

# Benelli Jarno 125



## De naam

De Benelli Jarno werd in 1987 op de Eicma in Milaan gepresenteerd. Het was het eerste model dat uitkwam nadat de Moto Guzzi en de Benelli fabriek waren samengevoegd in één fabriek genaamd GBM (Guzzi Benelli Motori). De motorfiets was speciaal ontwikkeld voor de zuid Europese markten alwaar 125cc machines erg populair waren. Helaas niet voor de Duitse markt, hier paste hij niet in het klasse rijbewijs omdat de Jarno met zijn 118 kilo te licht was, hier werd de Jarno vaak terug getuned tot 11 PK om zo in de 80 km/u klasse te vallen.

De naam voor deze zeer sportieve motor komt uit het raceverleden van Benelli, in 1972 was Benelli in onderhandeling met de Fin Jarno Saarinen om hem in de 500 GP uit te laten komen met de Benelli 500/4 16 klepper. Zo reed hij enkele proefraces en in de race in Pesaro (Benelli's thuisgrond) versloeg Saarinen met overmacht de legendarische combinatie Agostini op MV Agusta., vandaar als eerbetoon aan Jarno Saarinen deze naam voor deze sportieve 125cc machine. Helaas zou de Fin later toch kiezen voor Yamaha.

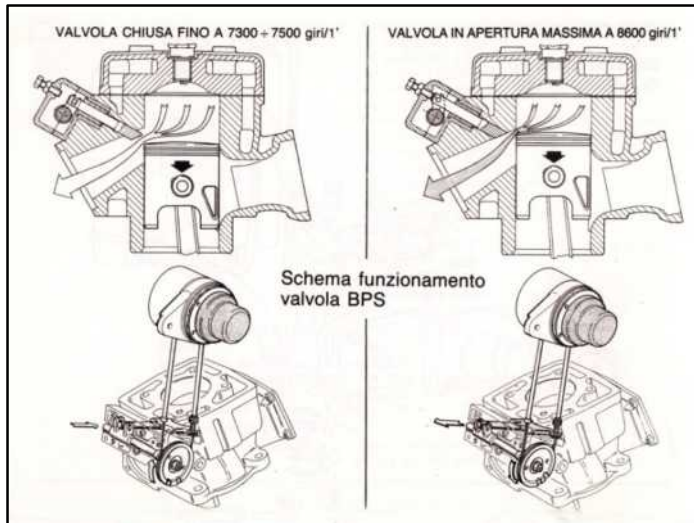
## Styling

De styling van de Jarno komt uit de beroemde windtunnel van Moto Guzzi in Mandello, de styling van dit model mag zeker voor 1987 vooruitstrevend worden genoemd, soortgenoten uit die tijd qua stijl waren de Ducati Paso en later de Moto Morini Dart. Dit was erg belangrijk want de motorfiets moest wel bij de jeugd in de smaak vallen, vandaar ook de flietsende kleurstelling. De Jarno staat op eigen ontwerp lichtmetalen wielen van 16"inch voorzien van Pirelli's in de maat, voor 100/80-16" en achter 120/80-16".

## Motorblok

Het motorblok is Benelli, maar in deze tijd was er weinig werk bij Benelli in Pesaro en zodoende werden er ook Yamaha 125cc motorfietsen geassembleerd en voor het Jarno blok is dan ook heel goed naar dit Yamaha 2 takt blokje gekeken. Uiterlijk lijken de blokken best op elkaar, alleen heeft Benelli het Yamaha blok als basis gebruikt en het verder verfijnd en getuned. Het Jarno motorblok levert een topvermogen af van 30 PK bij 10.000 TPM ruim 5 meer dan het Yamaha blok, hier voor zijn de assen in het Benelli blok ook dikker en steviger.

Het topvermogen wordt mede verkregen met een elektronische Power Valve het **B.P.S.** (Benelli Power System). De power Valve komt er in bij 7300 Toeren en is vol geopend bij 8600 toeren (zie afbeelding).



progressieve mono achterveer te zien deze komt van Marzocchi .



De voorvork komt van Floral en heeft binnen poten van 35mm en een veerweg van 120mm. De remmen van de Jarno komen van Grimeca (een ander Italiaanse topmerk in remmen) de schijf diameter is 240mm voor en achter, wel was voor die tijd erg bijzonder dat er vierzuiger remtangen op stonden van Grimeca, remmen doet de Jarno dan ook op race niveau.



Het is een vloeistof gekoelde 1 cilinder 2 takt met een boring van 56mm en een slag van 50mm wat een cilinderinhoud geeft van 123,15cc. De carburatie wordt verzorgd door Dell 'Orto met een carburateur van het type PHBH 29 BS en de ontsteking is een elektronische Motoplat. Het Jarno blok heeft een 6 versnelling close ratio versnellingsbak om het blok hoog in toeren te houden, de hele layout is erg racy allemaal.

## Frame

Het frame is vervaardigd van **anticorodal-100** aluminium wat afkomstig is uit de vliegtuig industrie, licht en erg sterk. Het Benelli frame is ontworpen door de ex Bimota medewerker Guido Adanti, vandaar dat het Jarno frame zeer veel lijkt op een miniatuur Bimota frame en heeft ook deze eigenschappen. Dit frame werkt dan ook mee aan het erg lage drooggewicht van de Jarno wat op slechts 118 kilo uitkomt. Dit is 3 tot 5 kilo lichter dan de concurrentie destijds van Cagiva Freccia en later de Mito. Op de foto is ook goed de



Foto; De expansie uitlaat voor straat gebruik iets te weinig gedempt



### Het rijden met de Jarno 125

Het rijden met de Benelli Jarno volgens Alan Catchart uit het blad Motorcycle, In stadsverkeer is het zeer moeilijk om met de Jarno te rijden, de motor heeft een zeer smalle powerband die loopt van 7500 tot 10000 TPM en onder de 5000 toeren is er helemaal niemand thuis, in de stad is het flink spelen met de gas handel om hem rollend te houden. Eenmaal buiten de stad, weg vrij, hup twee versnellingen naar beneden, gas erop en de Jarno voelt zich in zijn element. Het B.P.S. systeem ofwel de power Valve komt erin bij 7300 toeren en is vol geopend bij 8600 toeren en dat zijn waarden die heel goed bij een racer passen. Hiermee is het dan ook duidelijk wat de heren bij Benelli voor ogen hadden, een echte straatracer dus! Het frame past hier uitstekend bij, het is zeer stijf en de wegligging is in zowel lange en korte bochten uitstekend zolang de toeren teller maar boven de 7300 staat. Dit gaat eenvoudig want de close ratio versnellingsbak laat zich bedienen als het bekende warme mes door de boter. Mocht het allemaal toch iets te hard gaan de Grimeca's maken hier heel snel een einde aan, de remmen zijn voor 1987 echt het beste wat er te koop is. Zelfs het geluid wat de Jarno produceert is in race stijl, hoog en luid dus!

Eindconclusie van Alan Catchart is dan ook, voor iemand die maar een stand heeft in zijn rechterhand is dit de ideale motorfiets, hij heeft dan ook onder zijn tekst de volgende woorden staan, "If the Benelli Jarno doesn't score a hatfull of successes in 125cc production racing L'll eat my copy of this specification chart".



Foto; Mooi strak afgewerkt cockpitje het rechter klokje is dus erg belangrijk zorg dat de wijzer rechts in de hoek ligt volgens Alan

**Benelli**  
**Jarno**  
**125**