

BENELLI BN251 MUCHO POR POCO

Por un precio de solo 2.999 euros, la marca de Rímini ofrece una moto ideal para los que se inician en el A2: ligera, fácil de conducir y con un excelente acabado para su ajustado precio.

JORDI AYMAMI
DESDE SAN GIOVANNI IN MARIGNANO (ITALIA)
FOTOS: BENELLI





- Buenos acabados
- Precio
- Suavidad
- Agilidad
- Facilidad de conducción

- Tacto freno trasero
- Estribas sin muelle

El permiso A2 es el que está registrando mayor índice de crecimiento en el sector de la moto. Si el A1 está reservado casi en exclusiva a los utilitarios scooters, en el caso del A2 las motos son mayoría. Este sector representa la puerta de entrada a las motos “de verdad”, por lo que los fabricantes se están volcando en él y Benelli es un buen ejemplo. La histórica marca italiana, perteneciente ahora al poderoso grupo Qianjiang (como Keeway), está trabajando fuerte en el sector A2, sin dejar de producir sus conocidas tricilíndricas. Tras las BN600 y BN302, ahora es el turno de la BN251. Con la 251, Benelli ya produce motorizaciones de uno, dos, tres y cuatro cilindros.

PARA INICIARSE CON GARANTÍAS

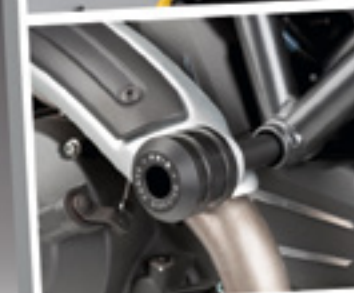
La Benelli BN251 ha sido pensada para llegar a aquellos que estrenan el permiso A2 y que provienen de las 125. También quiere tentar a los que tuvieron moto hace años y que les pica el gusanillo de nuevo, pero que, debido a que hace mucho que no se suben a una moto, no se atreven con motos más grandes y potentes. El lema de Benelli para esta moto es ‘Free yourself’ (“Libérate”), y se ha trabajado bajo cuatro premisas: que sea fácil, joven, divertida y, cómo no, libre.

SIN DUDA, SU LIGEREZA Y AGILIDAD SON SUS MEJORES ARMAS, TANTO EN CARRETERA COMO EN CIUDAD

Contando con el añadido de que el precio de la BN251 es el de una 125, la Benelli presenta unos acabados de un considerable nivel. La instrumentación digital es completa y cuenta con un indicador de marcha engranada; los frenos tienen discos lobulados; la palanca de freno es ajustable en distancia; bajo el asiento del pasajero

EL MOTOR MONOCILÍNDRICO LC DE 249,2 C.C. ENTREGA 25 CV Y CUENTA CON UN EJE DE EQUILIBRADO ANTIVIBRACIONES

Manetas



Protector

Puig



www.puig.tv

Carenabris



Estribera

Puig



1 Bajo el asiento trasero hay más herramientas que en la mayoría de modelos, un buen detalle. 2 La dotación en cuanto a frenos no está nada mal. Incluso su maneta es ajustable en distancia. Motos más caras no lo tienen... 3 Las estriberas no tienen muelle de retorno y se quedan levantadas a menudo, punto a revisar. 4 El tablier es muy completo, con indicador de marcha engranada, nivel de gasolina, temperatura del refrigerante, etc. 5 El motor es de nueva factura, un monocilíndrico LC que cuenta con eje de equilibrado para mitigar vibraciones.

hay espacio para un antirrobo de disco y, además, la dotación de herramientas es considerable; el chasis es multitubular, con buenas soldaduras y hasta los soportes de las estriberas están mejor acabados que motos mucho más caras. El único detalle que no me acabó de convencer es que las estriberas del conductor no dispongan de muelle de retorno y a veces se quedan levantadas. A pesar de su ajustado precio, los neumáticos que se montan son de calidad, en este caso unos Metzeler Sportec M5. La horquilla viene de su hermana BN302 y tiene el anclaje de una posible segunda pinza, así como la llanta, que está mecanizada para otro disco, que sí tiene la bicilíndrica.

AUNQUE ESTÁ FABRICADA EN LA FACTORÍA DE CHINA, EL DISEÑO Y LA TECNOLOGÍA SON ITALIANOS

El motor, a diferencia de su hermana BN302, es monocilíndrico DOHC de 4V, refrigerado por líquido, eso sí, y cuenta con un eje de balance para reducir las vibraciones. Entrega 25 CV a 9.000 rpm y un digno par de 2,2 kgm a 7.000 vueltas. Con un depósito de 17 l y un bajo consumo, se declara una autonomía de nada menos que 400 km.

