumentando la cilindrada a 98 cc. El primer paso para convertirse en fabricante de motocicletas está dado. Por ello a este motor había que



hacerle moto, así que se pone en marcha dentro de la empresa el proyecto de fabricar una moto completa. Con venturas y desventuras, en 1921 queda terminada la que será la primera motocicleta Benelli. Esta pequeña moto, monta el motor de 98 cc. con un cambio de dos velocidades separado y la transmisión se efectúa por cadena. Muy moderno todo esto. Si señor, especialmente en una época en que, la mayoría de las motocicletas de ésta categoría emplean la transmisión por correa. Una cilindrada muy de moda en ese tiempo, son los 175 cc. por lo que no tarda en presentarse una nueva motocicleta muy similar a la anterior con esta cilindrada. Posteriormente fueron lanzados

dos modelos más de 125 y 150 cc. Estaba claro que por esas fechas Benelli ya solo era una fábrica de motos.

Integrados los hermanos Doménico, Francesco y Tonino en la empresa, no tarda en destacar el pequeño Tonino como notable piloto, por ello pensando en las posibilidades deportivas de Tonino, sus hermanos Giuseppe y Giovanni diseñan y construyen una moto de carreras que monta un motor de 175 cc. con válvulas y arbol de levas en cabeza, a este motor se la acopla una caja de cambios Albión de tres velocidades. Esta motocicleta pilotada por Tonino que a la sazón ya se ha consagrado como un excelente piloto, le dará a la marca Benelli toda la fama que





significa ser campeón de Italia durante los años 1927, 1928, 1930 y 1931. Este último año la motocicleta empleada era la nueva 175 cc. con dos árboles de levas en cabeza y el conocido cárter de la transmisión en forma de T donde se alojan en cascada vertical, los piñones y horizontal, los que mandan los árboles de levas. El éxito obtenido por la Benelli de carreras, obligará a la firma a fabricarla en serie para los pilotos privados, y presentar una versión sport en su catálogo. Pero los buenos momentos nunca son eternos, en 1932 un grave accidente, interrumpe

definitivamente la fulgurante carrera de piloto de Tonino. Cinco años más tarde, el 27 de Septiembre de 1937, Tonino fallecía víctima de un accidente de tráfico.

De la 175 bialbero, derivarían las monocilíndricas de competición de 250, 350 y 500 cc.. Al principio la 175, montaba un cambio de tres marchas con mando al depósito, que pronto se sustituyó por uno de mando al pie y cuatro velocidades; esta motocicleta en manos de los mejores pilotos de aquellos años, estableció numerosos records

mundiales y se proclamó campeona de Italia en su categoría hasta 1934, año en que se suprime de la competición la categoría de 175.

Cabe destacar como dato curioso que desde 1932 año en que comienza a correrse de nuevo la carrera de gran fondo más importante de Italia, Milán-Nápoles-Taranto, la marca Benelli ocupa el cuarto lugar en la clasificación de la categoría 175 con una media de 79,9 Km./h., el año siguiente ya consigue el primer puesto con una media de 86 km./h. y al otro, 1934, los tres primeros puestos son copados por la marca obteniendo una media de 91,178 Km./h.

A partir de 1935 una nueva Benelli de carreras de 250 cc. cosecharía nuevos laureles para la firma, su motor alcanzaba las

