

CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES MODELES DE TOURISME

- **IMPERIALE 125 Standard et Lusso (1957)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 54 x 54 mm

Cylindrée : 123,7 cm³

Taux de compression : 6,5 à 1

Puissance : 5,8 CV à 6500 t/mn

Carburateur ; Dellorto MA 18 B

Boite 4 vitesses

Poids 93 kg Vitesse maximale 90 km/h

- **IMPERIALE SPORT 125 (1961) et SPRITE 125 (1963)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 54 x 54 mm

Cylindrée : 123,7 cm³

Taux de compression : 9,5 à 1

Puissance : 9,8 CV à 8500 t/mn

Carburateur ; Dellorto UB 20 BS

Boite 4 vitesses

Poids 95 kg Vitesse maximale 110 km/h

- **SPRITE 125 5V (1965) et SPORT SPECIAL 125 (1968)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 54 x 54 mm

Cylindrée : 123,7 cm³

Taux de compression : 9,5 à 1

Puissance : 10 CV à 8500 t/mn

Carburateur ; Dellorto UB 22 BS

Boite 5 vitesses

Poids 100 kg Vitesse maximale 120 km/h

A noter que sur le manuel d'atelier de Cosmopolitan Motors, la puissance de la 125 est donnée pour 16 cv à 8800 t/mn.

C'est probablement exagéré, mais comme MOTObI avait, de son côté, l'habitude de donner des puissances plutôt plus faibles que la réalité, on peut estimer la puissance réelle de la 125 Sport Spécial entre 12 et 13 cv. Plusieurs essais de la machine et diverses revues font d'ailleurs état de 12,5 cv à 9000 t/mn, un régime qui est facilement atteint par le moteur sur les intermédiaires.

Enfin, sur le catalogue de Favor, la société clermontoise qui a importé quelques 125 entre 1962 et 1968, la machine est donnée pour 14 cv à 9500 t/mn.

- **CATRIA LUSSO 175 (1956 à 1964)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 62 x 57 mm

Cylindrée : 172,1 cm³

Taux de compression : 6,5 à 1

Puissance : 8,5 CV à 6800 t/mn

Carburateur ; Dellorto MB 20 B

Boite 4 vitesses

Poids 107 kg Vitesse maximale 105 km/h

- **CATRIA SPORT 175 (1957 à 1964)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 62 x 57 mm

Cylindrée : 172,1 cm³

Taux de compression : 8 à 1

Puissance : 11 CV à 7500 t/mn

Carburateur ; Dellorto UB 22 BS

Boite 4 vitesses

Poids 103 kg Vitesse maximale 120 km/h

Dans un essai très complet paru dans Das Motorrad (N° 6 du 23 Mars 1957), des mesures de puissance à la roue arrière ont été effectuées.

Les chiffres sont très légèrement supérieurs à ceux communiqués par le constructeur :

- 9 cv pour le modèle Lusso
- 12 cv pour le modèle Sport (On retrouve d'ailleurs ce chiffre sur un dépliant publicitaire MOTOBI de 1961)

- **SPRITE 200 (1963)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 66,5 x 57 mm

Cylindrée : 197,9 cm³

Taux de compression : 8,5 à 1

Puissance : 14,5 CV à 8500 t/mn

Carburateur ; Dellorto UB 22 BS

Boite 4 vitesses

Poids 102 kg Vitesse maximale 130 km/h

Sur le manuel d'atelier de Cosmopolitan Motors, la puissance annoncée est de 19,5 CV à 8600 t/mn ce qui paraît une nouvelle fois optimiste et la puissance réelle se situe probablement entre 16 et 17 CV.

- **SPRITE 250 5V (1966) ET SPORT SPECIAL 250 (1969)**

Moteur : 4T culbuté

A / C : 74 x 57 mm

Cylindrée : 245,1 cm³

Taux de compression : 8,5 à 1

Puissance : 16,5 CV à 7500 t/mn

Carburateur ; Dellorto UB 24 BS2

Boite 5 vitesses

Poids 104 kg Vitesse maximale 140 km/h

Sur le manuel d'atelier de Cosmopolitan Motors, la puissance annoncée est de 24 cv à 8500 t/mn ce qui paraît toujours un peu optimiste.

Sur le catalogue de Favor, elle est de 18 cv et la puissance réelle doit être assez proche de ce chiffre, sachant que la 250 SS avait des performances du même ordre de grandeur que l'Aermacchi Ala Verde ou la Ducati Monza.

Cette puissance de 18 cv est également donnée dans la revue allemande Motorrad, avec une puissance au vilebrequin estimée entre 20 et 22 cv

CHAPITRE 3 : NUMEROTATION ET DATATION DES MODELES DE TOURISME

La numérotation des modèles de tourisme est assez difficile à établir faute de registre existant.

Même les membres du Registro Storico Benelli, qui disposent des documents les plus complets sur l'histoire des deux marques, ne disposent d'aucune documentation sur ce sujet.

Pour arriver à établir une numérotation à peu près correcte des diverses machines, et les dater, il faut donc se baser sur les numéros de cadre des machines ayant une carte grise d'origine, qu'elle soit française, italienne, allemande, anglaise ou hollandaise.

On peut également se référer aux indications figurant sur les Targa Oro du Registro Storico FMI établies pour les machines historiques.

Dernière source de renseignements, les numéros moteurs. En effet, les machines construites par MOTOBİ ont, à l'origine, le même numéro de moteur et de cadre.

Et dans le moteur, le volant magnétique DANSI, porte le mois et l'année de fabrication.