El diseño es acertado y la pequeña Benelli es una moto atractiva. No en vano ha nacido en la factoría italiana de Pesaro, así como toda la tecnología. Y es que aunque se produzca en la enorme factoría que Qianjiang tiene en

China, la BN251 ha sido concebida en Italia. Tampoco hay que perder de vista que el precio de venta de la BN251 es muy, muy competitivo: 2.999 euros, inferior, como hemos dicho, a la mayoría de las motos o scooters de 125 c.c.

LIGERA Y AMIGABLE

Para empezar, la altura y estrechez del asiento ayudan a que cualquiera llegue al suelo con facilidad. En este aspecto y durante la presentación, en Benelli reiteraron que su intención es que todo el mundo se sienta a gusto y seguro sobre la BN251, incluyendo al creciente público femenino. Y la verdad es que, una vez encima, entre que se llega bien al suelo con ambos pies y el ligero peso de 143 kg, la sensación de control es total. Lo único que no me gustó en parado fueron las estriberas, que al carecer de muelle de retorno, se repliegan fácilmente al maniobrar y hay que buscarlas con el pie para retornarlas a su posición.

El monocilíndrico que monta la 251 es de nueva factura y no se había utilizado antes en ninguna otra moto. Como hemos comentado, cuenta con un eje de balance y, aunque hay algunas vibraciones —especialmente en los estribos—, la verdad es que son pocas y no molestan. En los primeros metros ya se advierte que la BN251 es distinta a la 302. La bicilíndrica no solo pesa más, sino que además carga más peso en el tren delantero. Para la monocilíndrica, Benelli declara un reparto de pesos del 48/52 % delante y detrás. A mí me recordó —un poco— a mis Yamaha XT600 y Suzuki DRZ400SM, en cuanto a



SEGURO MOTO RETRO DESDE **72€**

LO ÚLTIMO DE LÍNEA DIRECTA
TAMBIÉN PARA
TU SEGURO DE MOTO.

902 123 017

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

PRUEBA BENELLI BN251

que se conduce más con la rueda trasera que con la delantera. El motor empuja honestamente y es capaz de moverse sin titubeos desde las 3.000 rpm, aunque si necesitas aceleración de verdad, la aguja deberá estar por encima de las 5.000 rpm. Las suspensiones tiran a blandas –más de muelle que de hidráulicos–, aunque en las bacheadas carreteras cerca de Tavullia por las que circulamos, este aspecto no me pareció negativo. Con la ventaja de no haberme bajado directamente de una BN302, la conducción tipo trail de la 251 no se me hizo extraña y, aparte de la ligereza del tren delantero –a la que te habitúas rápidamente–, la Benelli me pareció muy fácil de llevar, y muy, muy ligera. Si vas a fondo y la carretera está muy bacheada, la parte delantera tendrá cierta tendencia a moverse, pero te acostumbras a ello, nunca pasa de ahí y se controla con facilidad. En todo caso, la BN251 siempre da la sensación de estar bajo control.

LA BN251 CUENTA CON UNA INSTRUMENTACIÓN CLARA Y COMPLETA, CON INDICADOR DE MARCHA

En las frenadas hay cierto trasvase de pesos detrás-delante, y en nuestra unidad el tacto del freno trasero era muy esponjoso, con un excesivo recorrido. La gente de Benelli nos contó que ya habían observado este aspecto y que en las unidades que llegarían a los concesionarios se habría solventado. Hablando de frenos, aún no hay unidades con ABS disponibles, aunque llegarán en breve y a un precio muy ajustado, según nos comentaron. La potencia de frenada no es contundente, pero sí suficiente para las prestaciones y peso de la BN251.