Benelli 250 1939

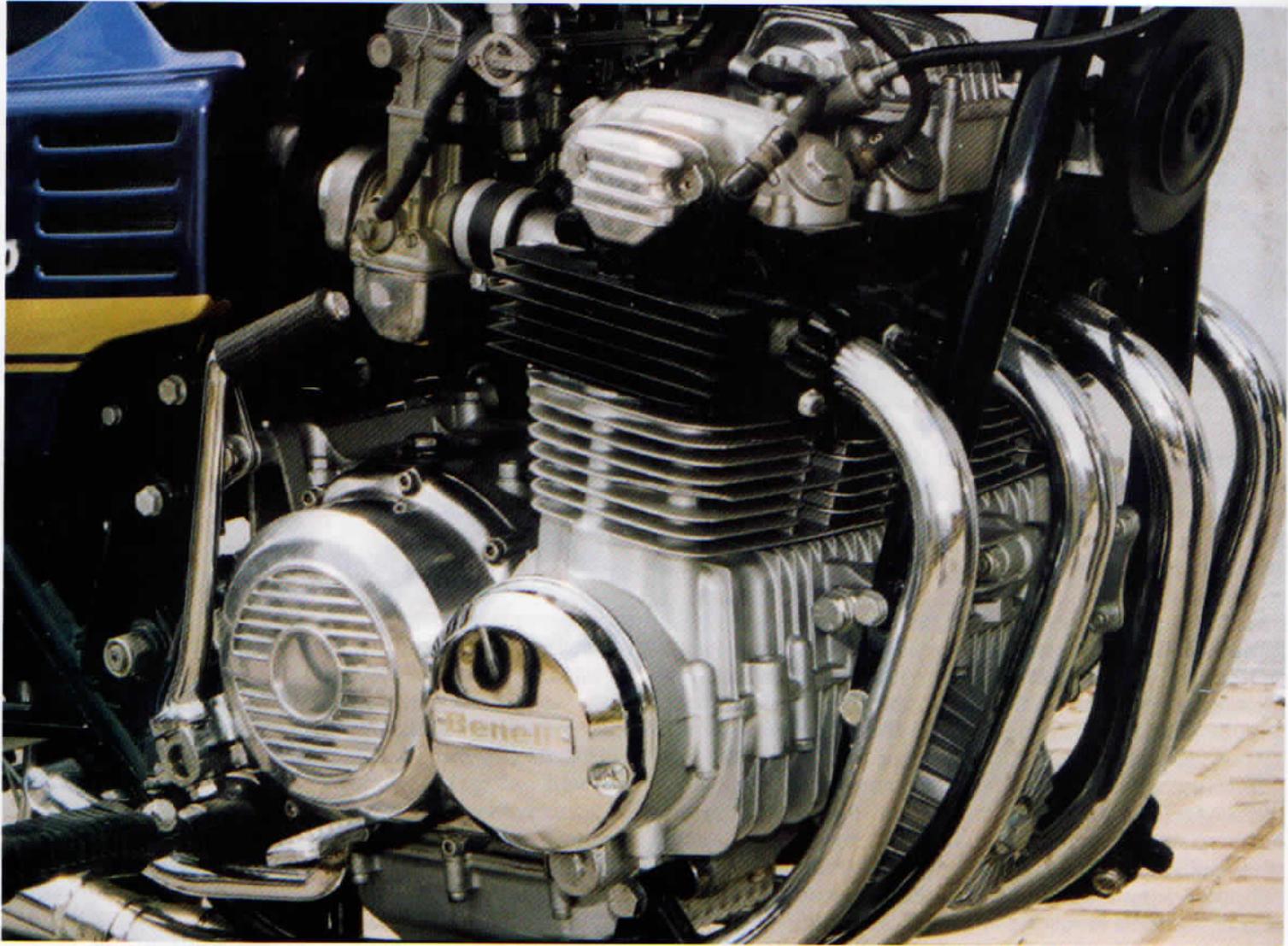


Benelli Tornado 650S 1973



Benelli 7





El siguiente año, la Benelli cuatro cilindros pilotada por Kel Carrthers, conseguiría la victoria en el Tourist Trophy en la categoría de 250 cc. Tras esta victoria y después de conseguir el campeonato del mundo ese año. En fábrica estaban plétóricos de euforia y con nuevos proyectos. Una vez más las nuevas normas de la F.I.M. que limitaban a dos cilindros las motocicletas de 250 cc.

dieron al traste con los nuevos proyectos de la firma. En 1972, lo que había sido hasta entonces una empresa familiar, pasó a engrosar las filas de los negocios de Alejandro de Tomaso, posiblemente ese nuevo rumbo fuese el motivo de su supervivencia hasta nuestros días, pero eso es parte de una historia que se aparta del tema que hoy tratamos.





Benelli Tornado
Una extenso artículo sobre
este modelo se publicó en
Motos de Ayer número 44.



Trio de ases.
Una comparativa de estos tres
modelos fue publicada en
Motos de Ayer número 40.



los años treinta se fabricarían motocicletas de 350 y 500 cc., las cilindradas de moda en la época.

Durante la II G.M. Benelli como otras marcas italianas, suministró al ejército motocicletas de 500, 350 cc y triciclos motorizados. Terminada la contienda se inició la fabricación de motocicletas populares; en 1951 lanzó el popular "Leoncino" y un año más tarde, salieron las priemras unidades de una motocicleta de 250 cc. de cuatro tiempos, bicilíndrica con válvulas en cabeza que tuvo su parcela de éxito. En 1958 la empresa se introdujo en el mercado de los ciclomotores tan de moda en aquellos días.

Pasó el tiempo y por fin llegamos a una de las motocicletas más emblemáticas de la firma. La Tornado de 650 cc. presentada en 1967. Con la fábrica bajo el control del grupo De Tomaso, salieron al mercado el modelo 500 Cuatro y la 750 Sei y un poco después la 900 Sei. Motocicletas que se manifestaron como de escasa fiabilidad y mucho mantenimiento, pero que por contra poseían un diseño de una belleza excepcional, que ya las hizo clásicas al nacer.

Indudablemente la firma también produjo máquinas de carácter utilitario, en las pequeñas cilindradas de 125 y 250; pero estas motocicletas, no fueron nada relevantes y vinieron a ser algo así como más de lo mismo que se comercializaba con diferentes marcas.

Hemos tenido que esperar hasta nuestros días, para ver de nuevo una Benelli que nos haga girar la cabeza a su paso, la TNT de 1130 cc. retoma el testigo de aquellas Benelli de la época gloriosa, pero eso ya pertenece a otra época y se lo dejo a mi compañero Deme que es un apasionado de las Café Racer.



Para finalizar esta breve reseña de una de las marcas más importantes de Italia, no sería justo dejar para otra ocasión un pequeño resumen de los modelos de calle más significativos de Benelli. De aquel primer motor de 75 cc. que diseñase Giuseppe Benelli, se venderían algunas unidades para acoplar a bicicletas, el motor de 98 cc. ya se montó en lo que sería la primera motocicleta que comercializase la firma. Luego vendría la 175, y ya metidos en