Bien entendu, la machine a pu être fabriquée quelques mois après cette date, et commercialisée encore plus tard, mais cette indication est intéressante et évite de grosses erreurs de datation.

Malheureusement, à partir de 1962, date de la réunification de MOTOBİ et de BENELLI, les numéros de moteurs ne sont plus systématiquement identiques à ceux des cadres.

En effet, on peut trouver des moteurs identiques mais fabriqués soit par MOTOB I (numérotation sur le dessus du carter intérieur droit), soit par BENELLI (numérotation sur le dessus du carter intérieur gauche) dans une même série de cadres.

Donc, on peut avoir des N° de cadre et de moteur soit identiques, soit différents.

Puis, à partir de 1965/66 la fabrication des moteurs de tourisme est exclusivement réalisée par BENELLI et il n'y a plus de corrélations entre N° de cadre et de moteur.

Et même quand BENELLI reprendra à son compte la fabrication des cadres MOTOB I, cette différence de numérotation subsistera.

Donc, pour les machines les plus récentes pour lesquelles on ne dispose pas de documents la datation est plus difficile.

Heureusement, l'habillage de ces machines change assez régulièrement, et si on a la chance d'avoir un exemplaire avec un habillage d'origine, on peut également arriver à dater, avec une marge d'erreur acceptable, cette machine.

A noter que le marquage des cadres qui était à droite sur les anciennes MOTOB I, passe maintenant à gauche et les cadres sont tous estampillés BENELLI, avec les mentions GO-BEN (Gruppo Benelli) ou F^{lli} Benelli (Fratelli Benelli).

D'après des livrets de garantie de ces machines, les modèles avant 68 étaient frappés GO-BEN, puis à partir de 68 c'est la mention F^{lli}Benelli qui figurait sur les cadres. Mais il est possible qu'il y ait une année de différence entre la date de fabrication du cadre et la date de première immatriculation de la machine.

Par contre, le principe de la numérotation des machines ne change pas avec un numéro à 6 chiffres commençant par 4.

A partir des recherches effectuées et des recoupements faits, voici donc quelques indications sur les numéros des machines et les millésimes.

125 IMPERIALE : 1^{ère} série 4 vitesses commercialisées de 1956 à 1960
N° 415 000 à 419 999
416 2xx : 1957
417 2xx : 07/1957 (Registro Storico FMI)
419 2xx :

125 IMPERIALE : 2^{ème} série 4 vitesses commercialisées de fin 1960 à 1966
N° 420 000 à 434 999
420 4xx : 1961
432 4xx : 1963 (marquage 7/63 sur volant magnétique)
433 7xx : 1963 (certificat d'immatriculation Italien)
434 5xx : 31/07/1965 (certificat d'immatriculation Italien)
434 533 : 1965 (CG Française)

125 SPRITE et SPORT SPECIAL commercialisées à partir de 1967
N° 435 000 à 449 999
436 1xx : 1967/68 (CG Française)
436 2xx : 1968 (CG Allemande)
438 0xx : 1968 (certificat d'immatriculation Italien)
439 084 : 1969 (certificat d'immatriculation Italien)
440 1xx : 1971 (Registro Storico FMI Targa Oro)
441 3xx : 1971 (CG Française)
441 5xx : 1971 (certificat d'immatriculation Italien)

442 2xx : 1971 (certificat d'immatriculation Italien)
442 602 : 1972 (CG Française)
443 6xx : 1972 (certificat d'immatriculation Italien)
444 8xx : 1972 (CG Allemande)
445 0xx : 1972 (certificat d'immatriculation Italien)

175 CATRIA Standard et Lusso de 1956 à 1964

N° 450 000 à 459 999

450 9xx : 1956 (Registro Storico FMI)
450 9xx : 1956 (immatriculation italienne)
452 5xx : 1957 (CG française)
452 8xx : 06/1959 (Registro Storico FMI Targa Oro)
453 6xx : 1960 (immatriculation italienne)
453 9xx : 05/05/1960 (certificat d'immatriculation Italien)
454 7xx : 1962 (Registro Storico FMI Targa Oro)
454 9xx : 22/01/1963 (certificat d'immatriculation Italien)

175 CATRIA Sport de 1957 à 1964

N° 470 000 à 475 999

470 2xx : 1957 (Registro Storico FMI Targa Oro)
470 6xx : 1959 (certificat d'immatriculation Italien)
470 8xx : 1961 (certificat d'immatriculation Italien)

200 SPRITE de 1963 à 1968 (moins de 1000 machines fabriquées)

N° 475 000 à 475 999

475 0xx : 1963 (Registro Storico FMI Targa Oro)
475 14x : 1963 (Registro Storico FMI Targa Oro)
475 16x : 1963 (marquage 10/62 sur volant magnétique)
475 67x : 1964 (Registro Storico FMI Targa Oro)
475 67x : 1964 (Registro Storico FMI Targa Oro)
475 8xx : 1964 (Registro Storico FMI Targa Oro)

250 SPRITE et SPORT SPECIAL commercialisées à partir de 1965

N° 476 000 à 482 999

476 6xx : 1968 (CG Française)
477 3xx : 1969 (CG Française)
477 8xx : 1969 (Registro Storico FMI Targa Oro)
478 1xx : 1970 (certificat immatriculation Italien) Modèle Scrambler
478 3xx : 1970 (Registro Storico FMI Targa Oro)
479 9xx : 1972 (certificat immatriculation Italien)
480 0xx : 1972 (certificat immatriculation Italien)
480 0xx : 1971 (Registro Storico FMI Targa Oro)

Nota: Les numéros ne sont pas donnés en entier pour des raisons de confidentialité.