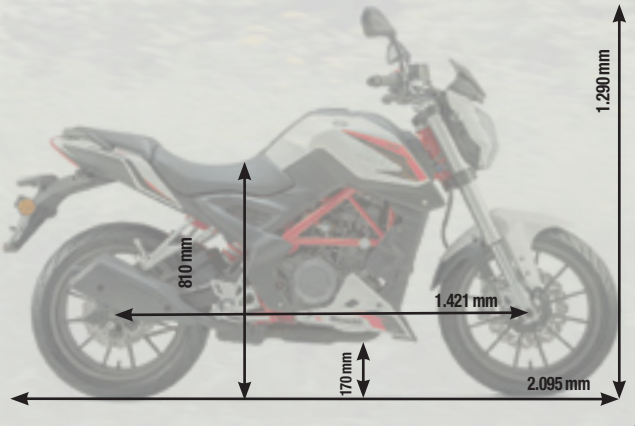
PASO INTERMEDIO

La Benelli tiene un diseño moderno y joven que atraerá a los que tengan entre 20 y 30 años y para los que esta sea su primera moto de verdad. La agilidad, ligereza y facilidad de conducción facilitarán mucho este paso intermedio hacia las motos grandes, pero también puede ser una excelente moto para aquellos que, habiendo tenido moto hace tiempo, quieran volver a disfrutar de las dos ruedas. El dócil motor, aunque no exento de diversión, será otro factor a favor. Los buenos acabados también serán un tema que muchos valorarán. El diseño está muy logrado, así como el equipamiento y los acabados, que se unen a un precio muy, muy ajustado –el mejor de su categoría– como para hacer de esta Benelli una moto que se venda bien.



FICHA TÉCNICA

Motor tipo	1 cil. 4T LC DOHC 4V
Diámetro x carrera	72,0 x 61,2 mm
Cilindrada	249,2 c.c.
Potencia máxima	25 CV a 9.000 rpm
Par máximo	2,2 kgm a 7.000 rpm
Compresión	11,2:1
Alimentación	Inyección electrónica con cuerpo de 37 mm
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco bañado en aceite
Caja cambios	De 6 relaciones
Transm. secundaria	Por cadena de retenes
Geometría dirección	N.d.
Tipo chasis	Multitubular en acero
Basculante	Doble brazo en aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida Showa 41/120 mm, sin ajustes
Suspensión posterior	Amortiguador de 51 mm sin bieletas, ajustable en precarga
Freno delantero	1 disco de 280 mm, pinza de 4 pistones
Freno trasero	1 disco 240 mm, pinza de 2 pistones
Neumáticos	110/70 x 17 y 150/60 x 17
Largo total	2.080 mm
Altura máxima	1.125 mm
Distancia entre ejes	1.400 mm
Distancia al suelo	N.d.
Altura asiento	785 mm
Peso en orden de marcha	143 kg
Depósito gasolina	17 litros
Precio matriculada	2.999 euros
Garantía oficial	3 años
Importador	Benelli España-Keeway Motor España, S.L.
Teléfono	902 557 237
Website	www.benellimotor.es



BENELLI BN 251 PESE A SU AJUSTADO PRECIO, NO RENUNCIA A UNA ESTÉTICA MUY PERSONAL NI A UNOS COMPONENTES DE CALIDAD Y BUEN COMPORTAMIENTO

SUS RIVALES

Prácticamente desaparecida o testimonial hace algunos años, la cilindrada de 250/300 c.c. vuelve a estar de moda gracias al permiso A2. Aunque este carnet abarca también motos más grandes (limitadas), para los que vienen directamente del A1, sin duda las 250 y similares son un paso más lógico hacia las motos grandes, ya que su peso, tamaño y potencia inferiores a las motos grandes limitadas hacen que se adquiera una mayor confianza y que la adaptación sea más fácil. La mayoría de las marcas ya han incluido las 250/300 en sus catálogos, bien sea con motores monocilíndricos o bicilíndricos, y en algún caso –como la propia Benelli– con ambos tipos de motor. He aquí un listado de los modelos que se pueden adquirir en el mercado español. Nos han salido 17, pero si incluimos todas las versiones de Kawasaki, llegan a las 20, que no es poco. Precios oficiales a falta de las correspondientes promociones.

Benelli BN251	2.999 €
Rieju Tango 250	3.199 €
Hyosung GD250N Exiv	3.299 €
Hyosung GD250R	3.499 €
Benelli BN302	3.999 €
Hyosung GR250 Pro Comet	3.999 €
Sym Wolf 250i	3.999 €
Honda CBR250R STD	4.099 €
Kawasaki Z250SL	4.199 €
Suzuki Van-Van 200	4.299 €
Honda CRF250M	4.759 €
Kawasaki Z300	4.799 €
KTM 390 Duke ABS	4.990 €
Yamaha MT-03 ABS	4.999 €
Kawasaki Ninja 250R	5.200 €
Kawasaki Ninja 300	5.200 €
Yamaha YZF R3	5.299 €